



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2025

Chișinău

cu privire la aprobarea Regulamentului privind navigația pe căile navigabile interioare și navigația pe fluviul Dunărea

În temeiul art.3 alin. (2) din Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 238-242, art. 672), cu modificările ulterioare și a art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.252, art.412), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind navigația pe căile navigabile interioare (se anexează).
2. Navigația pe fluviul Dunărea se efectuează potrivit regulilor stabilite de administrațiile fluviale în conformitate cu art. 23 al Convenției despre regimul navigației pe Dunăre din 18 august 1948.
3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

Dorin RECEAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru Ministru al Infrastructurii și
Dezvoltării Regionale

Vladimir BOLEA

Regulamentul privind navigația pe căile navigabile interioare

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind navigația pe căile navigabile interioare (în continuare – Regulament) stabilește norme privind traficul pe căile navigabile interioare din regiunea Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite și ale Republicii Moldova, semne și marcaje pe căile navigabile, reguli de navigație, reguli de acostare, semnalizare și cerințele de raportare, precum și prevenirea poluării apei și eliminarea deșeurilor.

2. Prezentul Regulament se aplică pe toate căile de navigație interioare ale Republicii Moldova, bazinele acvatice și în acvatoriile porturilor și cheiurilor temporare, locurile de adăpost, locurile de încărcare/descărcare și locurile de îmbarcare/debarcare situate pe acestea.

3. Prezentul Regulament se aplică tuturor navelor, convoaielor, bacurilor, ambarcațiunilor și aparatelor plutitoare, indiferent de proprietatea acestora, atunci când navighează pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova.

4. Prezentul Regulament nu exonerează conducătorii navelor de respectarea regulilor speciale de navigație stabilite de autoritățile competente în limitele porturilor sau în zonele din afara porturilor unde se desfășoară operațiuni de încărcare-descărcare sau lucrări pe calea navigabilă.

5. Participanții la traficul de nave pe căile navigabile interioare sunt obligați să respecte regulile de navigație, semnele și marcajele pe căile navigabile, regulile de acostare, semnalizare și cerințele de raportare, condițiile tehnice, regulile de prevenire a poluării apei și eliminării deșeurilor ale prezentului Regulament și prin acțiunile lor să nu cauzeze prejudicii altor participanți la trafic, să nu-i expună pericolului, precum și să nu creeze neîntemeiat obstacole navigației care ar depăși pe acele care sunt provocate de circumstanțe iminente.

6. Monitorizarea traficului de nave pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova, acvatoriile porturilor și cheiurilor temporare, locurile de adăpost și locurile de încărcare/descărcare situate pe acestea și a respectării prezentelor reguli se efectuează de către Agenția Navală (în continuare – ANRM).

7. Conducătorii navelor care urmează să intre între limitele amonte și aval ale unui port sunt obligați să ia măsuri de siguranță corespunzătoare în conformitate cu regulile și condițiile din zona de navigație respectivă și să informeze căpitănia de port prin radiotelefon la intrarea și ieșirea navei pe acest sector.

8. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:

8.1 *ADN* - Regulamentul anexat la Acordul European referitor la transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interioare, Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa, Geneva 2000;

8.2 *ambarcațiune mică* - orice navă a cărei lungime a carenei, exclusiv cârma și bompresul, este mai mică de 20 m, cu excepția navelor care sunt construite și amenajate pentru a remorca, împinge sau pentru a conduce în cuplu nave, altele decât ambarcațiuni mici și cu excepția navelor care sunt autorizate pentru transportul a mai mult de 12 pasageri, a bacurilor și a barjelor de împingere;

8.3 *ambarcațiune sportivă sau de agrement* - orice ambarcațiune utilizată în scopuri sportive sau recreative și fără scopul de a obține un câștig financiar;

8.4 *apă de santină* - apă uleioasă provenind din santina sălii mașinilor, a picului, coferdamurilor și ale compartimentelor laterale;

8.5 *apă uzată menajeră* - ape uzate provenind de la bucătării, săli de mese, săli de baie, dușuri și toalete, precum și ape cu fecale;

8.6 *aparat plutitor* - orice construcție plutitoare dotată cu instalații mecanice și destinată să execute lucrări pe căile navigabile sau în porturi (drăgi, elevatoare, bigi, macarale etc.);

8.7 *bac* - orice navă care asigură un serviciu de traversare a căii navigabile și care este clasificată ca bac de autoritățile competente; navele care asigură un astfel de serviciu și nu navighează liber, trebuie să fie în toate cazurile clasificate în categoria „bacuri”;

8.8 *convoi* - un convoi remorcat, împins sau o formație în cuplu;

8.9 *convoi împins* - un ansamblu rigid compus din nave din care cel puțin una este plasată

în fața navei autopropulsate care asigură propulsia convoiului și care este denumită împingător. Este considerat rigid un convoi compus dintr-o navă împingător și dintr-o ambarcațiune împinsă cuplată de manieră să permită o articulație ghidată;

8.10 *convoi remorcat* - orice grupare compusă din una sau mai multe nave, instalații plutitoare sau materiale plutitoare care sunt remorcate de una sau mai multe nave autopropulsate care fac parte din convoi și sunt numite remorchere;

8.11 *depășire* - când o navă (care ajunge din urmă) se apropie de o altă navă (care este ajunsă din urmă) venind dintr-o direcție de mai mult de 22,50° înapoia traversului acesteia și o depășește;

8.12 *deșeuri care apar la bord* - substanțe sau obiecte definite la subpunctele 8.4, 8.16, 8.19, 8.21 și al căror deținător scapă sau are intenția de a scăpa de ele sau are obligația de a le preda;

8.13 *deșeuri de încărcătură* - deșeuri și ape uzate care rezultă la bordul navei din cauza încărcăturii, nu fac parte din acestea încărcătura restantă și reziduurile de manipulare;

8.14 *deșeuri menajere* - deșeuri organice și anorganice provenind din menajul și gastronomia la bord, care nu conțin componente ale altor deșeuri descrise în punctul 8;

8.15 *deșeuri speciale* - deșeuri care rezultă din exploatarea navei altele decât deșeurile uleioase și grase;

8.16 *deșeuri uleioase și grase provenite din exploatarea navei* - uleiuri uzate, ape de santină și alte deșeuri uleioase și unsuroase, cum ar fi grăsimi uzate, filtre (de aer sau de ulei) uzate, cârpe uzate (țesături și vată poluate), recipiente (ambalaje goale poluate), precum și ambalajele acestor deșeuri;

8.17 *dispozitiv AIS pentru navigație interioară* - un dispozitiv care este instalat la bordul unei nave și care este utilizat în conformitate cu standardul pentru sistemele de identificare și urmărire a navelor pe căile navigabile interioare;

8.18 *formație în cuplu* - un ansamblu compus din nave cuplate bord la bord dar nici una din ele nu este plasată în fața navei autopropulsate care asigură propulsia formației;

8.19 *grăsimi uzate* - grăsime uzată rezultată la scurgerea sa din gresoare, rulmenți și instalațiile de gresare și alte grăsimi care nu mai pot fi reutilizate;

8.20 *instalație plutitoare* - orice ansamblu de construcții plutitoare care în mod normal nu este destinat pentru a fi deplasat, cum ar fi ștrandurile, docurile, debarcaderele, hangarele pentru nave;

8.21 *încărcătură restantă* - marfa/încărcătura lichidă rămasă în tancuri sau în tubulaturi după descărcare fără utilizarea unui sistem de uscare vizat în ADN, precum și încărcătura uscată care rămâne în cală fără utilizarea unei măturări mecanice sau a instalațiilor de aspirație;

8.22 *întâlnire* - când două nave navighează în direcții opuse sau aproape opuse;

8.23 *LNG* – gaz natural lichefiat;

8.24 *lumină intermitentă și lumină intermitentă rapidă* - o lumină care pulsează cu un ritm de 40-60, respectiv 100-120 perioade de lumină pe minut;

8.25 *material plutitor* - plutele precum și orice construcție, ansamblu sau mijloc apt să navighe, altele decât nave sau instalații plutitoare;

8.26 *navă autopropulsată* - orice navă ce utilizează propriile mijloace mecanice de propulsie cu excepția navelor al căror motor nu este folosit decât pentru a efectua deplasări pe distanțe scurte (în porturi sau locuri de încărcare și de descărcare) sau pentru a crește manevrabilitatea lor atunci când remorchează sau împinge;

8.27 *navă de pasageri* - o navă construită și amenajată pentru transportul a mai mult de 12 pasageri;

8.28 *navă rapidă* - o navă autopropulsată, cu excepția ambarcațiunilor mici, capabilă să navighe cu o viteză mai mare de 40 km/h în raport cu apă stătătoare;

8.29 *nămoluri de epurare* - reziduuri care apar la bordul navei din exploatarea unei stații de epurare la bord;

8.30 *reziduuri de manipulare* - marfa care în timpul manipulării cade pe navă în exteriorul calei (de exemplu pe punte de-a lungul bordajului);

8.31 *reziduuri de marfă* - marfa lichidă care nu poate fi evacuată din tancurile de marfă sau din tubulaturi prin sistemul de uscare, precum și marfa uscată de care nu poate fi debarasată cala

prin utilizarea de măhuri mecanice și de măhuri;

8.32 *slop* - amestec de reziduuri de marfă cu resturi de apă de spălare, rugină sau nămol, care pot sau nu să fie pompate;

8.33 *starea de ebrietate* - stare survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe ce provoacă ebrietate și care are drept urmare dereglarea psihofuncțională a organismului;

8.34 *starea de oboseală* - o stare de slăbire a capacităților fizice de gândire și de reacție a organismului uman cauzată de repaus insuficient sau de o îmbolnăvire și care se manifestă prin devieri în raport cu norma de comportament sau de viteză de reacție;

8.35 *stație de buncherare* – instalație sau navă pentru aprovizionarea navelor cu combustibili lichizi și/sau lubrifianți;

8.36 *tanc uscat* - tanc de marfă debarasat de încărcătura rămasă cu ajutorul unui sistem de uscare conform ADN și unde nu subzistă decât reziduuri de marfă;

8.37 *timp de noapte* - perioada cuprinsă între apusul și răsăritul soarelui;

8.38 *timp de zi* - perioada cuprinsă între răsăritul și apusul soarelui;

8.39 *viteză de siguranță* - o viteză la care o navă sau un convoi poate naviga în deplină siguranță, să efectueze manevre și să se oprească în limitele de distanță impuse de circumstanțele și de condițiile date;

8.40 *mal stâng și mal drept* - partea căii navigabile pentru un observator orientat cu fața spre aval;

8.41 *vizibilitate redusă* - condițiile în care vizibilitatea este redusă ca urmare a ceții, pâclei, viscolului, averselor de ploaie și altor cauze.

9. Conducătorul

9.1. Orice navă sau material plutitor, cu excepția navelor unui convoi împins altele decât împingătoarul, trebuie să se afle sub autoritatea unei persoane având calificarea necesară în acest scop. Această persoană este denumită în continuare conducător.

9.2. Orice convoi trebuie să se afle sub autoritatea unui conducător având calificarea necesară în acest scop. Statutul de conducător al convoiului este atribuit în modul următor:

9.2.1. în cazul unui convoi care nu cuprinde decât o navă autopropulsată, conducătorul convoiului este conducătorul navei autopropulsate;

9.2.2. în cazul unui convoi remorcat care are în față nave autopropulsate în linie de șir, în număr de două sau mai multe, conducătorul convoiului este conducătorul primei nave; dacă prima navă este un remorcher de sprijin temporar, conducătorul convoiului este conducătorul celei de-a doua nave;

9.2.3. în cazul unui convoi remorcat care are în față nave autopropulsate, în număr de două sau mai multe, care nu navighează în linie una după alta (în linie de șir) și dintre care una asigură tracțiunea principală, conducătorul convoiului este conducătorul navei care asigură tracțiunea principală;

9.2.4. într-un convoi împins propulsat de două împingătoare unul lângă altul, conducătorul împingătorului care asigură propulsia principală este conducătorul convoiului;

9.2.5. în toate celelalte cazuri conducătorul convoiului este desemnat.

9.3. În timpul marșului conducătorul trebuie să se găsească la bord; conducătorul unui aparat plutitor, trebuie să fie întotdeauna la bord în timp ce aparatul plutitor este în lucru.

9.4. Conducătorul este răspunzător pentru respectarea prevederilor prezentului Regulament pe nava lui, pe convoiul lui, sau pe materialele plutitoare.

Într-un convoi remorcat conducătorii navelor remorcate trebuie să se conformeze ordinelor conducătorului convoiului; conducătorii navelor remorcate trebuie să asigure buna conducere a navelor pe care le comandă; aceleași prevederi se aplică conducătorilor de nave dintr-o formație în cuplu care nu sunt conducători ai formației.

9.5. Orice instalație plutitoare trebuie să se afle sub autoritatea unei persoane calificate. Această persoană poartă răspunderea pentru respectarea dispozițiilor prezentului Regulament pe instalația plutitoare.

9.6. Conducătorul nu trebuie să se găsească în stare de oboseală sau de ebrietate în timpul conducerii navei.

9.7. Dacă o navă sau un material plutitor în staționare nu are conducător, responsabil pentru

respectarea dispozițiilor prezentului Regulament sunt:

9.7.1. persoana însărcinată cu paza și supravegherea în conformitate cu dispozițiile punctului 134;

9.7.2. operatorul care asigură exploatarea și proprietarul navei sau materialului plutitor.

10. Îndatoririle echipajului și ale altor persoane aflate la bord

10.1. Membrii echipajului execută ordinele ce le sunt date de către conducătorul navei în cadrul responsabilității sale și respectă dispozițiile prezentului Regulament și a altor dispoziții aplicabile.

10.2. Orice alte persoane aflate la bordul unei nave se conformează ordinelor ce le sunt date de către conducătorul navei în interesul siguranței navigației sau ordinii la bord.

10.3. Membrii echipajului și alte persoane aflate la bord care determină temporar ei înșiși ruta și viteza navei poartă răspunderea pentru respectarea dispozițiilor prezentului Regulament.

10.4. Capacitățile membrilor de echipaj în serviciu și ale altor persoane care se află la bord și participă temporar la navigația navei nu trebuie să fie scăzute din cauza oboselii, stării de ebrietate sau din alte cauze.

11. Îndatoriri

11.1. Navele în marș trebuie să respecte în orice moment viteza de siguranță.

11.2. Conducătorii asigură respectarea măsurilor de precauție impuse de dispozițiile punctului 11 și cele din practica profesională curentă pentru a evita situații:

11.2.1. de a pune în pericol a viața persoanelor,

11.2.2. de a cauza prejudicii navelor sau materialelor plutitoare, malurilor sau lucrărilor și instalațiilor de orice natură aflate în calea navigabilă sau în imediata apropiere a acesteia;

11.2.3. de a crea piedici navigației;

11.2.4. de a cauza prejudicii pentru membrii echipajului și alte persoane care se află la bordul navelor sau barjelor de care sunt legate, cheiurilor portuare și de acostare cât și mediului.

11.3. Dispozițiile prezentului punct se aplică inclusiv persoanelor responsabile cu paza și supravegherea în conformitate cu dispozițiile subpunctului 134.

11.4. Conducătorul și persoanele aflate la bordul unei ambarcațiuni mici fără punte aflată în marș au obligația de a purta vestă de salvare.

12. În executarea atribuțiilor sale, conducătorul este în drept să se abată de la prevederile prezentului Regulament, dacă acest lucru este necesar pentru menținerea siguranței navigației.

13. Folosirea căii navigabile

Lungimea, lățimea, pescajul, înălțimea deasupra planului apei și viteza navelor, convoaielor sau materialelor plutitoare trebuie să fie compatibile cu caracteristicile căii navigabile și ale structurilor sale artificiale.

14. Încărcare maximă, număr maxim de pasageri și câmp vizual

14.1. Navele nu trebuie să fie încărcate deasupra liniei de plutire care corespunde limitei inferioare a mărcilor de bord liber.

14.2. Încărcătura nu trebuie să limiteze sub 350 m vizibilitatea directă sau laterală înspre bordurile navei. Dacă vizibilitatea directă spre prova și în lateral este împiedicată în timpul navigației, această insuficiență a câmpului vizual poate fi compensată prin utilizarea radarului.

14.3. Încărcătura nu trebuie să compromită stabilitatea navei și nici rezistența carenei.

14.4. Conducătorul verifică stabilitatea navelor care transportă containere, înainte de plecarea în marș, în următoarele situații:

14.4.1. dacă lățimea navei este mai mică de 9,5 m, iar încărcătura de containere depășește un nivel;

14.4.2. dacă lățimea navei este de 9,5 m sau mai mare dar nu mai mult de 11 m, iar încărcătura de containere depășește două nivele;

14.4.3. dacă lățimea navei este 11 m sau mai mare dar nu mai mult de 15 m, iar încărcătura de containere depășește trei nivele sau mai mult de trei lățimi;

14.4.4. dacă lățimea navei este 15 m sau mai mare, iar încărcătura de containere depășește trei nivele.

14.5. Navele destinate transportului de pasageri nu trebuie să aibă la bord un număr de pasageri mai mare decât cel autorizat de autoritățile competente.

Navele rapide nu trebuie să aibă la bord un număr de pasageri mai mare decât numărul de

locuri pe scaune.

15. Construcția, echiparea și echipajul navelor

15.1. Navele și materialele plutitoare trebuie să fie construite și echipate astfel încât să asigure securitatea persoanelor care se găsesc la bord și siguranța navigației de o manieră care să corespundă prezentului Regulament.

15.2. Toate navele, exceptând navele din componența unui convoi împins altele decât împingătorul, trebuie să aibă un echipaj suficient de numeros și calificat pentru a asigura securitatea persoanelor care se află la bord și siguranța navigației. Navele nepropulsate ale unei formații în cuplu și unele nave remorcate într-un ansamblu rigid, nu sunt obligate să aibă echipaj atunci când echipajul altor unități ale formației în cuplu sau ansamblului rigid este suficient de numeros și calificat pentru a asigura securitatea persoanelor care se află la bord și siguranța navigației.

15.3. La bordul navei trebuie să se regăsească echipamentele de salvare concepute pentru pasageri. Numărul de echipamente de salvare de distribuit pasagerilor trebuie să corespundă numărului pasagerilor indicat în actul tehnic al navei.

16. Ținerea cârmei

16.1. În timpul navigației, cârma trebuie să fie ținută obligatoriu de cel puțin o persoană calificată care are vârsta de cel puțin 16 ani. Prezentul punct nu se aplică persoanelor la cârma ambarcațiunilor mici fără propulsie.

16.2. Persoana de la cârmă trebuie să fie în măsură să primească și să transmită toate informațiile și toate comenzile care sosesc la timonerie sau care pleacă din aceasta, trebuie să fie în măsură de a auzi semnalele sonore și de a avea în toate direcțiile.

16.3. În condiții de vizibilitate redusă pe navă este asigurată prezența unei persoane de veghe și un post de ascultare pentru informarea persoanei de la cârmă, dacă acest lucru este necesar pentru asigurarea siguranței navigației

16.4. La bordul navelor rapide în marș, cârma trebuie ținută de către o persoană cu o vârstă de cel puțin 21 de ani, care să posede o diplomă prin care se certifică că titularul are calificările prevăzute la subpunctul 9.1 cât și certificatul privind dreptul de a conduce o navă cu radar prevăzut la subpunctul 82.1.1 .

La bordul navelor rapide trebuie să fie prezentă o persoană care se afle obligatoriu în permanență în timonerie, cu excepția perioadei de acostare și a manevrei de plecare, precum și în ecluze și în avant-porturi.

17. Documente de bord și alte documente în navigația internațională

17.1. La bordul navelor, cu excepția navelor maritime, este obligatoriu să se găsească:

— Certificatul de naționalitate sau actul care atestă naționalitatea navei în cazul navelor cu pavilion străin;

— Certificatul de tonaj;

— Certificatul de echipaj minim, cu excepția navelor fără echipaj;

— Jurnalul de bord (numai pentru navele autopropulsate);

— Act care atestă calificarea conducătorului de navă;

— Acte tehnice care atestă starea tehnică conform acordurilor internaționale la care Republica Moldova este parte și documente privind navigația stabilite de tratatele internaționale.

17.2. Ambarcațiunile mici sunt eliberate de obligația de a deține la bord Certificatul de tonaj și Jurnalul de bord menționate la subpunctul 17.1.

Pentru ambarcațiunile mici de agrement, Certificatul de echipaj minim de siguranță menționat la subpunctul 17.1 nu este obligatoriu, iar Certificatul de naționalitate menționat la subpunctul 17.1 va fi înlocuit cu Actul de navigație în cazul în care nava este înscrisă în Catalogul naval.

17.3. La bordul materialelor plutitoare trebuie să se găsească certificatul de bună stare de navigabilitate și actul de navigație.

17.4. Documentele de bord trebuie să fie prezentate la orice cerere a inspectorilor ANRM, reprezentanților Căpităniilor de port, Inspectoratului General al Poliției de Frontieră, Serviciului Vamal și Poliției;

17.5. Certificatul de naționalitate, certificatul de tonaj și actele tehnice care atestă starea tehnică conform acordurilor internaționale la care Republica Moldova este parte nu este obligatoriu

să fie la bordul barjelor de împingere pe care există o placă cu următoarelor date:

Numărul oficial de identificare...;

Numărul actului de naționalitate...;

Autoritatea competentă...;

Valabil până la...;

Aceste date trebuie să fie gravate sau poansonate folosind caractere crite de minim 6 mm înălțime. Placa metalică trebuie să aibă minim 60 mm înălțime și 120 mm lungime; ea trebuie să fie fixată definitiv într-un loc ușor vizibil în apropiere de pupa, în bordul tribord.

Concordanța dintre indicațiile de pe placă și cele din certificatul de naționalitate al barjei trebuie să fie confirmată de autoritatea competentă al cărei poanson va fi aplicat pe placă. Certificatul de naționalitate și certificatul de tonaj trebuie să fie păstrate de bordul remorcherului în timpul navigației sau la proprietarul barjei în cazul staționării acesteia.

18. Prezența Regulamentelor și Ghidurilor de navigație la bordul navei

18.1. Un exemplar al prezentului Regulament, inclusiv regulile locale stabilite pentru sectorul pe care navighează nava, cu amendamentele ulterioare la acesta, și prevederile cu caracter temporar, conform punctului 29, este obligatoriu să se găsească la bordul fiecărei nave, cu excepția ambarcațiunilor mici și a navelor care nu au echipaj și a materialelor plutitoare.

18.2. La bordul navelor dotate cu o instalație de radiotelefonie este obligatoriu să se găsească Ghidul serviciului radiotelefonie în navigația interioară (Basel 2000), partea generală și partea regională, Dunăre.

18.3. O versiune electronică a documentelor prevăzute în punctul 18 este acceptată cu condiția de a fi accesibilă în orice moment.

19. Obiecte periculoase aflate la bord, pierdere de obiecte, obstacole

19.1. Este interzis să se lase a ieși în afara bordurilor navelor sau ale materialelor plutitoare, obiecte care ar putea să reprezinte un pericol pentru siguranța navelor, a materialelor sau instalațiilor plutitoare sau a instalațiilor aflate pe calea navigabilă sau în vecinătatea ei.

19.2. Atunci când ancorele sunt ridicate, ele trebuie să fie mai jos de fundul sau chila navei sau de planul cel mai de jos al materialului plutitor. În cazul în care ancorele nu se folosesc, trebuie să fie ridicate la maximum.

19.3. Atunci când o navă, un material plutitor sau o instalație plutitoare pierde un obiect ce ar putea să creeze un obstacol sau un pericol pentru navigație, conducătorul sau persoana responsabilă de instalația plutitoare este obligat să anunțe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată și ANRM indicând, cât mai exact posibil, locul unde a fost pierdut obiectul. În măsura în care este posibil, este obligat să marcheze acest loc cu un reper.

19.4. Atunci când o navă întâlnește un obstacol necunoscut, situat în calea navigabilă, conducătorul este obligat să anunțe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată și ANRM indicând, cât mai exact posibil, locul unde a fost întâlnit obstacolul. Dacă acest obstacol prezintă un pericol pentru navigație, trebuie printre altele, în măsura în care este posibil ca acesta să fie marcat.

20. Protejarea semnelor căii navigabile

20.1. Este interzis navelor și materialelor plutitoare de a se folosi de semnalele căii navigabile (panouri, geamanduri, flotoare, balize etc.) în sensul de a se lega sau a se trage de acestea, de a le deteriora sau a le face improprie destinației lor.

20.2. Atunci când o navă sau un material plutitor a deplasat un semnal sau a deteriorat o instalație care face parte din semnalizarea căii navigabile, conducătorul este obligat să anunțe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată și ANRM.

20.3. Conducătorul este obligat să anunțe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată și ANRM asupra incidentelor sau accidentelor constatate la instalațiile de semnalizare (stingerea unei lumini, deplasarea unei geamanduri, distrugerea unui semnal etc.).

21. Deteriorări cauzate lucrărilor de artă

Atunci când o navă sau un material plutitor a deteriorat o structură artificială (ecluză, pod, debarcader etc.) conducătorul este obligat să anunțe despre aceasta, fără întârziere, căpitănia de port cea mai apropiată și ANRM.

22. Interzicerea deversării în calea navigabilă

22.1. Este interzis să se arunce, să se deverseze, să se lase să cadă sau să se scurgă în calea

navigabilă obiecte sau substanțe de natură a crea o piedică sau un pericol pentru navigație sau pentru alți utilizatori ai căii navigabile.

22.2. În este interzis să se arunce, să se deverseze sau să se lase să se scurgă pe calea navigabilă reziduuri petroliere sub orice formă sau a amestecurilor acestor reziduuri cu apă.

22.3. În caz de deversare accidentală a unei substanțe din cele prevăzute în subpunctele 22.1 sau 22.2, ori în caz de amenințare cu o astfel de deversare, conducătorul este obligat să anunțe fără întârziere căpitănia de port cea mai apropiată și ANRM indicând, cât mai exact posibil, natura și locul deversării.

23. Salvare și asistență

23.1. În caz de accident care pune în pericol persoanele aflate la bord, conducătorul este obligat să facă uz de toate mijloacele aflate la dispoziția sa pentru a salva aceste persoane.

23.2. Conducătorul de navă aflată în apropierea unei nave sau a unui material plutitor, victimă a unui accident care pune în pericol persoane sau amenință să producă o obstrucționare a șenalului navigabil este obligat, în măsura în care nu pune în pericol siguranța propriei sale nave, să acorde asistență imediată.

24. Nave eșuate sau scufundate

24.1. Conducătorul unei nave eșuate sau scufundate ori al unui material plutitor eșuat sau dezmembrat este obligat să anunțe fără întârziere evenimentul la căpitănia de port cea mai apropiată și ANRM. În cazul unei nave eșuate sau scufundate, conducătorul sau unul din membrii echipajului este obligat să rămână la bord sau în imediata apropiere de locul accidentului până în momentul obținerii permisului de părăsire a locului din partea organelor căpităniei de port și/sau ANRM.

24.2. Atunci când în șenal sau în apropierea acestuia, o navă sau un material plutitor a eșuat sau s-a scufundat, conducătorul său are obligația ca în cel mai scurt timp și fără să renunțe la obligația de a arăta semnalele prevăzute la punctul 63, să avertizeze din puncte corespunzătoare și de la distanță suficientă de locul accidentului navele care se apropie.

24.3. În cazul producerii unui accident în timpul trecerii printr-o ecluză, conducătorul este obligat să anunțe imediat evenimentul serviciului ecluzei în cauză.

25. Obligația de a degaja șenalul

25.1. Când o navă sau un material plutitor eșuat sau scufundat, sau un obiect pierdut de o navă sau de un material plutitor creează sau amenință să creeze o obstrucționare totală sau parțială a șenalului, conducătorul navei sau al materialului plutitor asigură degajarea șenalului în termenul cel mai scurt.

25.2. Când o navă este în pericol să se scufunde sau să devină imposibil de manevrat, conducătorul navei asigură degajarea șenalului în termenul cel mai scurt.

26. Ordine speciale

Conducătorii, sunt obligați să se conformeze ordinelor speciale ce le sunt date de reprezentanții Căpităniilor de port și ANRM în vederea asigurării siguranței și a bunei ordini a navigației.

27. Control

27.1. Conducătorii, sunt obligați să acorde acces imediat la bord reprezentanților Căpităniilor de port și inspectorilor ANRM.

27.2. Căpitanul de port, va interzice navigația unei nave care prezintă risc pentru siguranța navigației prin dispoziție, în următoarele cazuri:

27.2.1. atunci când nava nu are certificat de navă sau permis național de aprobare pentru navigație sau când aceste documente au expirat;

27.2.2. atunci când nava nu îndeplinește condițiile vizate în punctul 14;

27.2.3. atunci când echipajul sau nava nu îndeplinesc condițiile vizate în punctul 15;

27.2.4. atunci când aptitudinile conducătorului sau ale membrilor echipajului de serviciu au fost reduse din cauza unei stări de oboseală sau de ebrietate.

28. Transporturi speciale

28.1. Sunt considerate transporturi speciale,:

28.1.1. deplasările de nave sau convoaie care nu corespund dispozițiilor punctelor 13 și 15;

28.1.2. deplasările instalațiilor plutitoare sau de materiale plutitoare, dacă prin deplasarea lor ar putea rezulta cu ușurință o piedică sau un pericol pentru navigație sau o deteriorare a

structurilor artificiale.

28.2. Transporturi speciale sunt admise în navigație doar în baza unei dispoziții emise de ANRM.

28.3. Transporturile speciale sunt supuse condițiilor pe care ANRM le stabilește ca fiind sigure pentru navigație.

28.4. Pentru fiecare transport special este obligatoriu să fie desemnat un conducător.

29. Dispoziții cu caracter temporar

Conducătorii sunt obligați să se conformeze dispozițiilor cu caracter temporar stabilite și publicate sub formă de aviz de către Căpitănia de port.

30. Desfășurarea manifestațiilor sportive și altele

Manifestațiile sportive, sărbătorile pe apă și alte manifestări care pot afecta siguranța sau buna desfășurare a navigației se desfășoară cu aprobarea Căpităniilor de port și ANRM.

31. Adăpostirea și iernarea navelor

Atunci când condițiile meteorologice împiedică navele să-și continue navigația, conducătorii pot să se folosească de porturi și de locuri de adăpostire, cu respectarea dispozițiilor căpităniilor de port stabilite pentru astfel de porturi sau locuri de adăpost impuse de condițiile locale sau de operațiunile de încărcare și descărcare.

II. MĂRCI ȘI SCĂRI DE PESCAJ ALE NAVELOR. DETERMINAREA CAPACITĂȚII NAVELOR

Secțiunea 1

Mărci de identificare

32. Mărci de identificare a navelor, cu excepția ambarcațiunilor mici

32.1 Navele, cu excepția ambarcațiunilor mici, este obligatoriu să poarte pe corp sau pe panouri sau pe plăci fixate definitiv următoarele mărci de identificare:

32.1.1. numele său sau deviza sa, numărul ENI oficial de identificare al navei și numărul de înregistrare vor fi înscrise pe ambele borduri, totodată va fi aplicat astfel încât să fie vizibile și din pupa. Dacă într-o formație în cuplu sau în convoi împins, una sau mai multe inscripții ale navei care asigură propulsia sunt mascate, numele trebuie să fie repetat pe panouri, amplasate astfel încât să fie vizibile din direcțiile în care inscripțiile sunt mascate. Pe navă se înscrie denumirea (sau denumirea prescurtată) obișnuită a organizației sau armatorului căruia îi aparține nava. Dacă nava nu are nume sau deviză, pe ea se va înscrie un număr sau numărul de înmatriculare urmat de litera sau literele prevăzute în Anexa nr. 1 pentru indicarea țării în care se găsește portul de ataș sau locul de înmatriculare;

32.1.2. numele portului de ataș sau al locului de înmatriculare va fi înscris fie pe ambele borduri ale navei, fie pe pupa, și trebuie să fie urmat de litera sau literele care indică țara în care se află acest port de ataș sau loc de înmatriculare;

32.2. Cu excepția ambarcațiunilor mici:

32.2.1. orice navă destinată transportului de mărfuri este obligată să poarte indicația, în tone, a capacității sale de încărcare. Această indicație se aplică pe ambele borduri ale navei, pe corpul ei sau pe panouri fixate definitiv;

32.2.2. orice navă destinată transportului de pasageri este obligată să poarte indicația numărului maxim de pasageri autorizat. Această indicație este obligatoriu să fie afișată la bord într-un loc vizibil.

32.3. Mărcile de identificare menționate mai sus se înscriu cu caractere latine, foarte citet și de neșters, înscrierea lor cu vopsea în ulei fiind considerată de neșters.

Înălțimea caracterelor trebuie să fie de minim 20 cm pentru nume/deviză și de minim 15 cm pentru celelalte mărci. Lățimea caracterelor și grosimea trăsăturilor vor fi proporționale cu înălțimea. Caracterele vor avea o culoare deschisă pe fond închis sau o culoare închisă pe fond deschis. Mărcile de identificare menționate mai sus pot fi repetate cu litere din alfabetul național.

32.4. Fac excepție de la prevederile prezentului punct navele maritime, care își pot păstra mărcile de identificare.

32.5. Ziua, în marș, navele care au echipaj trebuie să arboreze pavilionul lor național, la pupa navei. Navele de mare viteză pot purta în locul pavilionului național un panou având forma și culorile drapelului național.

33. Mărci de identificare ale ambarcațiunilor mici

33.1. Ambarcațiunile mici trebuie să poarte mărcile oficiale de înmatriculare. Atunci când nu sunt prescrise astfel de mărci, ele trebuie să poarte:

33.1.1. numele sau diviza lor;

33.1.2. numele și domiciliul proprietarului lor.

33.2. Numele sau deviza lor se aplică în exteriorul ambarcațiunii, folosind caractere latine cu o înălțime de minim 10 cm, citite și de neșters; inscripționarea lor cu vopsea de ulei fiind considerată de neșters. În lipsa unui nume sau a unei devize pentru ambarcațiune, se poate indica numele a organizației căreia îi aparține ambarcațiunea, urmat, dacă e cazul, de un număr.

33.3. Numele și domiciliul proprietarului se aplică într-un loc vizibil în interiorul sau exteriorul ambarcațiunii.

33.4. Totodată, bărcile de serviciu ale unei nave trebuie să poarte, în interior sau în exterior, numele acestei nave, completat opțional cu datele de identificare a proprietarului.

Secțiunea 2

Scări de pescaj

34. Determinarea capacității navelor

Navele de navigație interioară, cu excepția ambarcațiunilor mici, destinate transportului de mărfuri, trebuie să aibă măsurată capacitatea.

35. Mărci de încărcare și scări de pescaj

35.1. Navele, cu excepția ambarcațiunilor mici, trebuie să poarte mărcile ce indică planul de afundare maximă. Modalitățile de determinare a liniei de încărcare maximă și condițiile de aplicare a mărcilor de încărcare pentru navele de navigație interioară, conform punctului 148. Pentru navele maritime, linia de apă dulce de vară, ține loc de marcă de încărcare.

35.2. Orice navă, cu excepția ambarcațiunilor mici al cărei pescaj poate atinge un metru trebuie să aibă scări de pescaj. Pentru navele de navigație interioară, recomandările Comisiei Dunării cu privire la prevederile tehnice aplicabile navelor de navigație interioară stabilesc condițiile de aplicare a scărilor de pescaj.

36. Mărci de identificare a ancorelor

Ancorele navelor trebuie să poarte mărci de identificare având caractere care nu pot fi șterse. Atunci când o ancoră este folosită pe o altă navă a aceluiași proprietar, marca inițială poate fi păstrată. Dispozițiile nu se aplică ancorelor navelor maritime și ambarcațiunilor mici.

37. Mărci de identificare a navelor care folosesc LNG ca combustibil

37.1. Navele care folosesc LNG ca combustibil trebuie să dispună de un marcaj de identificare.

37.2. Marcajul de identificare trebuie să fie rectangular cu inscripția „LNG” cu litere albe pe fond roșu și un chenar alb de cel puțin 5 cm lățime.

Lungimea laturii lungi a dreptunghiului trebuie să fie de cel puțin 60 cm. Înălțimea caracterelor trebuie să fie de cel puțin 20 cm. Lățimea caracterelor și grosimea liniilor trebuie să corespundă înălțimii.

37.3. Plăcuța de înmatriculare trebuie amplasată într-un loc vizibil.

37.4. Plăcuța de înmatriculare trebuie să fie iluminată dacă este necesar, astfel încât să fie vizibilă noaptea.

III. SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR

Secțiunea 1

Generalități

38. Aplicare

38.1 În situație de vizibilitate redusă, semnalizarea de noapte este obligatoriu să fie purtată și ziua.

38.2 Schițele cu semnalizarea prevăzută în prezentul capitol figurează în Anexa nr. 2.

39. Lumini

Luminile trebuie să fie uniforme ca formă și intensitate luminoasă.

40. Panouri, pavilioane și fanioane

40.1. Cu excepția cazului în care se specifică altfel, panourile și pavilioanele trebuie să fie dreptunghiulare;

- 40.2. Culorile lor nu trebuie să fie nici murdare, nici decolorate;
- 40.3. Dimensiunile lor trebuie să fie suficiente pentru a asigura o bună vizibilitate, această condiție este considerată îndeplinită în următoarele cazuri:
- 40.3.1. pentru panouri și pavilioane lungimea și lățimea sunt fiecare de cel puțin 1 m, sau de cel puțin 0,60 m în cazul ambarcațiunilor mici;
- 40.3.2. pentru fanioane lungimea este de cel puțin 1 m, iar lățimea la baston este de cel puțin 0,50 m.
41. Cilindri, baloane, conuri și biconuri
- 41.1. Cilindrii, baloanele, conurile și biconurile pot fi înlocuite cu dispozitive care prezintă de la distanță aceeași aparență.
- 41.2. Culorile lor nu trebuie să fie nici decolorate, nici murdare.
- 41.3. Dimensiunile lor trebuie să fie suficiente pentru a asigura buna vizibilitate; această condiție este considerată ca îndeplinită în fiecare caz dacă:
- 41.3.1. înălțimea cilindrilor, este de cel puțin 0,80 m și diametrul de cel puțin 0,50 m;
- 41.3.2. diametrul baloanelor, este de cel puțin 0,60 m;
- 41.3.3. înălțimea conurilor și diametrul bazei lor, este de cel puțin 0,60 m;
- 41.3.4. înălțimea biconurilor, este de cel puțin 0,80 m iar diametrul de cel puțin 0,50 m.
- 41.4. Fără a aduce atingere dispozițiilor subpunctului 41.3, ambarcațiunile mici pot utiliza dispozitive de semnalizare ale căror dimensiuni sunt mai mici decât dimensiunile minime prescrise, cu condiția ca aceste dispozitive să fie destul de mari pentru a fi vizibile cu ușurință.
42. Lumini și semnale interzise
- 42.1. Este interzis a se folosi lumini sau semnale, altele decât cele menționate sau admise în prezentul Regulament.
- 42.2. Pentru comunicările între nave sau între nave și uscat, este admisă folosirea altor lumini și semnale cu condiția ca acestea să nu poată fi confundate.
43. Lumini de rezervă
- Atunci când luminile de semnalizare nu funcționează, ele trebuie să fie înlocuite fără întârziere cu lumini de rezervă.
- Atunci când lumina care nu funcționează trebuie să fie puternică, lumina de rezervă poate fi puternică sau clară și atunci când lumina care nu funcționează trebuie să fie clară, lumina de rezervă poate să fie clară sau obișnuită.
- Restabilirea luminilor la puterea prescrisă trebuie să se facă în cel mai scurt timp posibil.
44. Interzicerea folosirii luminilor, proiectoarelor, panourilor, pavilioanelor etc.
- 44.1. Se interzice folosirea de lumini, proiectoare, de panouri, pavilioane sau alte obiecte, dacă acestea pot fi confundate, sau dacă acestea împiedică vizibilitatea sau complică identificarea luminilor sau semnalelor.
- 44.2. Se interzice folosirea de lumini sau proiectoare care pot produce o orbire ce ar constitui un pericol sau o împiedicare a navigației sau a circulației terestre.

Secțiunea a 2-a

Semnalizarea de noapte și de zi

Subsecțiunea 1

Semnalizarea în marș

45. Semnalizarea navelor autopropulsate izolate în marș
- 45.1 Navele autopropulsate izolate trebuie să poarte pe timp de noapte:
- 45.1.1. o lumină de catarg, plasată în partea din față și în axa navei, la o înălțime de cel puțin 5 m, care poate fi redusă la 4 m când lungimea navei nu depășește 40 m;
- 45.1.2. lumini din borduri, dispuse la aceeași înălțime și în același plan perpendicular pe axa navei, la cel puțin 1 m mai jos față de lumina de catarg și în spatele acesteia, fiind mascate spre interiorul navei astfel încât lumina verde să nu poată fi văzută de la babord și nici lumina roșie de la tribord;
- 45.1.3. o lumină de pupa, plasată în partea din spate și în axa navei la o înălțime suficientă pentru a fi văzută bine de navele care vin din urmă.
- 45.2. Orice navă autopropulsată izolată poate purta în plus, spre pupa, o a doua lumină de catarg, plasată în axa navei la cel puțin 3 m mai sus față de lumina de catarg din spre prova, astfel încât distanța orizontală dintre aceste lumini să fie cel puțin de trei ori mai mare decât distanța

verticală. Orice navă autopropulsată cu o lungime mai mare de 110 m trebuie să poarte a doua lumină de catarg.

45.3. Orice navă autopropulsată care temporar urmează după o navă autopropulsată de întărire trebuie să păstreze luminile prevăzute la subpunctele 45.1 și 45.2 .

45.4. Navele rapide în marș, trebuie să poarte atât ziua, cât și noaptea două lumini galbene intermitente, puternice și rapide. Aceste lumini intermitente trebuie plasate la aproximativ 1 metru una deasupra celeilalte, într-un loc corespunzător și la o înălțime în așa fel încât să fie vizibile pe tot orizontul.

45.5. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau unui baraj, ori la trecerea prin ecluze, navele pot să poarte la o înălțime mai mică luminile de catarg prevăzute la subpunctele 45.1 și 45.2, astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultate.

45.6. Dispozițiile punctului 45 nu se aplică ambarcațiunilor mici și bacurilor.

46. Semnalizarea convoaielor remorcate aflate în marș

46.1. Orice navă autopropulsată în marș din capul unui convoi remorcat și orice navă autopropulsată de întărire care navighează în fața altei nave autopropulsate, a unui convoi împins sau a unei formații în cuplu, trebuie să poarte pe timp de noapte:

46.1.1. două lumini de catarg suprapuse la o distanță de aproximativ 1 m între ele, plasate în partea din față și în axa navei; lumina superioară trebuind să fie la o înălțime de cel puțin 5 m și lumina inferioară trebuind plasată, pe cât posibil, la cel puțin 1 m mai sus de luminile din borduri;

46.1.2. lumini din borduri, corespunzând dispozițiilor subpunctului 45.1.1;

46.1.3. o lumină de pupa galbenă, în locul luminii albe dispusă pe axa navei la o înălțime suficientă pentru a fi bine vizibilă de pe convoiul remorcat care urmează nava, sau de pe nava autopropulsată a convoiului împins sau a formației în cuplu în fața căreia navighează nava de întărire.

46.2. Orice navă autopropulsată în marș din capul unui convoi remorcat și orice navă autopropulsată de întărire care navighează în fața altei nave autopropulsate, a unui convoi împins sau a unei formații în cuplu pe timp de zi trebuie să poarte un cilindru galben mărginit, sus și jos, de două benzi negre și albe, benzile albe fiind la extremitățile cilindrului. Acest cilindru trebuie să fie dispus vertical la prova navei, la o înălțime suficientă pentru a fi vizibil din toate părțile.

46.3. Dacă în capul unui convoi remorcat navighează mai multe nave autopropulsate sau dacă în fața unei nave autopropulsate, a un convoi împins sau a unei formații în cuplu navighează alături, una lângă alta, mai multe nave de întărire, cuplate sau nu, fiecare dintre aceste nave trebuie să poarte:

46.3.1. pe timp de noapte, în partea din față și în axul navei în locul luminilor de catarg prevăzute la subpunctul 46.1.1, trei lumini de catarg suprapuse, situate la aproximativ 1 m între ele, lumina superioară și lumina inferioară trebuind să fie dispuse la aceeași înălțime ca și luminile de catarg prevăzute la punctul 46.1.1.;

46.3.2. pe timp de zi, cilindrul prescris la subpunctul 46.1 pentru în cazul în care o navă, un material plutitor sau o instalație plutitoare se manevrează de mai multe nave autopropulsate, aceeași prevedere se aplică fiecăreia dintre acestea.

46.4. Navele unui convoi remorcat care urmează nava sau navele vizate la subpunctele 46.1 și 46.2 trebuie să utilizeze:

46.4.1. pe timp de noapte, o lumină albă, vizibilă din toate părțile, amplasată la o înălțime de cel puțin 5 m;

46.4.2. pe timp de zi, un balon galben amplasat într-un loc corespunzător și la o asemenea înălțime încât să fie vizibil din toate părțile.

46.4.3. În cazul în care lungimea părții remorcate a convoiului depășește 110 m, acesta trebuie să poarte, pe timp de noapte, două din semnalele luminoase vizate mai sus din care unul pe partea prova și unul pe partea pupa.

46.4.4. În cazul în care partea remorcată a unui convoi cuprinde un rând format din mai mult de două nave cuplate, aceste semnale luminoase sau acest balon trebuie să fie purtate numai de cele două nave exterioare ale rândului.

46.4.5. Semnalizarea tuturor navelor remorcate ale unui convoi trebuie, pe cât posibil, să fie amplasată la aceeași înălțime deasupra planului apei.

46.5. Nava sau navele situate în coada convoiului remorcat trebuie să poarte, semnalizarea

prevăzută la subpunctul 46.4. pentru timp de noaptea și o lumină de pupa conform dispozițiilor subpunctului 45.1.3..

Dacă convoiul se termină printr-un rând format din mai mult de două nave cuplate, această lumină trebuie să fie purtată numai de către cele două nave aflate în partea exterioară a rândului. Dacă convoiul se termină cu ambarcațiuni mici, nu trebuie să se țină cont de aceste ambarcațiuni pentru aplicarea prezentului punct.

46.6. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau a unui baraj, ori la trecerea prin ecluze, navele unui convoi remorcat pot să poarte la o înălțime mai mică luminile de catarg prevăzute la subpunctul 46.1.1., 46.2 și 46.3 astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultate.

46.7. Dacă navele vizate la subpunctul 46.3 sunt nave care vin direct de pe mare sau care pleacă pe mare, acestea pot:

46.7.1. pe timp de noapte, în locul semnalizării luminoase albe, să utilizeze semnalizările luminoase laterale conform luminii din borduri prescrise la subpunctul 45.1.2;

46.7.2. pe timp de zi, să utilizeze balonul galben.

46.8. Prevederile punctului 47 nu se aplică ambarcațiunilor mici care remorchează numai ambarcațiuni mici și nici ambarcațiunilor mici remorcate.

47. Semnalizarea convoaielor împinse în marș

47.1. Pe timp de noapte, convoaiele împinse, trebuie să poarte:

47.1.1. 3 lumini de catarg la prova navei aflată în capul convoiului, aceste lumini trebuie să fie dispuse sub forma unui triunghi echilateral cu baza orizontală într-un plan perpendicular pe axa longitudinală a convoiului. Lumina superioară trebuie să fie la o înălțime de cel puțin 5 m. Cele două lumini inferioare trebuie să fie dispuse la o distanță de aproximativ 1,25 m una de alta și la o distanță de aproximativ 1,10 m sub lumina superioară;

47.1.2. o lumină de catarg în fața oricărei alte nave a cărei lățime totală este vizibilă din față. Această lumină/semnal luminos trebuie să fie plasată pe cât posibil cu 3 metri mai jos de cele 3 lumini de catarg.

47.1.3. lumini din borduri corespunzând dispoziției subpunctului 45.1.2., aceste lumini trebuie să fie dispuse pe partea cea mai lată a convoiului, cât mai aproape posibil de împingător, la distanța de cel mult 1 m de bordurile convoiului și la o înălțime de cel puțin 2 m;

47.1.4. 3 lumini de pupa pe împingător care să corespundă dispoziției subpunctului 45.1.3, amplasate pe o linie perpendiculară pe axa longitudinală, la o distanță de aproximativ 1,25 m una de alta și la o înălțime suficientă pentru ca ele să nu poată fi mascate de una dintre celelalte nave ale convoiului;

47.1.5. o lumină de pupa pe fiecare navă a cărei lățime totală este vizibilă din spate, când mai mult de două nave, altele decât împingătorul sunt vizibile din pupa, această lumină nu trebuie să fie purtată decât de cele două nave care se găsesc în exteriorul convoiului. Este permis să se mascheze aceste lumini de pupa astfel încât să nu-l orbească pe conducătorul convoiului.

47.2. Catargele care poartă cele trei lumini de catarg la provă și lumina de catarg din față menționate la subpunctele 47.1.1. și 47.1.2., trebuie să fie plasate pe axa longitudinală a navei pe care acestea se află;

47.3. Dispozițiile subpunctelor 47.1. și 47.2. se aplică inclusiv convoaielor împinse precedate noaptea de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire. Totodată, luminile de pupa prevăzute la subpunctul 41.1.4. trebuie să fie galbene, în locul celor albe.

Atunci când un convoi de împingere este precedat, pe timp de zi, de mai multe nave autopropulsate de întărire, împingătorul trebuie să poarte balonul galben prevăzut la punctul 46..

47.4. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau unui baraj, ori la trecerea prin ecluze, convoiul împins poate purta la o înălțime mai mică cele trei lumini de catarg prevăzute la subpunctul 47.1.1., astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultate.

47.5. Convoaiele împinse cu două împingătoare în formație cu cuplu, trebuie să poarte pe timp de noapte cele trei lumini de pupă menționate la subpunctul 47.1.4. pe împingătorul care asigură tracțiunea principală, celălalt împingător trebuie să poarte o lumină de pupa menționată subpunctul 47.1.5..

47.6. Pentru aplicarea prezentului capitol, convoaiele împinse ale căror dimensiuni maxime nu depășesc 110 m pe 12 m sunt considerate ca nave autopropulsate izolate.

48. Semnalizarea formațiilor în cuplu aflate în marș

48.1. Formațiile în cuplu trebuie să poarte noaptea:

48.1.1. o lumină de catarg pe fiecare navă autopropulsată care să corespundă prevederilor subpunctului 45.1.1., pe navele nepropulsate, această lumină de catarg poate fi înlocuită de o lumină albă, vizibilă din toate părțile, care corespunde dispozițiilor subpunctului 46.3. amplasată într-un loc corespunzător, dar nu mai sus decât lumina de catarg a navei sau a navelor autopropulsate;

48.1.2. luminile din borduri, corespunzând specificațiilor dispozițiilor subpunctului 45.1.2., aceste lumini trebuie să se situeze în exteriorul formației, pe cât posibil la aceeași înălțime și la cel puțin 1 m mai jos de lumina de catarg cea mai joasă;

48.1.3. pe fiecare navă, lumina de pupa prevăzută la subpunctul 45.1.3..

48.2. Dispozițiile subpunctului 48.1. se aplică inclusiv formațiilor în cuplu care sunt precedate noaptea de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire. Când o formație în cuplu este precedată pe timp de zi de una sau mai multe nave de întărire, fiecare navă din formație trebuie să poarte balonul galben conform dispozițiilor subpunctului 46.3.

48.3. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau baraj, sau la trecerea prin ecluze, formația în cuplu poate purta o lumină de catarg prevăzută la subpunctul 48.1.1, la o înălțime mai mică, astfel încât această trecere să se poată efectua fără dificultăți.

48.4. Dispozițiile punctului 48 nu se aplică ambarcațiunilor mici care duc în cuplu numai ambarcațiuni mici, și ambarcațiunilor mici care navighează în cuplu.

48.5. În scopul aplicării prezentei subsecțiunii, formațiile în cuplu cu o lungime care nu depășește 110 m și cu o lățime care nu depășește 12 m sunt considerate ca fiind nave autopropulsate izolate.

49. Semnalizarea navelor cu vele aflate în marș

49.1. Navele cu vele trebuie să poarte pe timp de noapte:

49.1.1. luminile din borduri, prevăzute la subpunctul 41.1.2, aceste lumini pot fi lumini obișnuite în loc de lumini clare;

49.1.1. lumina de pupa, prevăzută la subpunctul 41.1.3.

49.2. O navă cu vele este în drept să poarte pe timp de noapte două lumini obișnuite sau clare suprapuse, vizibile din toate direcțiile, din care lumina superioară trebuie să fie roșie și lumina inferioară verde; aceste lumini trebuie să fie amplasate într-un loc corespunzător, în vârful sau în partea superioară a catargului, la cel puțin 1 m una de alta.

49.3. Orice navă care navighează cu vele și care utilizează în același timp propriile mijloace mecanice de propulsie trebuie să poarte:

49.3.1. pe timp de noapte luminile prevăzute la subpunctul 49.1, precum și o lumină de catarg în locul luminilor prevăzute la subpunctul 49.2;

49.3.2. pe timp de zi un con negru cu vârful în jos, acest con trebuie să fie plasat cât mai sus posibil și într-un loc unde va fi cel mai vizibil.

49.4. Dispozițiile subpunctelor 49.1 și 49.2 nu sunt aplicabile micilor ambarcațiuni. Dispozițiile subpunctului 49.2. nu sunt aplicabile navelor care pescuiesc.

50. Semnalizarea ambarcațiunilor mici aflate în marș

50.1. Ambarcațiunile mici autopropulsate izolate trebuie să poarte pe timp de noapte:

50.1.1. o lumină de catarg; această lumină trebuie să fie dispusă în axa ambarcațiunii la cel puțin 1 m deasupra luminilor din borduri și trebuie să fie clară și nu puternică;

50.1.2. lumini din borduri; aceste lumini pot fi obișnuite în loc de clare și trebuie să fie dispuse așa cum prevede subpunctul 45.1.2, sau una lângă cealaltă sau în aceeași lampă (aceleași felinar), în axa ambarcațiunii, la prova sau aproape de prova;

50.1.3. o lumină de pupa care să corespundă dispozițiilor subpunctului 45.1.3, luminile din subpunctul 51.1 poate fi suprimată dar, în acest caz, lumina de catarg prevăzută la prezentul subpunct punct, trebuie să fie înlocuită cu o lumină albă clară, vizibilă din toate părțile.

50.2. Ambarcațiunile mici autopropulsate navigând izolat, cu o lungime mai mică de 7 m, pot, în locul luminilor prevăzute la subpunctul 50.1, să poarte o lumină albă obișnuită dispusă într-un loc corespunzător și la o înălțime de la care să fie vizibilă din toate părțile.

50.3. Dacă o ambarcațiune mică remorchează sau duce în cuplu numai ambarcațiuni mici, ea trebuie să poarte luminile prevăzute la subpunctul 50.1.

50.4. Ambarcațiunile mici remorcate sau duse în cuplu trebuie să poarte o lumină albă obișnuită, vizibilă din toate părțile. Această dispoziție nu se aplică bărcilor de serviciu ale navelor.

50.5. Ambarcațiunile mici cu vele trebuie să poarte pe timp de noapte:

50.5.1 fie luminile din borduri și o lumină de pupa, însă luminile din borduri trebuie să fie dispuse una lângă alta sau în aceeași lampă (același felinar) în axa ambarcațiunii, la prova sau aproape de prova, iar lumina de pupa trebuie să fie dispusă în partea din spate a ambarcațiunii, aceste lumini pot fi lumini obișnuite;

50.5.2 fie luminile din borduri și o lumină de pupa, dispuse în aceeași lampă (același felinar) amplasată într-un loc corespunzător în vârful sau în partea superioară a catargului; aceste lumini pot fi obișnuite;

50.5.3 fie în cazul ambarcațiunilor cu o lungime mai mică de 7 m, o lumină albă obișnuită, vizibilă din toate părțile. La apropierea altor nave, aceste ambarcațiuni sunt obligate să arate o a doua lumină albă obișnuită.

50.6. Ambarcațiunile mici izolate care nu sunt nici autopropulsate nici cu vele trebuie să poarte pe timp de noapte o lumină albă obișnuită, vizibilă din toate părțile. Bărcile de serviciu care se găsesc în aceleași condiții trebuie să arate această lumină numai la apropierea altor nave.

50.7. La trecerea printr-o deschidere a unui pod fix, pod mobil închis sau a unui baraj, ori la trecerea prin ecluze, luminile de catarg prevăzute în punctul 50 pot fi purtate la o înălțime mai mică, astfel încât această trecere să poată fi efectuată fără dificultăți.

51. Semnalizarea suplimentară a navelor în marș și care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase

51.1 Navele care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform ADN, trebuie să poarte, următoarea semnalizare, conform sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN:

51.1.1. pe timp de noapte o lumină albastră,

51.1.2. pe timp de zi un con albastru, cu vârful în jos, așa cum se indică în capitolul 3.2 din ADN în tabelul A, coloana 12 sau în tabelul C, coloana 19. Aceste semnale trebuie să fie plasate într-un loc adecvat și destul de sus pentru a fi vizibile din toate părțile; conul albastru poate fi înlocuit de un con albastru în prova și în pupa navei, la o înălțime de cel puțin 3 m.

51.2. Navele care efectuează transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform ADN, trebuie să poarte, următoarea semnalizare, în conformitate cu sub-secțiunile 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 ale ADN:

51.2.1 pe timp de noapte două lumini albastre,

51.2.2 pe timp de zi două conuri albastre, cu vârful în jos, așa cum se indică la capitolul 3.2 al ADN în tabelul A, coloana 12 sau în tabelul C, coloana 19. Aceste semnale trebuie să fie plasate la o distanță de aproximativ 1 m unul de altul într-un loc adecvat și destul de sus pentru a fi vizibile din toate părțile; cele două conuri albastre pot să fie înlocuite de două conuri albastre în prova și două conuri albastre în pupa navei, din care acestea din urmă sunt situate la o înălțime de cel puțin 3 m.

51.3 Navele care efectuează transporturi de substanțe explozibile conform ADN, trebuie să poarte, următoarea semnalizare conform sub-secțiunii 7.1.5.0 din ADN

51.3.1. pe timp de noapte trei lumini albastre,

51.3.2. pe timp de zi trei conuri albastre cu vârful în jos așa cum se indică în capitolul 3.2 din ADN, tabelul A, coloana 12. Aceste semnale trebuie să fie plasate la o distanță de aproximativ 1 m unul față de altul într-un loc adecvat și destul de sus pentru a fi vizibile din toate părțile.

51.4. Atunci când un convoi împins sau o formațiune în cuplu cuprinde una sau mai multe nave prevăzute la subpunctele 51.1, 51.2 și 51.3, nava care asigură propulsia convoiului împins sau a formațiunii în cuplu este cea care trebuie să poarte semnalizarea prescrisă la subpunctele 51.1, 51.2 și 51.3.

51.5. Convoaiele împinse propulsate de două împingătoare plasate unul lângă altul trebuie să poarte semnalizarea prevăzută la subpunctul 51.4 pe împingătorul plasat la tribord.

51.6. Navele, convoaiele împinse sau formațiunile în cuplu care transportă împreună mai multe substanțe periculoase prevăzute la subpunctele 51.1, 51.2 și 51.3 de mai sus trebuie să poarte semnalizarea relativă la substanța periculoasă care impune cel mai mare număr de semnale luminoase sau de conuri albastre.

51.7. Navele care nu sunt obligate să poarte semnalizarea prevăzută la subpunctele 51.1,

51.2 și 51.3 dar care sunt prevăzute cu un certificat de aprobare conform secțiunii 8.1.8 din ADN sau cu un certificat provizoriu în conformitate cu secțiunea 8.1.9 din ADN și care respectă dispozițiile de securitate aplicabile navelor vizate la subpunctul 51.1 de mai sus pot, la apropierea de ecluze, să poarte semnalizarea prevăzută la subpunctul 51.1 atunci când vor să fie ecluzate împreună cu o navă constrânsă să utilizeze semnalizarea la care face referire punctul 72.

51.8 Intensitatea luminilor albastre prescrise în punctul 51 trebuie să corespundă cel puțin cu cea a luminilor albastre obișnuite.

52. Navele autorizate pentru transportul a mai mult de 12 pasageri și a căror lungime maximă a carenei este mai mică de 20 m trebuie să poarte pe timp de zi un bicon galben amplasat într-un loc adecvat și la o asemenea înălțime încât să fie vizibil din toate părțile.

53. Semnalizarea bacurilor în marș

53.1. Semnalizarea bacurilor în marș va corespunde următoarelor cerințe:

53.1.1. Pe timp de noapte, bacurile care nu navighează liber trebuie să poarte o lumină albă clară vizibilă din toate părțile și dispusă la o înălțime de cel puțin 5 m, această înălțime poate fi redusă dacă lungimea bacului nu depășește 20 m și o lumină verde clară vizibilă din toate părțile și dispusă la aproximativ 1 m deasupra luminii albe prevăzute la punctul 50.

53.1.2. Pe timp de zi, bacurile care nu navighează liber trebuie să poarte un balon verde dispus la o înălțime de cel puțin 6 m.

53.2 Barca sau flotorul din capul unui bac cu cablu longitudinal trebuie să fie prevăzut pe timp de noapte cu o lumină albă clară, vizibilă din toate părțile plasată la cel puțin 3 m deasupra planului apei.

53.3 Bacurile care navighează liber trebuie să poarte:

53.3.1 pe timp de noapte o lumină albă clară vizibilă din toate părțile, după cum prevede subpunctul 51.1.1 și o lumină verde clară vizibilă din toate părțile, după cum prevede subpunctul 51.1.2 și luminile din borduri și lumina de pupa, după cum se prevede la subpunctul 45.1.2 și 45.1.3.

53.3.2 pe timp de zi un balon verde, așa cum este prevăzut la subpunctul 51.1.

54. Semnalizarea suplimentară a navelor care beneficiază de prioritate de trecere

Navele cărora autoritatea competentă le-a eliberat un certificat de prioritate pentru trecerea prin locurile unde ordinea de trecere este reglementată de către aceasta, trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de celelalte dispoziții ale prezentului Regulament pe timp de zi, un fanion roșu înălțat la prova la o înălțime suficientă pentru a fi bine vizibil.

55. Semnalizarea suplimentară a navelor incapabile să manevreze

55.1. Orice navă incapabilă să manevreze trebuie să arate:

55.1.1. pe timp de noapte fie o lumină roșie balansată; în cazul ambarcațiunilor mici, această lumină poate fi albă în loc de roșie; fie două lumini roșii suprapuse la aproximativ 1 m distantă una deasupra alteia, amplasate într-un loc adecvat și la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile.

55.1.2. pe timp de zi fie un pavilion roșu balansat, fie două baloane negre suprapuse la aproximativ 1 m distanță unul deasupra altuia, amplasate într-un loc adecvat și la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile.

55.2 În caz de necesitate, o astfel de navă trebuie în plus să emită și semnalele sonore regulamentare.

56. Semnalizarea în marș a materialelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare

Fără a încălca dispozițiile speciale ce s-ar putea impune în baza punctului 28, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare trebuie să poarte pe timp de noapte lumini albe clare, vizibile din toate părțile, în număr suficient pentru a indica conturul lor.

Subsecțiunea a 2-a

Semnalizarea în staționare

57. Semnalizarea navelor în staționare

57.1. Orice navă în staționare, cu excepția navelor enumerate în punctele 59 și 62, trebuie să poarte:

57.1.1. pe timp de noapte o lumină albă obișnuită vizibilă din toate părțile și dispusă la o înălțime de cel puțin 3 m.. Această lumină poate fi înlocuită de o lumină albă obișnuită la prova și o lumină albă obișnuită la pupa, vizibile din toate părțile, plasate pe partea șenalului la aceeași

înălțime.

57.1.2. pe timp de zi numai pentru navele care staționează în larg fără acces direct sau indirect la mal, un balon negru amplasat într-un loc adecvat la prova la o asemenea înălțime încât să fie vizibil din toate părțile.

57.2. Un convoi împins staționat în larg (fără a avea acces direct sau indirect la maluri) trebuie să poarte:

57.2.1 pe timp de noaptea pe fiecare navă a convoiului o lumină obișnuită albă vizibilă din toate părțile, amplasată într-un loc adecvat la o înălțime de cel puțin 4 m. Totalul luminilor purtate de barje poate fi limitat la patru, sub rezerva ca conturul convoiului să fie bine indicat;

57.2.2. pe timp de zi un balon negru pe nava din fața convoiului sau pe navele exterioare din fața convoiului și pe împingător, dacă e cazul.

57.3. O ambarcațiune mică în staționare, cu excepția bărcilor de serviciu ale navelor, poate purta în locul luminilor prevăzute la subpunctele 57.1 și 57.2, o lumină albă, obișnuită dispusă într-un loc corespunzător și la o înălțime de la care să fie vizibilă din toate părțile.

57.4. Semnalizarea prevăzută în punctul 57 nu este obligatorie:

57.4.1. când nava sau convoiul este în staționare pe o cale navigabilă unde navigația este temporar imposibilă sau interzisă;

57.4.2. când nava staționează de-a lungul malului și este suficient luminată de la acest mal;

57.4.3. când nava sau convoiul este în staționare în afara limitei șenalului într-o poziție periculoasă;

57.4.4. când o ambarcațiune mică este legată la mal.

58. Dispozițiile punctului 51 se aplică inclusiv navelor în staționare care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase atunci când se află în staționare.

59. Bacurile care nu navighează liber, staționate la debarcaderul lor, trebuie să poarte luminile de noapte prevăzute la subpunctul 51.1. În plus, barca sau flotorul din capul bacurilor cu cablu longitudinal trebuie să poarte lumina prescrisă la subpunctul 51.2.

60. Bacurile care navighează liber, în exploatare staționate la debarcaderul lor, trebuie să poarte noaptea luminile prevăzute la subpunctul 51.1. Pentru o staționare de scurtă durată, ele pot purta luminile din borduri și lumina din pupa prevăzute la subpunctele 45.2 și 45.3. Lumina verde prevăzută la subpunctul 51.3.2 trebuie să fie stinsă de îndată ce activitatea se întrerupe.

61. Materialele plutitoare și instalațiile plutitoare, trebuie să poarte pe timp de noapte lumini albe obișnuite, vizibile din toate părțile, în număr suficient pentru a indica conturul lor din partea șenalului navigabil..

62. Dacă plasele sau alte unelte de pescuit ale navelor care pescuiesc, sunt întinse în apropierea șenalului sau altor căi navigabile și constituie un pericol pentru navigație acestea trebuie să fie semnalizate astfel:

62.1. pe timp de noapte prin lumini albe obișnuite, vizibile din toate părțile, în număr suficient pentru a indica poziția lor;

62.2. pe timp de zi prin flotoare galbene sau pavilioane galbene în număr suficient pentru a indica poziția lor.

63. Semnalizarea aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate

63.1. Aparatele plutitoare în lucru și navele care efectuează lucrări sau operațiuni de măsurare sau lucrări hidrografice, în staționare, trebuie să poarte:

63.1.1. în partea sau în părțile în care șenalul este liber pe timp de noapte două lumini verzi obișnuite sau două lumini verzi clare dispuse la aproximativ 1 m una deasupra celeilalte, iar pe timp de zi două biconuri verzi suprapuse, dispuse la aproximativ 1 m unul deasupra celuilalt;

63.1.2. în partea în care șenalul nu este liber pe timp de noapte o lumină roșie obișnuită sau o lumină roșie clară dispuse la aceeași înălțime ca cea mai înaltă dintre cele două lumini verzi prevăzute la subpunctul 63.1, având aceeași intensitate iar pe timp de zi un balon roșu dispus la aceeași înălțime cu biconul superior din cele două biconuri verzi prevăzute la subpunctul 63.1;

63.1.3. în cazul în care aceste nave trebuie să fie protejate împotriva valurilor, în partea sau în părțile în care șenalul este liber pe timp de noapte o lumină roșie obișnuită și o lumină albă obișnuită sau o lumină roșie clară și o lumină albă clară, dispuse la aproximativ 1 m una deasupra celeilalte, lumina roșie fiind mai sus, iar pe timp de zi un pavilion a cărui jumătate superioară este roșie iar cea inferioară albă sau două pavilioane sau baloane dispuse unul deasupra celuilalt, din

care cel superior este roșu iar cel inferior este alb;

63.1.4. în cazul în care aceste nave trebuie să fie protejate împotriva valurilor, în partea în care șenalul nu este liber pe timp de noapte, o lumină roșie dispusă la aceeași înălțime cu lumina roșie prevăzută în subpunctul 63.1.3 și de aceeași intensitate cu aceasta iar pe timp de zi un pavilion roșu dispus la aceeași înălțime ca și pavilionul roșu și alb sau pavilionul roșu dispus în cealaltă parte.

63.2. Semnalizarea prevăzută pe timp de zi, cu două biconuri verzi sau un balon roșu, la subpunctul 63.1 poate fi înlocuită cu următoarele semnale:

63.2.1. pe partea sau părțile unde trecerea este liberă, panoul de autorizare E.1 din Anexa nr. 4;

63.2.2. pe partea unde trecerea nu este liberă, panoul de interdicție A.1 din Anexa nr. 4, amplasat la aceeași înălțime ca și panoul de autorizare din subpunctul 63.2.1.

63.3 Semnalizarea prescrisă la subpunctele 63.1 și 63.2 trebuie să fie plasată la o asemenea înălțime încât să fie vizibilă din toate părțile. Pavilioanele pot fi înlocuite prin panouri de aceeași culoare.

63.4. Navele eșuate sau scufundate trebuie să poarte luminile prevăzute în subpunctele 63.1.3 și 63.1.4 pentru navele care trebuie să fie protejate împotriva valurilor. Dacă poziția unei nave scufundate împiedică punerea semnalelor corespunzătoare, acestea trebuie să fie amplasate pe bărci, geamanduri sau pe alte mijloace corespunzătoare.

63.5 Căpităniile de port pot emite dispoziții care eliberează navele de obligația de a purta luminile prevăzute în subpunctele 63.1.1, 63.1.2 și 63.2, cu condiția că aceste dispoziții nu pun în pericol siguranța navigației.

64. Semnalizarea ancorelor care pot constitui un pericol pentru navigație

64.1 Dacă, în cazurile prevăzute la punctele 57 și 61, noaptea, ancorele navelor, materialelor plutitoare, aparatelor plutitoare și a instalațiilor plutitoare sunt fundarisite în așa fel încât ele prezintă un pericol pentru navigație, luminile de staționare care se găsesc cel mai aproape de aceste ancore trebuie să fie înlocuite prin două lumini albe obișnuite, vizibile din toate părțile, dispuse una deasupra celeilalte la o distanță de aproximativ 1 m.

64.2 Navele, materialele plutitoare, aparatele plutitoare și instalațiile plutitoare trebuie să semnalizeze fiecare dintre ancorele lor care pot constitui un pericol pentru navigație:

64.2.1. pe timp de noapte printr-un flotor cu reflector radar care să poarte o lumină albă obișnuită, vizibilă din toate părțile;

64.2.2. pe timp de zi printr-un flotor galben cu reflector radar.

64.3. Atunci când cablurile sau lanțurile de ancoră ale unui ambarcațiunii plutitoare pot prezenta un pericol pentru navigație, acestea trebuie semnalizate:

64.3.1. pe timp de noapte printr-un flotor cu reflector radar care să poarte o lumină obișnuită albă, vizibilă din toate părțile;

64.3.2. pe timp de zi printr-un flotor galben cu reflector radar.

Subsecțiunea a 3-a

Semnalizări speciale

65. Semnalizarea navelor de supraveghere fluvială, a navelor de stins incendii și a navelor de salvare

65.1. Navele destinate supravegherii fluviale trebuie să poarte la probele pe ambele părți ale corpului ca semn distinctiv un romb alb încadrat cu un chenar albastru, suplimentar ele trebuie să poarte:

65.1.1. ziua, pavilionul lor național și un pavilion alb în centrul căruia se găsește semnul distinctiv menționat;

65.1.2. ziua și noaptea, o lumină albastră intermitentă dacă aceasta este necesară pentru exercitarea atribuțiilor lor.

65.2. Cu aprobarea căpităniei de port, lumina albastră intermitentă prevăzută la subpunctul 65.1.2 poate fi purtată de navele de serviciu de incendiu când se duc să acorde ajutor și de navele care efectuează operațiuni de salvare.

66. Semnalizarea suplimentară a navelor în marș care efectuează lucrări în calea navigabilă

Navele în marș care efectuează în calea navigabilă lucrări sau operațiuni de sondaj sau măsurători pot arăta noaptea și ziua o lumină galbenă clară sau obișnuită intermitentă, vizibilă din

toate părțile. Folosirea acestei semnalizări se limitează numai la navele care au o autorizație scrisă din partea căpităniei de port.

67. Semnalizarea suplimentară

67.1. Navele, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare în marș sau în staționare care trebuie să fie protejate împotriva valurilor cauzate de trecerea altor nave sau materiale plutitoare pot arăta:

67.1.1. pe timp de noapte o lumină roșie obișnuită și o lumină albă obișnuită, sau o lumină roșie clară și o lumină albă clară, dispuse la o distanță de aproximativ 1 m una deasupra celeilalte, lumina roșie fiind deasupra, într-un loc din care aceste lumini să fie vizibile din toate părțile și să nu poată fi confundate cu alte lumini;

67.1.2. pe timp de zi un pavilion cu jumătatea superioară roșie și cea inferioară albă, dispus într-un loc corespunzător și la o astfel de înălțime încât să fie vizibil din toate părțile. Acest pavilion poate fi înlocuit cu două pavilioane suprapuse dintre care cel superior este roșu și cel inferior este alb. Aceste pavilioane pot fi înlocuite cu panouri de aceeași culoare.

67.2. Au dreptul de a folosi semnalizarea prevăzută la subpunctul 67.1:

67.2.1. navele, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare grav avariate sau care participă la o operațiune de salvare, precum și navele care și-au pierdut capacitatea de manevră;

67.2.2. navele, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare care au o autorizație scrisă din partea căpităniei de port.

68. Semnale de pericol

68.1. Când o navă în pericol vrea să ceară ajutor, ea poate arăta:

un pavilion sau orice alt obiect corespunzător agitat circular;

un pavilion având, deasupra sau dedesubt, un balon sau un obiect analog;

o lumină agitată circular;

rachete sau cartușe care proiectează stele roșii lansate una câte una la intervale scurte;

un semnal luminos compus din grupul . . . - - - . . . (SOS) al Codului Morse;

flăcări așa cum pot fi produse prin arderea gudronului, uleiului etc.;

rachete cu parașută sau lanterne cu lumină roșie;

mișcări lente și repetate de sus în jos cu brațele întinse lateral.

68.2. Semnalele prevăzute la subpunctul 68.1 înlocuiesc sau completează semnalele sonore prevăzute în punctul 80.

69. Interzicerea accesului la bord

69.1. Dacă sunt dispoziții regulamentare care interzic accesul la bord al persoanelor care nu aparțin personalului de serviciu, această interdicție trebuie să fie semnalizată prin panouri albe având forma unui disc, cu chenar roșu, cu o diagonală roșie, și care au imaginea în negru a unui pieton. Aceste panouri trebuie să fie plasate, după necesități, la bord sau la pasarelă. Diametrul panourilor trebuie să fie de aproximativ 0,60 m.

69.2. Aceste panouri trebuie să fie iluminate în așa fel încât să fie vizibile noaptea.

70. Interzicerea fumatului sau folosirii luminilor sau lămpilor neprotejate

70.1. Dacă la bord este interzis fumatul sau folosirea luminilor sau lămpilor neprotejate, această interdicție trebuie să fie semnalizată prin panouri albe având forma unui disc, cu un chenar și o diagonală roșie și care are la mijloc imaginea unei țigări din care se degajă fum. Aceste panouri trebuie să fie dispuse, după necesități, la bord sau la pasarelă. Diametrul panourilor trebuie să fie de aproximativ 0,60 m.

70.2. Noaptea, panourile menționate la subpunctul 70.1 trebuie să fie iluminate în așa fel încât să fie vizibile în ambele borduri ale navei.

71. Interzicerea staționării laterale

71.1. Dacă dispoziții regulamentare sau prescripții speciale ale căpităniilor de port sau ale altor autorități competente interzic staționarea laterală în apropierea unei nave, această navă trebuie să poarte pe punte în axa longitudinală un panou pătrat cu un triunghi în partea de jos cu respectarea următoarelor cerințe:

Cele două fețe ale panoului pătrat trebuie să fie albe, cu marginile roșii, și purtând o diagonală trasă din colțul superior din stânga până în colțul inferior din dreapta și litera "P" în mijloc cu negru;

Cele două fețe ale triunghiului trebuie să fie albe și să aibă indicată cu cifre negre distanța

în metri până la care este interzisă staționarea.

71.2. Noaptea, panourile menționate la subpunctul 71.1 trebuie să fie iluminate astfel încât să fie vizibile din ambele borduri ale navei.

71.3. Punctul 71 nu se aplică navelor, convoaielor împinse și formațiilor în cuplu prevăzute în punctul 58.

72. Semnalizarea suplimentară a navelor cu capacitate de manevră redusă

72.1. O navă a cărei capacitate de manevră este redusă, atunci când efectuează lucrări sau operațiuni subacvatice, dragaj, pune cabluri sau geamanduri și a cărei poziție poate împiedica navigația, trebuie să poartesuplimentar:

72.1.1. pe timp de noapte trei lumini clare sau obișnuite, lumina superioară și cea inferioară fiind roșii iar lumina din mijloc albă, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, plasate la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile;

72.1.2. pe timp de zi un balon negru, un bicon negru și un balon negru, biconul fiind la mijloc, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, amplasate la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile.

72.2. Nava prevăzută la subpunctul 72.1, atunci când operațiunile pe care le efectuează creează o obstrucționare, trebuie să poarte pe lângă semnalizarea prevăzută în paragraful amintit:

72.2.1. pe timp de noapte două lumini clare sau obișnuite roșii, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, astfel încât să fie vizibile din toate părțile, plasate în partea sau părțile unde se află obstrucția și două lumini clare sau obișnuite verzi, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, astfel încât să fie vizibile din toate părțile, plasate în partea sau părțile unde trecerea este liberă;

72.2.2. pe timp de zi două baloane negre, suprapuse la cel puțin 1 m distanță, plasate în partea sau părțile unde se află obstrucția și două biconuri negre, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, plasate de partea sau părțile unde trecerea este liberă.

72.3. Luminile, baloanele și biconurile trebuie să fie plasate la o distanță de cel puțin 2 m, și în orice caz nu mai sus decât lumina inferioară sau balonul inferior prevăzute în subpunctul 72.1.

72.4. Dispozițiile punctului 72 nu se aplică ambarcațiunilor plutitoare de lucru în staționare.

73. Semnalizarea suplimentară a navelor care pescuiesc

73.1. O navă care trage prin apă un năvod sau altă unealtă de pescuit trebuie să poarteinclusiv:

73.1.1. pe timp de noapte două lumini clare sau obișnuite, lumina superioară fiind verde iar lumina inferioară albă, suprapuse la o distanță de cel puțin 1 m, plasate la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile și dispuse în fața luminii de catarg prescrise la subpunctul 45.1.1, lumina superioară fiind mai jos decât aceasta, iar lumina inferioară mai sus decât luminile din borduri prescrise subpunctul 45.1.2 cu o distanță cel puțin egală cu de două ori distanța verticală vizată mai sus; Navele cu o lungime mai mică de 50 m, nu trebuie, în acest caz, să poarte lumina de catarg prescrisă la subpunctul 45.1.1.

73.1.2. pe timp de zi două conuri suprapuse opuse la vârful, plasate la o asemenea înălțime încât să fie vizibile din toate părțile.

73.2. O navă care pescuiește, alta decât cea prevăzută la subpunctul 73.1 trebuie să poarte semnalizarea prescrisă în subpunctul 73.2, cu excepția luminii de catarg prescrise la subpunctul 45.1.1 și în loc de lumina verde:

73.2.1. pe timp de noapte o lumină clară sau obișnuită roșie astfel încât să fie vizibilă din toate părțile, dacă dispozitivul său de pescuit este desfășurat pe o distanță orizontală mai mare de 150 m plecând de la navă, trebuie să poarte, pe aliniamentul dispozitivului o lumină clară sau obișnuită albă, situată la o distanță orizontală de cel puțin 2 m și de cel mult 6 m față de cele două lumini (roșie și albă) prescrise mai sus, și plasate la o înălțime care să nu fie nici superioară luminii albe amintite, nici inferioară celei a celor două lumini din borduri prescrise la subpunctul 45.1.2;

73.2.2. pe timp de zi un con negru, cu vârful în sus.

74. Semnalizarea suplimentară a navelor utilizate pentru practicarea plonjării subacvatice

74.1. Orice navă utilizată pentru practicarea plonjărilor subacvatice trebuie să poarte o reproducere rigidă, de cel puțin 1 m înălțime, a pavilionului "A" din Codul internațional de semnale, plasat într-un loc adecvat și la o înălțime astfel încât să fie vizibilă, atât noaptea cât și ziua, din toate părțile.

74.2. Dacă nava prescrisă în prezentul punct are capacitate de manevră redusă ea trebuie

să poarte semnalizarea vizată la subpunctul 72.1.

75. Semnalizarea suplimentară a navelor care fac dragaj de mine

O navă care efectuează operațiuni de dragaj de mine trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de celelalte dispoziții ale prezentului Regulament:

Pe timp de noapte trei lumini clare sau obișnuite verzi, vizibile din toate părțile, dispuse în formă de triunghi cu baza orizontală într-un plan perpendicular pe axa navei, lumina superioară găsindu-se deasupra trinchetului sau în apropierea acestuia, iar celelalte lumini, la fiecare extremitate a vergii trinchetului;

Pe timp de zi trei baloane negre dispuse așa cum este prescris pentru lumini.

76. Semnalizarea suplimentară a navelor în serviciu de pilotaj

O navă în serviciu de pilotaj trebuie să poarte în locul luminii de catarg prescrise în subpunctul 45.1.1, două lumini clare sau obișnuite suprapuse, vizibile din toate părțile, lumina superioară fiind albă iar lumina inferioară roșie, și plasate în vârful sau în apropierea vârfului catargului.

IV. SEMNALIZAREA SONORĂ A NAVELOR, RADIOTELEFONIE, APARATE DE NAVIGAȚIE

Secțiunea 1

Semnalizare sonoră și comunicare radiotelefonică

77. Generalități

77.1. La emiterea de semnale sonore, altele decât loviturile de clopot, aceste semnale sonore trebuie să fie emise:

77.1.1. la bordul navelor autopropulsate, cu excepția unor ambarcațiuni mici prevăzute la subpunctul 77.1.2, cu ajutorul unor semnalizatoare sonore acționate mecanic, dispuse suficient de sus, libere spre prova și pe cât posibil spre pupa; semnalele produse prin aceste semnalizatoare sonore trebuie să corespundă prevederilor definite în punctul 1 din Anexa nr. 3;

77.1.2. la bordul navelor nepropulsate și la bordul ambarcațiunilor mici autopropulsate care nu au dispozitive pentru emiterea semnalelor, cu ajutorul unei trompete sau al unui corn corespunzător; aceste semnale trebuie să fie de o frecvență fundamentală mai mare de 350 Hz, iar nivelul intensității acustice ponderate trebuie să fie cuprins între 100 - 125 dB (A).

77.2. Semnalele sonore ale navelor autopropulsate, cu excepția ambarcațiunilor mici, trebuie să fie însoțite de semnale luminoase sincronizate cu acestea. Aceste semnale sunt galbene, clare și vizibile din toate părțile. Această prevedere nu se aplică ambarcațiunilor mici și nici semnalului sonor tritonal prevăzut la subpunctul 121.4.1, emis de navele care navighează în aval cu ajutorul radarului și nici la loviturile sau sunetele de clopot.

77.3. În cazul unui convoi, semnalele sonore nu trebuie să fie emise decât de nava la bordul căreia se află conducătorul convoiului.

77.4. Sunetul produs de o lovitură de clopot trebuie să aibă o durată de aproximativ 4 secunde. Acest sunet poate fi înlocuit cu o serie de lovituri - metal pe metal - de aceeași durată.

78. Folosirea semnalelor sonore

78.1. Orice navă, cu excepția ambarcațiunilor mici prevăzute la subpunctul 78.2, trebuie să facă uz, la nevoie, de semnalele prevăzute în Capitolul III din Anexa nr. 3.

78.2. Ambarcațiunile mici izolate sau care nu remorchează sau nu duc în cuplu numai ambarcațiuni mici pot, să emită semnalele generale prevăzute în Capitolul III Secțiunea 1 din Anexa nr. 3.

79. Semnale sonore interzise

79.1. Este interzisă folosirea altor semnale sonore decât cele prevăzute în Capitolul IV sau folosirea semnalelor menționate în alte condiții decât cele prevăzute sau admise în Capitolul IV.

79.2. Pentru comunicarea între nave sau între o navă și mal, folosirea altor semnale sonore este admisă cu condiția ca ele să nu se confund cu semnalele prevăzute în Capitolul IV.

80. Semnale de pericol

80.1. Atunci când o navă în pericol vrea să ceară ajutor, ea poate emite sunete de clopot sau sunete prelungite repetate.

80.2. Semnalele sonore prevăzute la subpunctul 80.1 pot înlocui sau completa semnalele vizuale prevăzute în punctul 88.

81. Radiotelefonie

81.1. Echipamentul de radiotelefonie care se găsește la bordul navei sau a unei instalații plutitoare trebuie să fie în conformitate cu prevederile “Aranjamentului Regional privind Serviciul de Radiotelefonie pe căile de navigație interioară” (Basel 2000). Operarea echipamentelor de radiotelefonie se poate face numai de către persoane deținătoare de certificate de operatori radio eliberate în conformitate cu dispozițiile Aranjamentului.

81.2. Navele autopropulsate, cu excepția micilor ambarcațiuni, bacurilor și instalațiilor plutitoare nu pot naviga dacă nu sunt dotate cu două instalații radiotelefonice a căror exploatare este sigură. În timpul navigației, instalațiile radiotelefonice trebuie să poată să transmită și să recepționeze de o manieră permanentă mesaje radio pe canalele de comunicare navă/navă și de informații nautice (pentru navigație). Canalul de informații nautice (pentru navigație) nu poate fi întrerupt decât temporar pentru recepționare sau transmitere de mesaje pe alte canale.

81.3. Bacurile și instalațiile plutitoare autopropulsate nu pot naviga dacă nu sunt echipate cu instalație radiotelefonică în stare de funcționare. Pe perioada rutei (marșului) navei instalația radiotelefonică trebuie să poată transmite și recepționa în rețea permanent mesaje radio pe canalele de comunicare navă/navă. Aceste canale nu pot fi întrerupte decât temporar pentru transmitere sau recepționare de mesaje pe alte canale. Dispozițiile conținute în primele două fraze ale acestui punct se aplică în mod egal în timpul exploatării.

81.4. Înainte de intrarea pe un sector în care vizibilitatea este redusă, un sector cu praguri în care circulația este dirijată, sau pe un sector cu șenal îngust, toate navele dotate cu instalație radiotelefonică trebuie să notifice prezența lor pe canalele prevăzute pentru comunicarea navă/navă.

81.5. Semnalul B.11 din Anexa nr. 4 indică faptul că autoritățile competente cer utilizarea obligatorie a legăturii radiotelefonice.

Secțiunea 1

Echipamente de navigație și identificare

82. Radar

82.1. Pentru navigația cu radarul la vizibilitate redusă, este necesar:

82.1.1. ca nava să fie echipată cu o instalație radar aptă pentru utilizarea în navigația interioară și, dacă e cazul, cu un sistem ECDIS Interior în regim de navigație conform interpretării standardului ECDIS Interior în versiunea în vigoare și cu un indicator de viteză de rotație. Acest echipament trebuie să fie în bună stare de funcționare și de un tip agreeat pentru exploatare pentru nevoile navigației interioare conform regulamentelor autorităților competente implicate precum și conform prescripțiilor tehnice generale aplicabile echipamentului radar (a se vedea punctul 147). Bacurile care nu navighează liber nu sunt obligate să fie echipate cu un indicator de viteză de rotație;

82.1.2. ca la bord să se afle o persoană titulară a unui certificat privind dreptul de a conduce o navă cu radar, conform Recomandărilor Comisiei Dunării sau a unui alt document echivalent. Fără a prejudicia dispozițiile subpunctului 16.2, radarul poate fi utilizat pentru exerciții, în condiții de vizibilitate bună, pe timp de zi și de noapte, chiar și în absența unei asemenea persoane la bord;

82.1.3. ca nava să fie echipată, cu excepția micilor ambarcațiuni și a bacurilor care nu se deplasează independent, cu o instalație pentru emiterea unui semnal sonor triton.

82.2. Ambarcațiunile mici trebuie să fie echipate cu o instalație de radiotelefonie în bună stare de funcționare pentru rețeaua navă-navă.

82.3. În cazul convoaielor, prescripțiile prezentului punct nu se aplică decât navei la bordul căreia se află conducătorul convoiului.

82.4. Navele rapide în deplasare trebuie să utilizeze radarul.

83. Sistem Automat de Identificare în navigația interioară/ AIS Interior

83.1. Navele, cu excepția navelor maritime, nu pot să utilizeze sistemul de identificare automată (AIS), decât dacă sunt echipate cu un dispozitiv AIS pentru navigația interioară (AIS Interior) conform cu prescripțiile autorităților competente. Dispozitivul trebuie să fie în bună stare de funcționare. Micile ambarcațiuni care utilizează un sistem AIS trebuie să fie în plus echipate cu o instalație de radiotelefonie în stare de funcționare pentru rețeaua navă-navă.

83.2. Navele nu pot utiliza un sistem AIS decât dacă parametrii înregistrați în dispozitiv corespund în orice moment parametrilor reali ai navei.

V. REGULI DE NAVIGAȚIE

Secțiunea 1

Semnalizarea și balizajul căii navigabile

84. Semnalizare

84.1. Semnalele de interdicție, de obligație, de restricție, de recomandare și de indicație sunt definite de Anexa nr.4, precum și semnalele auxiliare ale căii navigabile amplasate de autoritatea competentă în interesul siguranței și al stabilirii ordinei în navigație. Aceasta definește în același timp semnificația acestor semnale.

84.2. Conducătorii trebuie să se supună prevederilor și să țină cont de recomandările sau indicațiile ce le sunt aduse la cunoștință prin semnalele prevăzute în subpunctul 84.1 care sunt amplasate pe calea navigabilă sau pe malurile sale.

85. Balizajul

Balizajul care poate fi instalat pentru înlesnirea navigației este definit de Anexa nr. 5, ea precizează în ce condiții sunt utilizate diferitele semnale de balizaj.

Secțiunea a 2-a

Generalități

86. Nave rapide

Navele rapide trebuie să lase celorlalte nave spațiul necesar pentru continuarea navigației lor și pentru a manevra; ele nu pot pretinde ca acestea să se abată în favoarea lor.

87. Ambarcațiuni mici

87.1. În sensul prezentului capitol, termenul ambarcațiuni mici se aplică în egală măsură atât ambarcaunilor mici care navighează izolat cât și convoaielor compuse numai din ambarcațiuni mici.

87.2. Dacă dispozițiile prezentului capitol menționează că o anumită regulă de navigație nu se aplică ambarcaunilor mici în raport cu celelalte nave, aceste ambarcațiuni mici au obligația de a lăsa tuturor celorlalte nave, inclusiv navelor rapide, spațiul necesar pentru a-și urma drumul lor și pentru a manevra, ele nu pot pretinde ca acestea să se abată în favoarea lor.

Secțiunea a 3-a

Întâlniri, drumuri care se încrucișează și depășiri

88. Dispoziții generale

88.1. Încrucișarea sau depășirea este permisă numai atunci când șenalul are o lățime absolut suficientă pentru trecerea simultană, ținându-se cont de toate împrejurările locale și de mișcările celorlalte nave.

88.2. Într-un convoi semnalele vizuale prevăzute la punctele 54, 90 și 96 trebuie să fie arătate sau emise de nava la bordul căreia se află conducătorul convoiului.

88.3. În caz de întâlnire sau depășire navele care urmează drumuri ce exclud orice pericol de abordaj nu trebuie să-și modifice drumul lor astfel încât să apară un pericol de abordaj.

88.4. Orice conducător care constată un pericol de abordaj trebuie să emită o serie de semnale foarte scurte.

89. Drumuri care se încrucișează

89.1. Atunci când două nave urmează drumuri care se încrucișează în așa fel încât există un pericol de abordaj, nava care vede cealaltă navă la tribord trebuie să-i cedeze drumul și, dacă împrejurările îi permit, trebuie să evite încrucișarea drumului ei prin prova. Nava care navighează pe partea dreaptă a șenalului trebuie să nu-și modifice drumul. Această regulă nu se aplică ambarcaunilor mici în raport cu alte nave.

89.2. Dispozițiile punctului 89 nu se aplică în cazul când unul dintre punctele 99, 100 și 102 este aplicabil.

89.3. Neținând cont de dispozițiile subpunctului 89.1 în cazul ambarcaunilor mici de categorii diferite, când două ambarcațiuni mici urmează drumuri care se încrucișează în așa fel încât să existe un pericol de abordaj, ambarcațiunile mici autopropulsate vor trebui să se abată din drumul tuturor celorlalte ambarcațiuni mici, iar ambarcațiunile mici care nu sunt nici autopropulsate și nici nu navighează cu vele vor trebui să se abată din drumul ambarcaunilor mici cu vele. Ambarcațiunea care navighează pe partea dreaptă a șenalului trebuie să-și mențină drumul său.

89.4. Neținând cont de dispozițiile subpunctului 89.1, în cazul navelor cu vele, dacă două

nave urmează drumuri care se încrucișează astfel încât există un pericol de abordaj, una dintre ele trebuie să se abată din drumul celeilalte după cum urmează:

89.4.1. când fiecare dintre nave primește vântul în bord diferit, cea care primește vântul din babord trebuie să se abată din drumul celeilalte;

89.4.2. când ambele nave primesc vântul din același bord, cea care navighează în vânt trebuie să cedeze drumul celei care navighează sub vânt;

89.4.3. dacă o navă care primește vântul din babord vede o altă navă în vânt și nu poate determina cu certitudine dacă această altă navă primește vântul din babord sau din tribord, atunci prima navă (cu vântul din babord) va trebui să se abată din drumul celeilalte.

89.5. Nava care navighează pe partea dreaptă a șenalului se va comporta prin a-și menține drumul. Punctul 89 nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport cu alte nave.

90. Reguli generale în cazul întâlnirilor

90.1. În cazul întâlnirii a două nave de o asemenea manieră încât ar putea rezulta un pericol de abordaj, fiecare trebuie să vină pe tribord pentru a trece la babordul celeilalte. Aceasta regulă nu se aplică micilor ambarcațiuni în manevrele lor față de celelalte nave.

90.2. În caz de întâlnire, navele care navighează în amonte, ținând cont de împrejurările locale și de mișcările celorlalte nave, trebuie să cedeze drumul navelor care navighează în aval.

90.3. Navele care navighează în amonte cedând drumul la babord navelor care navighează în aval nu dau nici un semnal.

90.4. Navele care navighează în amonte cedând drumul la tribord navelor care navighează în aval, trebuie, în timp util și la tribord:

90.4.1. pe timp de zi fie să arate o lumină albă puternică intermitentă sau să agite un pavilion sau un panou de culoare albastru deschis sau fie să arate un panou de culoare albastru deschis în același timp cu o lumină albă clară intermitentă;

90.4.2. pe timp de noapte să arate o lumină albă clară intermitentă și în același timp cu aceasta poate fi agitat un panou de culoare albastru deschis;

90.5. Semnalele menționate la subpunctul 90.4 trebuie să fie vizibile din față și din spate și să fie arătate până la terminarea întâlnirii. Este interzisă folosirea lor mai mult decât durata întâlnirii, cu excepția cazurilor când o navă care navighează în amonte dorește să arate că ea, intenționat continuă să lase să treacă navele care navighează în aval prin tribord. Panoul de culoare albastru deschis trebuie să aibă o bandă albă pe margini cu o lățime de cel puțin 5 cm; rama și tija de susținere a panoului precum și felinarul luminii intermitente trebuie să fie de culoare închisă.

90.6. Dacă există temerea că intențiile navelor care navighează în amonte nu au fost înțelese de navele care navighează în aval, navele care navighează în amonte trebuie să emită un sunet scurt când întâlnirea trebuie să se efectueze prin babord sau două sunete scurte când întâlnirea trebuie să se efectueze prin tribord.

90.7. Fără a încălca dispozițiile punctului 91, navele care navighează în aval trebuie să urmeze drumul indicat de navele care navighează în amonte conform prevederilor de mai sus; ele trebuie să repete semnalele vizuale și semnalele sonore prevăzute la subpunctele 90.4, 90.5 și 90.6 care sunt arătate sau emise în atenția lor de către navele care navighează în amonte.

90.8. Dispozițiile subpunctelor 90.2-90.7 nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport cu alte categorii de nave și nici în cazurile în care ambarcațiuni mici întâlnesc alte ambarcațiuni mici.

90.9. Fără a aduce atingere subpunctului 90.8, în cazul ambarcațiunilor mici de diferite categorii, două ambarcațiuni mici se întâlnesc în așa fel, încât este un risc de coliziune, ambarcațiunile mici motorizate trebuie să cedeze loc tuturor celorlalte ambarcațiuni mici, iar ambarcațiunile mici care nu sunt motorizate și cele fără vele, vor lăsa loc ambarcațiunilor mici cu vele. Nava care navighează aproape de limita unui șenal semnalizat, cu limita pe ea partea de tribord va continua să urmeze granița canalului, cealaltă navă trebuie să cedeze.

91. Cazuri excepționale la întâlniri

91.1. Navele, pot cere cu condiția de a se fi asigurat că este posibil să li se permită manevra fără pericol, ca trecerea să se facă tribord la tribord.

91.2. Solicitarea ca navele care navigă în amonte să-și modifice drumul care le revine, poate fi înaintată de următoarele categorii de nave:

91.2.1. navele de pasageri care efectuează curse regulate navigând în aval și al căror număr maxim autorizat de pasageri nu este mai mic decât numărul stabilit de autoritatea competentă, dacă

doresc să acosteze la debarcadere amplasate la mal de a lungul căruia navigă nave în amonte.

91.2.2. convoaiele remorcate care navigă în aval și care pentru a întoarce spre amonte doresc să meargă de-a lungul unui mal determinat.

91.3. Navele menționate la subpunctul 91.2 nu pot cere acest lucru decât cu condiția de a se fi asigurat că este posibil ca cererea lor să fie satisfăcută fără pericol.

91.4. În aceste cazuri navele care navighează în aval trebuie să folosească în timp util semnalele următoare:

91.4.1. dacă doresc ca întâlnirea să se efectueze prin babord trebuie să emită un sunet scurt;

91.4.2. dacă doresc ca întâlnirea să se efectueze prin tribord, trebuie să emită două sunete scurte și, în plus, să arate semnalele vizuale prevăzute la subpunctul 90.4.

91.5. Navele care navighează în amonte trebuie în astfel de cazuri să satisfacă cererea navelor care navighează în aval lucru pe care trebuie să îl confirme în modul următor:

91.5.1. dacă întâlnirea trebuie să se efectueze prin babord, trebuie să emită un sunet scurt și, în plus, să anuleze semnalele vizuale prevăzute la subpunctul 90.4.

91.5.2. dacă întâlnirea trebuie să se efectueze prin tribord, trebuie să emită două sunete scurte și în plus, să arate semnalele vizuale menționate la subpunctul 90.4.

91.6. Dacă există temerea că intențiile navelor care navighează în aval nu au fost înțelese de navele care navighează în amonte, navele care navighează în aval trebuie să repete semnalele sonore prevăzute la subpunctul 91.4.

91.7. Dacă navele care navighează în amonte consideră că drumul cerut de navele care navighează în aval nu este convenabil și că prin acesta ar rezulta un pericol de abordaj, ele vor emite o serie de sunete foarte scurte.

91.8. Dispozițiile punctului 91 nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport cu alte categorii de nave și nici în cazurile în care ambarcațiuni mici întâlnesc alte ambarcațiuni mici.

92. Întâlnirile în cazul navelor rapide

Punctele 90 și 91 nu se aplică atunci când o navă rapidă întâlnește o altă navă. Dacă această altă navă este o navă rapidă, cele două nave trebuie să se înțeleagă prin radiotelefon asupra întâlnirii lor.

93. Întâlniri în treceri înguste

93.1. Pentru a evita, în măsura posibilităților, o întâlnire în sectoarele sau în locurile unde șenalul nu prezintă o lățime absolut suficientă pentru o astfel de întâlnire (treceri înguste), se aplică următoarele reguli:

93.1.1. toate navele trebuie să străbată trecerile înguste cât mai repede posibil;

93.1.2. în cazul în care câmpul vizual este restrâns, navele trebuie, ca înainte de a se angaja într-o trecere îngustă, să emită un sunet lung; atunci când trecerea îngustă este lungă, ele trebuie să repete de mai multe ori acest semnal în timpul trecerii;

93.1.3. navele sau convoaiele care navighează în amonte, atunci când constată că o navă sau un convoi care navighează în aval este pe punctul de a se angaja într-o trecere îngustă, trebuie să se oprească în aval de această trecere până ce nava sau convoiul care navighează în aval a străbătut trecerea;

93.1.4. când un convoi sau o navă care navighează în amonte s-a angajat deja într-o trecere îngustă, navele sau convoaiele care navighează în aval trebuie, pe cât posibil, să se oprească în amonte de această trecere până ce convoiul sau nava care navighează în amonte a străbătut trecerea.

93.2. În cazul în care întâlnirea într-o trecere îngustă a devenit inevitabilă, conducătorul asigură ca întâlnirea să se facă într-un loc și în condiții care să prezinte un minim de pericol.

93.3. Pentru toate ambarcațiunile mici se necesită doar să străbată trecerile înguste cât mai repede posibil.

94. Întâlnire interzisă prin semnalele căii navigabile

94.1. La apropierea de sectoarele indicate prin semnalele de interdicere A.4 sau A.4.1 din Anexa nr.4, navele sau convoaiele care navighează în amonte trebuie să se oprească la apropierea navelor sau convoaielor care navighează în aval până când acestea au străbătut sectorul.

94.2. În cazul în care pentru a evita orice întâlnire, autoritățile competente impun trecerea cu sens unic alternativ atunci:

94.2.1. interdicerea trecerii este indicată printr-un semnal general de interdicere a trecerii A.1 din Anexa nr. 4;

94.2.2. autorizarea trecerii este indicată printr-un semnal general de autorizare a trecerii E.1 din Anexa nr. 4;

94.3. În funcție de împrejurările locale, semnalul de interdicere a trecerii poate fi anunțat prin semnalul de obligație B.8 din Anexa nr. 4, folosit ca semnal avansat.

94.4. Dacă o stație destinată să arate semnalele prevăzute la subpunctul 94.2, dintr-un motiv oarecare, nu le arată, navele trebuie să oprească și să aștepte până când autorizația de trecere le este comunicată prin radiotelefon sau prin semnale corespunzătoare de către reprezentanții autorităților competente

95. Prevederi generale privind depășirile

95.1. Depășirea este permisă numai când nava care ajunge din urmă s-a asigurat că această manevră poate avea loc fără pericol.

95.2. Nava ajunsă din urmă trebuie să înlesnească depășirea atât cât este necesar și posibil. Ea trebuie să își micșoreze viteza atunci când este necesar, pentru ca depășirea să se efectueze fără pericol iar durata sa să fie suficient de scurtă pentru ca mișcarea altor nave să nu fie stânjenită. Această dispoziție nu se aplică în cazul în care o ambarcațiune mică ajunge din urmă o navă, alta decât o ambarcațiune mică.

96. Depășirea

96.1. Nava care depășește trebuie să treacă prin babordul navei ajunsă din urmă. Dacă în cazul unei depășiri nu există riscul de abordaj, nava care ajunge din urmă poate depăși prin babord sau tribord. Dacă depășirea este posibilă fără ca nava ajunsă din urmă să fie nevoită să-și modifice drumul sau viteza, nava care ajunge din urmă nu emite nici un fel de semnal sonor.

96.2. Atunci când depășirea nu poate avea loc fără ca nava ajunsă din urmă să-și modifice drumul său, sau când există teama ca nava ajunsă din urmă să nu fi înțeles intenția navei care ajunge din urmă de a depăși și aceasta poate provoca un pericol de abordaj, nava care ajunge din urmă trebuie să emită:

96.2.1. două sunete lungi urmate de două sunete scurte dacă dorește să depășească prin babordul navei ajunse din urmă;

96.2.2. două sunete lungi urmate de un sunet scurt dacă dorește să depășească prin tribordul navei ajunsă din urmă.

96.3. Atunci când nava ajunsă din urmă poate îndeplini solicitarea navei care o ajunge din urmă, ea trebuie să lase spațiul dorit pe partea cerută, abătându-se la nevoie spre partea opusă, emițând:

96.3.1. un sunet scurt când depășirea trebuie să aibă loc prin babordul ei;

96.3.2. două sunete scurte când depășirea trebuie să aibă loc prin tribordul ei.

96.4. Atunci când depășirea nu este posibilă prin partea cerută de nava care ajunge din urmă, dar se poate face prin partea opusă, nava ajunsă din urmă trebuie să emită:

96.4.1. un sunet scurt când depășirea este posibilă prin babordul ei;

96.4.2. două sunete scurte când depășirea este posibilă prin tribordul ei.

96.5. Dacă, nava care ajunge din urmă, intenționează să efectueze depășirea, ea trebuie să emită două sunete scurte în cazul când nava ajunsă din urmă emite un sunet scurt sau un sunet scurt în cazul când nava ajunsă din urmă emite două sunete scurte. Nava ajunsă din urmă trebuie, să lase spațiul dorit în partea pe unde trebuie să aibă loc depășirea, abătându-se în caz de nevoie spre partea opusă.

96.6. Atunci când depășirea este imposibilă fără pericol de abordaj, nava ajunsă din urmă trebuie să emită cinci sunete scurte.

96.7. În caz de depășire între două nave cu vele, cea care vine din urmă trebuie, să treacă prin partea de unde cea depășită primește vântul. Această dispoziție nu se aplică unei mici ambarcațiuni cu vele depășită de o altă navă cu vele. În caz de depășire a unei nave de către o navă cu vele, cea prinsă din urmă trebuie să faciliteze trecerea prin partea de unde primește vântul cea care depășește. Această dispoziție nu se aplică unei ambarcațiuni mici care depășește o altă navă.

96.8. Dispozițiile subpunctelor 96.2-96.7, nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport cu navele de alte categorii și nici în cazul depășirii ambarcațiunilor mici de către alte ambarcațiuni mici.

97. Depășirea interzisă prin semnalele căii navigabile

Fără a încălca dispozițiile punctului 94, depășirea este interzisă:

97.1. Pe sectoarele delimitate prin semnalul A.2 din Anexa nr. 4;

97.2. între convoaie, pe sectoarele delimitate prin semnalul A.3 din Anexa nr. 4, această interdicție nu se aplică atunci când cel puțin unul dintre convoaie este un convoi împins ale cărui dimensiuni maxime nu depășesc 110m lungime și 12m lățime.

Secțiunea a 4-a

Alte reguli de navigație

98. Navigația pe sectoarele în care drumul de urmat este obligatoriu

98.1. Pe sectoarele în care drumul de urmat este obligatoriu, acest drum este indicat prin semnalele de obligație B.1, B.2, B.3 sau B.4 din Anexa nr. 4. Terminarea unor astfel de sectoare poate fi anunțată prin semnalul de indicație E.11 din Anexa nr. 4.

98.2. Într-un sector în care drumul de urmat este obligatoriu, navele care navighează în amonte trebuie să nu stânjenească navigația navelor care navighează în aval, la apropierea de semnalul de obligație B.4 din Anexa nr. 4, ele trebuie să-și micșoreze viteza și chiar să se oprească pentru a permite navelor care navighează în aval să-și execute manevra lor.

99. Întoarcerea

99.1. Navele pot întoarce numai după ce s-au asigurat că mișcările celorlalte nave permit efectuarea manevrei fără pericol și fără ca celelalte nave să fie obligate să-și modifice brusc drumul sau viteza lor.

99.2. Dacă manevra avută în vedere va obliga alte nave să se abată de la drumul lor sau să-și modifice viteza, nava care dorește să întoarcă trebuie, înainte de a întoarce, să-și anunțe manevra în timp util, emițând:

99.2.1. un sunet lung urmat de un sunet scurt dacă dorește să întoarcă la tribord;

99.2.2. un sunet lung urmat de două sunete scurte dacă dorește să întoarcă la babord.

99.3. Celelalte nave trebuie, pe cât este necesar și posibil, să-și modifice viteza și drumul, pentru ca întoarcerea să se poată efectua fără pericol. În raport cu navele care doresc să întoarcă contra curentului, ele trebuie să contribuie ca această manevră să se poată efectua în timp util.

99.4. Dispozițiile subpunctelor 99.1-99.3 nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport cu nave de alte categorii. Pentru ambarcațiunile mici în raport una cu alta, se aplică numai dispozițiile subpunctelor 99.1-99.3.

99.5. Este interzisă orice întoarcere pe sectoarele marcate printr-un semnal de interdicere A.8 din Anexa nr. 4. Dacă pe o cale navigabilă, există însă, sectoare marcate prin semnalul de interdicere E.8 din Anexa nr. 4, conducătorilor li se recomandă să aleagă respectivele sectoare pentru a efectua întoarcerea acolo, întoarcerea rămânând supusă dispozițiilor punctului 99.

100. Comportarea la plecare

Dispozițiile punctului 99 se aplică inclusiv, cu excepția bacurilor, în cazul navelor care își părăsesc locul de ancorare sau de acostare fără a efectua întoarcerea, semnalele sonore prevăzute la subpunctul 99.2 sunt înlocuite cu următoarele:

100.1. un sunet scurt când navele vin la tribord;

100.2. două sunete scurte când navele vin la babord.

101. Este interzis a se angaja în intervalele dintre unitățile unui convoi remorcat

102. Intrare și ieșire, ieșirea urmată de traversarea căii navigabile principale pentru porturi și afluenți

102.1. Navele nu pot intra într-un bazin portuar sau într-un afluent, nici să iasă din acestea, nici să intre în calea navigabilă principală, sau să o traverseze după ieșire, decât după ce s-au asigurat că aceste manevre se pot efectua fără pericol și fără ca alte nave să fie obligate să-și modifice brusc drumul sau viteza.

Dacă o navă care navighează în aval este obligată să efectueze o întoarcere și să meargă în amonte pentru a putea intra într-un bazin portuar sau un afluent ea trebuie să dea prioritate oricărei nave care navighează în amonte și vrea să intre în același bazin portuar sau afluent.

În anumite cazuri, căile navigabile considerate ca afluenți pot fi indicate prin unul dintre semnalele de interdicere E.9 sau E.10 din Anexa nr. 4.

102.2. Navele care efectuează una dintre manevrele prevăzute la subpunctul 102.1, dacă prin manevra intenționată, pot sau trebuie să oblige alte nave să-și modifice drumul sau viteza, trebuie să-și anunțe această manevră, în timp util emițând:

102.2.1 trei sunete lungi urmate de un sunet scurt atunci când, pentru a intra sau după

ieșire trebuie să se îndrepte la tribord;

102.2.2. trei sunete lungi urmate de două sunete scurte atunci când, pentru a intra sau după ieșire, trebuie să se îndrepte la babord;

102.2.3. trei sunete lungi atunci când după ieșire intenționează să traverseze calea navigabilă principală.

102.3. Înainte de finalizarea traversării, în caz de nevoie, trebuie să emită următoarele semnale:

102.3.1. un sunet lung urmat de un sunet scurt dacă doresc să se îndrepte spre tribord;

102.3.2. un sunet lung urmat de două sunete scurte dacă doresc să se îndrepte spre babord.

102.4. Celelalte nave trebuie, dacă este necesar, să-și modifice drumul și viteza. Această dispoziție se aplică și atunci când semnalul de obligație B.10 din Anexa nr. 4, este amplasat pe calea navigabilă lângă ieșirea dintr-un bazin portuar sau dintr-un afluent.

102.5. Dacă unul dintre semnalele de obligație B.9 din Anexa nr. 4 este instalat în apropierea ieșirii dintr-un bazin portuar sau dintr-un afluent, navele ce ies din port sau afluent nu pot intra pe calea navigabilă principală sau să o traverseze decât dacă această manevră nu obligă navele ce navighează pe aceasta să-și modifice drumul sau viteza lor.

102.6. Navele nu pot intra într-un bazin portuar sau într-un afluent atunci când pe calea navigabilă principală este instalat semnalul de interdicție A.1 din Anexa nr. 4, în combinație cu semnalul auxiliar din subpunctul 7.2 din Anexa nr. 4.

Navele nu pot ieși dintr-un bazin portuar sau dintr-un afluent atunci când lângă ieșire este instalat semnalul de interdicție A.1 din Anexa nr.4, în combinație cu semnalul auxiliar prevăzut la subpunctul 7.2 din Anexa nr.4 .

102.7. Navele pot intra într-un bazin portuar sau într-un afluent dacă semnalul de indicație E.1 din Anexa nr. 4, combinat cu semnalul auxiliar prevăzut la subpunctul 7.2 din Anexa nr.4, este instalat pe calea navigabilă principală. Ele pot ieși din bazinul portuar sau din afluent dacă la ieșire este instalat semnalul de indicație E.1 din Anexa nr. 4, combinat cu semnalul auxiliar prevăzut la subpunctul 7.2 din Anexa nr. 4, în acest ultim caz semnalul de obligație B.10 din Anexa nr. 4 se instalează pe calea navigabilă principală.

102.8. Dispozițiile subpunctelor 102.1-102.4 nu se aplică ambarcațiunilor mici în comportarea lor în raport cu nave de altă categorie, nici cele ale subpunctului 102.5 navelor care nu sunt ambarcațiuni mici în raport cu acestea din urmă. Dispozițiile subpunctelor 102.2 și 102.3 nu se aplică ambarcațiunilor mici în raport una cu alta.

103. Navigația la aceeași înălțime a navelor în marș pe același drum și interdicția de apropiere între nave

103.1. Navele trebuie să nu navighe la aceeași înălțime decât dacă spațiul disponibil le permite aceasta, fără a stânjeni sau a pune în pericol navigația.

103.2. Cu excepția cazurilor de depășire sau încrucișare, este interzis a se naviga la o distanță mai mică de 50 m de o navă, convoi împins sau o formațiune în cuplu, care poartă două sau trei lumini sau conuri albastre prevăzute în punctele 51.

103.3. Fără a încălca dispozițiile punctului 27, este interzis navelor de a acosta la o navă sau la un material plutitor în marș, de a se agăța de acestea sau de a naviga în siajul lor fără aprobarea expresă a conducătorului.

103.4. Schiorii nautici și persoanele care practică un sport nautic fără a utiliza în acest scop nave trebuie să păstreze o distanță suficientă față de navele și materialele plutitoare în marș, precum și față de aparatele plutitoare în lucru.

104. Interzicerea de a lăsa să se târască ancore, parâme sau lanțuri

104.1. Se interzice de a lăsa să se târască ancore, parâme sau lanțuri.

104.2. Această interdicție nu se aplică în cazul micilor mișcări la locurile de staționare și la manevre, ea se aplică în sectoarele indicate prin semnalul de interdicție A.6 din Anexa nr. 4, în acest caz interzicerea se aplică pe partea căii navigabile unde este instalat semnalul.

104.3. Această interdicție nu se aplică nici pe sectoarele semnalizate, conform dispozițiilor subpunctului 129.2, prin semnalul de indicație E.6 din Anexa 4.

105. Navigația în derivă

105.1. Navigația în derivă este interzisă fără o autorizație a autorității competente.

105.2. Navele care se lasă să coboare cu prova în amonte, cu mașina înainte, sunt

considerate ca navigând în amonte și nu ca navigând în derivă.

106. Valuri

106.1. Navele trebuie să-și regleze viteza pentru a evita crearea de valuri sau a efectelor de suucțiune exagerate care pot fi de natură a provoca daune navelor în staționare sau în marș sau lucrărilor. Navele trebuie să-și reducă viteza în timp util, aceasta ne trebuind să scadă sub viteza necesară pentru a guverna în siguranță:

106.1.1 înainte de intrarea în porturi;

106.1.2 în apropierea navelor acostate la mal sau la debarcadere, sau care sunt sub operațiuni de încărcare sau descărcare;

106.1.3 în apropierea navelor care se găsesc în staționare în locurile obișnuite de staționare;

106.1.4 în apropierea bacurilor care nu navighează liber;

106.1.5 pe sectoarele căii navigabile desemnate de autoritățile competente, aceste sectoare pot fi semnalizate cu semnalul de interdicere A.9 din Anexa nr. 4.

106.2. Fără a încălca dispozițiile punctului 11, obligațiile navelor în apropierea navelor acostate la mal sau la debarcadere, sau care sunt sub operațiuni de încărcare sau descărcare și în apropierea navelor care se găsesc în staționare în locurile obișnuite de staționare conform subpunctului 106.1, nu se aplică în raport cu ambarcațiunile mici,

106.3. În apropiere de navele ce poartă o lumină roșie prevăzută în subpunctul 63.1.3 și în apropiere de navele, materialele plutitoare sau instalațiile plutitoare care poartă luminile, prevăzute la subpunctul 67.1, celelalte nave trebuie să-și reducă viteza după cum este prevăzut la subpunctul 106.1, în plus ele trebuie să se îndepărteze pe cât posibil în lateral.

107. Convoaie

107.1. Navele autopropulsate care asigură propulsia unui convoi trebuie să aibă o putere suficientă pentru a asigura o bună manevrabilitate a convoiului.

107.2. Împingătorul unui convoi împins în aval trebuie să poată să oprească în timp util convoiul fără a-l întoarce, astfel încât manevrabilitatea convoiului să se mențină bună.

107.3. Navele autopropulsate nu pot, decât în caz de salvare sau de asistentă pentru o navă în pericol, să fie utilizate pentru operațiuni de remorcare sau de împingere sau pentru asigurarea propulsiei unei formațiuni în cuplu decât în măsura în care această utilizare este admisă în certificatul lor de navă. Se interzice oricărei nave autopropulsate care împinge, remorchează sau duce în cuplu alte nave să le părăsească în cursul operațiunilor de acostare sau de ancorare înainte ca șenalul navigabil să nu fie degajat de respectivele nave și conducătorul convoiului să nu se fi asigurat că ele sunt puse în deplină siguranță.

107.4. Barjele pentru nave nu pot fi așezate în capul unui convoi împins decât dacă ancorele pot fi dispuse în capul convoiului.

107.5. Este interzisă navigația în cuplu sau în cadrul unui convoi remorcat de nave de pasageri care are pasageri la bord. Ea este autorizată numai în cazul în care nava de pasageri este remorcată în urma unei avarii.

108. Deplasarea barjelor în afara convoaielor

În afara unui convoi împins, o barjă nu poate fi deplasată:

108.1. doar dacă este cuplată bord la bord cu o navă autopropulsată;

108.2. decât pe distanțe scurte, la formarea sau la dispersarea unui convoi împins;

108.3. doar dacă constituie o formațiune în cuplu cu o navă dotată cu un dispozitiv de guvernare și cu un echipaj suficient.

109. Întreruperea temporară a navigației

Atunci când autoritățile competente fac cunoscut printr-un semnal general de interdicere A.1 din Anexa nr. 4 că navigația este interzisă temporar, toate navele trebuie să oprească în fața acestui semnal de interdicere.

110. Navigația în dreptul aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate și a navelor cu capacitate de manevră redusă

Este interzis să se treacă, pe timp de noapte sau zi, prin dreptul navelor vizate în 63 prin partea în care șenalul nu este liber, sau panoul semnalului A.1 din Anexa nr. 4, sau să se treacă prin dreptul navelor vizate în punctul 62 prin partea unde sunt cele două lumini roșii sau cele două baloane negre prescrise.

Secțiunea a 5-a

Bacuri

111. Reguli aplicabile bacurilor

111.1. Bacurile nu pot traversa calea navigabilă decât după ce s-au asigurat că mișcarea celorlalte nave permite efectuarea traversării fără pericol și fără ca aceste alte nave să fie obligate să-și modifice brusc drumul sau viteza lor.

111.2. Bacurile care nu navighează liber trebuie, să se conformeze următoarelor reguli:

111.2.1. când nu sunt în serviciu, trebuie să staționeze la locurile stabilite de către căpitania de port. Dacă nu s-au stabilit anumite locuri de staționare, trebuie să staționeze în așa fel încât șenalul navigabil să rămână liber;

111.2.2. navigația bacurilor pe cablul longitudinal este interzisă;

111.2.3. bacurile trebuie să părăsească șenalul navigabil după terminarea serviciului lor.

Secțiunea a 6-a

Trecerea pe sub poduri, prin baraje și ecluze

112. Generalități

112.1. Într-o deschidere a unui pod sau a unui baraj, dacă șenalul nu prezintă o lățime suficientă pentru trecerea simultană, se aplică dispozițiile punctului 93.

112.2. Atunci când trecerea printr-o deschidere de pod sau baraj este autorizată și dacă această deschidere poartă:

112.2.1. semnalul de interdicere A.10 din Anexa nr. 4, navigația este interzisă în afara spațiului cuprins între cele două panouri care formează acest semnal;

112.2.2. semnalul de recomandare D.2 din Anexa nr. 4, este recomandat ca navigația să se facă în spațiul cuprins între cele două panouri sau lumini care constituie acest semnal.

113. Trecerea pe sub poduri fixe

113.1. Atunci când anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate prin una sau mai multe lumini roșii sau panouri roșu - alb - roșu, navigația prin respectivele deschideri este interzisă.

113.2. Dacă anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate prin semnalul de recomandare D.1a din Anexa nr.4 ele sunt deschise navigației în ambele sensuri, iar dacă sunt semnalizate prin semnalul de recomandare D.1b din Anexa nr. 4 navigația în sens opus este interzisă, în acest caz deschiderea poartă în cealaltă parte semnalul de interdicere A.1 din Anexa nr. 4, instalat deasupra deschiderii, în ambele cazuri este recomandat să se folosească de preferință respectivele deschideri.

113.3. Dacă anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate conform dispozițiilor subpunctului 113.2 de mai sus, folosirea deschiderilor nesemnalizate pentru navigație este pe riscul și răspunderea conducătorului.

114. Trecerea pe sub poduri mobile

114.1. Fără a încălca celelalte dispoziții ale prezentului Regulament, la apropierea și la trecerea pe sub podurile mobile, conducătorii trebuie să se conformeze ordinelor care le sunt eventual date de personalul podului în vederea siguranței și a bunei ordini a navigației sau în vederea trecerii rapide. Conducătorul trebuie să anunțe personalului podului intenția sa de a trece pe sub pod prin intermediul unui sunet prelungit sau al radiotelefonului.

114.2. La apropierea de un pod mobil, navele trebuie să-și reducă viteza de marș. Dacă nu pot sau nu doresc să treacă pe sub pod, în cazul în care pe mal sunt instalate panourile de obligație B.5 din Anexa nr. 4, ele trebuie să se oprească înainte de aceste panouri.

114.3. La apropierea de podurile mobile, depășirea este interzisă.

114.4. Trecerea pe sub podurile mobile poate fi reglementată prin următoarele semnale:

114.4.1 una sau mai multe lumini roșii semnificând interdicerea trecerii;

114.4.2 lumină roșie și o lumină verde la aceeași înălțime sau o lumină roșie deasupra unei lumini verzi semnificând trecerea este încă interzisă, dar podul este în curs de deschidere și navele trebuie să se pregătească pentru marș;

114.4.3 una sau mai multe lumini verzi semnificând trecerea este permisă;

114.4.4 două lumini roșii suprapuse semnifică serviciul de deschidere a podului pentru navigație este întrerupt;

114.4.5 o lumină galbenă instalată pe pod combinată cu una sau mai multe lumini roșii sau două lumini roșii suprapuse semnifică trecerea interzisă cu excepția navelor de înălțime redusă; navigația este permisă în ambele sensuri;

114.4.6 două lumini galbene instalate pe pod combinate cu una sau mai multe lumini roșii sau combinate cu două lumini roșii suprapuse semnifică trecerea interzisă cu excepția navelor de înălțime redusă, navigația este interzisă în celălalt sens.

114.5. Luminile roșii prevăzute la subpunctul 114.4 pot fi înlocuite cu semnalul de interdicere A.1 din Anexa nr. 4, luminile verzi pot fi înlocuite cu semnalul de indicație E.1 din Anexa nr. 4 iar luminile galbene cu semnalul de indicație D.1 din Anexa nr. 4.

114.6. Operatorul podurilor trebuie să aibă pe/sau în proximitatea podului o instalație de radiotelefonie conformă cu dispozițiile punctului 81. Pe toată durata navigației la înălțimea podului, instalația trebuie să fie aprinsă.

115. Trecerea prin baraje

115.1. Interdicerea trecerii printr-o deschidere de baraj poate fi semnalizată prin una sau mai multe lumini roșii sau semnal de interdicere A.1 din Anexa nr. 4.

115.2. Trecerea printr-o deschidere de baraj nu este permisă decât atunci când această deschidere este semnalizată la stânga și la dreapta prin semnalul de indicație E.1 din Anexa nr. 4.

116. Trecerea prin ecluze

116.1. La apropierea de locurile de staționare a navelor în fața ecluzelor, navele trebuie să-și reducă viteza de marș. Dacă nu pot sau nu vor să intre imediat în ecluză, navele trebuie, în cazul în care pe mal este instalat un panou de obligație B.5 din Anexa nr. 4, să se oprească înainte de acest panou.

116.2. La locurile de staționare ale navelor în fața ecluzelor și în ecluze, navele echipate cu instalație radiotelefonică care le permite să comunice pe canalele de informații pentru navigație, trebuie să păstreze legătura pe canalul de lucru al ecluzei respective.

116.3. Trecerea prin ecluze se face în ordinea sosirii navelor la locurile de staționare din fața ecluzelor. Ambarcațiunile mici nu pot cere ecluzarea separat. Ele nu trebuie să intre în sas (camera ecluzei) decât după ce au fost chemate de personalul ecluzei. Atunci când ambarcațiunile mici sunt ecluzate în comun cu alte nave, ele nu trebuie să intre în camera ecluzei decât după acestea din urmă.

116.4. La apropierea de ecluze, în locurile de staționare a navelor din fața ecluzelor, orice depășire este interzisă.

116.5. În ecluze, ancorele trebuie să fie ridicate complet; aceasta este valabil și la locurile de staționare a navelor din fața ecluzelor, atât timp cât ancorele nu se folosesc.

116.6. La intrarea în ecluze, navele trebuie să-și reducă viteza astfel încât să evite orice coliziune cu porțile sau cu dispozitivele de protecție sau cu alte nave, materiale plutitoare sau instalații plutitoare.

116.7. În timpul aflării navei în ecluză se aplică următoarele reguli:

116.7.1. dacă pe pereții de rezistență a camerei ecluzei sunt indicate limite, navele trebuie să se mențină între aceste limite;

116.7.2. în timpul umplerii și golirii camerei ecluzei și până în momentul primirii autorizației de ieșire, navele trebuie să fie legate, iar manevrarea legăturilor trebuie să fie asigurată astfel încât să împiedice orice coliziune cu pereții de rezistență, porțile sau dispozitivele de protecție sau cu alte nave sau materiale plutitoare;

116.7.3. utilizarea apărătorilor care trebuie să fie plutitoare atunci când sunt mobile, este obligatorie;

116.7.4. se interzice navelor și materialelor plutitoare să deverseze sau să evacueze apă pe platforme sau pe alte nave sau materiale plutitoare;

116.7.5. din momentul în care nava este legată și până în momentul primirii autorizației de ieșire, mijloacele mecanice de propulsie ale navelor nu pot fi folosite decât în cazuri speciale, pentru siguranța ecluzării;

116.7.6. ambarcațiunile mici trebuie să se țină la distanță de celelalte nave.

116.8. În ecluze și în avanporturile ecluzelor este obligatorie menținerea unei distanțe laterale minime de 10 m față de navele sau convoaiele care poartă lumina albastră sau conul albastru prevăzut la subpunctul 51.1. această obligație nu se aplică navelor sau convoaielor care poartă această semnalizare și nici navelor prevăzute la subpunctul 51.7.

116.9. Navele și convoaiele care poartă două sau trei lumini albastre ori două sau trei conuri albastre prevăzute la subpunctele 51.2 sau 51.3 sunt ecluzate separat.

116.10. Navele și convoaiele care poartă semnalizarea prevăzută la subpunctul 51.1 nu sunt ecluzate concomitent cu navele de pasageri.

116.11. În apropierea ecluzelor, la sosirea sau plecarea din ecluze, navele rapide trebuie să se deplaseze cu o viteză care să permită evitarea oricărei deteriorări a ecluzelor și navelor și aparatelor plutitoare și a oricărui pericol pentru persoanele de la bord.

116.12. În vederea asigurării securității și a bunei ordini a navigației, a rapidității trecerii prin ecluze sau a deplinei lor utilizări, personalul ecluzelor poate da instrucțiuni suplimentare, precum și instrucțiuni care contravin prevederilor punctului 116. În ecluze și la locurile de staționare în fața ecluzelor, navele trebuie să se conformeze respectivelor instrucțiuni.

117. Intrarea și ieșirea din ecluze

117.1. Accesul într-o ecluză este reglementat atât ziua cât și noaptea prin semnale vizuale amplasate pe o parte sau de ambele părți ale ecluzei. Aceste semnale au următoarea semnificație:

117.1.1 două lumini roșii instalate una deasupra celeilalte: - acces interzis, ecluza nu lucrează;

117.1.2 o lumina roșie izolată sau două lumini roșii instalate pe orizontală: - acces interzis, ecluza închisă;

117.1.3 una dintre cele două lumini roșii instalate pe orizontală este stinsă sau o lumină roșie și una verde instalate pe orizontală sau o lumină roșie deasupra unei lumini verzi: - acces interzis, ecluza se pregătește pentru deschidere;

117.1.4 o lumină verde izolată sau două lumini verzi instalate pe orizontală: - acces permis.

117.2. Ieșirea dintr-o ecluză este semnalată atât ziua cât și noaptea cu una sau două lumini roșii pentru interzicerea ieșirii și cu una sau două lumini verzi pentru permiterea ieșirii.

117.3. Lumina sau luminile roșii prevăzute la subpunctele 117.1 și 117.2 pot fi înlocuite cu un panou de interdicere A.1 din Anexa nr. 4. Lumina sau luminile verzi prevăzute la subpunctele 117.1 și 117.2 pot fi înlocuite cu un panou de indicație E.1 din Anexa nr. 4.

117.4. În lipsa luminilor și a panourilor accesul și ieșirea din ecluze sunt interzise fără un ordin special al personalului ecluzei.

118. Prioritate de trecere prin ecluze

118.1. Dispozițiile subpunctului 117.3 nu se aplică, iar dreptul prioritar de trecere prin ecluze se oferă:

118.1.1. navelor aparținând căpităniilor de port, navele de stins incendiu, navele de poliție, vamă, salvare, servicii sanitare care se deplasează din motive urgente de serviciu;

118.1.2. navelor cărora autoritatea competentă le-a acordat în mod expres prioritate și care poartă flamura roșie prevăzută la punctul 54.

118.2. Dacă astfel de nave se apropie de locurile de staționare din fața ecluzelor sau se găsesc în aceste locuri în staționare, celelalte nave trebuie în limita posibilităților să faciliteze trecerea acestora.

Secțiunea a 7-a

Vizibilitate redusă, navigația cu ajutorul radarului

119. Reguli generale de navigație în condiții de vizibilitate redusă; utilizarea radarului

119.1. În condiții de vizibilitate redusă toate navele trebuie să navigheze cu radarul.

119.2. Navele care se deplasează în condiții de vizibilitate redusă trebuie să navigheze la viteza de siguranță, ținând cont de vizibilitate, de prezența și de mișcarea altor nave și de condițiile locale. Navele trebuie să dea prin radiotelefonie celorlalte nave informațiile necesare pentru securitatea navigației. Când se deplasează în condiții de vizibilitate redusă micile ambarcațiuni trebuie să utilizeze canalul navă - navă sau canalul prescris de autoritățile competente.

119.3. Atunci când se opresc în condiții de vizibilitate redusă, navele trebuie să degajeze șenalul pe cât posibil.

119.4. Navele care își continuă drumul trebuie, în caz de întâlnire, să țină dreapta atât cât este necesar pentru ca trecerea să se poată efectua babord la babord. Dispozițiile punctelor 85 și 86 în ceea ce privește emiterea unei serii de sunete foarte scurte nu se aplică în condiții de vizibilitate redusă. Trecerea tribord la tribord poate fi admisă de către Căpitania portului, dacă este necesară pentru siguranța navigației.

119.5. Convoaiele remorcate trebuie să se ducă imediat la un post sigur de amarare sau de ancorare, cel mai apropiat atunci când comunicarea vizuală între unitățile remorcate și nava

autopropulsată din fața convoiului nu mai este posibilă. Pentru convoaiele remorcate care navighează în aval, este interzis să se navigheze cu radarul, exceptând cazul în care trebuie să ajungă la postul de amarare sau de ancorare sigur cel mai apropiat. Aceste convoaie se supun dispozițiilor punctului 123.

120. Indicarea poziției navei în timpul staționării

120.1. În condiții de vizibilitate redusă, navele sau instalațiile plutitoare în staționare pe șenal, sau în apropierea acestuia în afara porturilor și a locurilor special desemnate staționării de către autoritățile competente, trebuie să stea pe ascultare pe canalul navă - navă. Imediat ce descoperă prin radiotelefonie că se apropie alte nave sau imediat și pe toată durata cât percep unul din semnalele sonore prescrise la subpunctul 121.4 sau la subpunctul 122.1.2 pentru cazul navelor izolate sau navelor la bordul căreia se găsește conducătorul unui convoi, pentru o navă care se apropie, ele trebuie să-și indice poziția (km fluvial) prin radiotelefonie, sau să emită următoarele semnale sonore:

120.1.1. când se află pe partea stângă a șenalului (pentru un observator care stă cu fața spre aval), o serie simplă de bătăi de clopot;

120.1.2. când se află pe partea dreaptă a șenalului (pentru un observator care stă cu fața spre aval), o serie dublă de bătăi de clopot;

120.1.3. când se află în poziție nedeterminată, o serie triplă de bătăi de clopot. Aceste semnale sonore trebuie să fie repetate la intervale de cel mult un minut.

120.2. Dispozițiile subpunctului 120.1 se aplică doar pentru remorchere-împingătoare. În cazul unei formațiuni în cuplu ele se aplică numai unei singure nave din formațiune. Într-un convoi remorcat, dispozițiile punctului 210 se aplică remorcherului și ultimei nave din convoi.

120.3. Dacă navele indicate la subpunctul 120.1 nu pot stabili o legătură radio cu navele care se apropie, ele trebuie, de îndată ce aud de la o navă care se apropie unul dintre semnalele sonore menționate la subpunctele 121.4.1, 121.4.3 sau 122.1.2, să emită sunete de clopot. Aceste semnale sonore trebuie repetate la intervale de cel mult un minut.

120.4. Prevederile punctului 120 se aplică, inclusiv, navelor eșuate în șenal sau în apropierea acestuia care pot constitui un pericol pentru celelalte nave.

121. Navigația cu radar

121.1. Atunci când o navă navighează cu radarul, o persoană titulară a unui certificat cerut de autoritățile competente, valabil pentru respectivul sector de Dunăre sau sector de navigație interioară și pentru tipul respectiv de navă, precum și a certificatului privind dreptul de a conduce o navă cu radar vizat la subpunctul 82.1.2, se găsește în permanentă în timonerie, precum și o a doua persoană care este familiarizată cu această metodă de navigație. Când timoneria este amenajată pentru conducerea cu radarul de către o singură persoană, este suficient ca a doua persoană să poată, dacă este necesar, să fie chemată imediat în timonerie.

121.2. De îndată ce o navă care navighează în amonte cu radarul observate pe ecranul radarului nave care vin în sens invers, sau când se apropie de un sector unde ar putea să se găsească nave care încă nu sunt vizibile pe ecran, acesta trebuie să indice prin telefonie navelor care vin în sens invers, categoria sa, numele, sensul de circulație precum și poziția sa (km fluvial) și să convină cu aceste nave procedura de intersectare.

121.3. De îndată ce o navă care navighează în aval cu radarul zărește pe ecranul radarului o navă a cărei poziție sau traseul urmat ar putea provoca un pericol și care nu a stabilit contactul radiotelefonie, sau dacă se apropie de un sector unde pot să se găsească nave încă invizibile pe ecranul radar, nava care coboară trebuie să atragă atenția acestei nave despre situația periculoasă prin radiotelefonie și să convină cu această navă asupra unei proceduri de intersectare.

121.4. Atunci când nu se poate stabili contactul radiotelefonie cu navele care vin din sens invers, nava care navighează în aval trebuie:

121.4.1 să emită semnalul sonor tritonal și să repete acest semnal sonor atâta timp cât este necesar, acesta dispoziție nu se aplică micilor ambarcațiuni;

121.4.2 să-și reducă viteza și să se oprească cu prova către aval sau să vireze, dacă e necesar. Orice navă care navighează în aval, imediat ce aude semnalele vizate la subpunctul 121.4, sau vede pe ecran nave a căror poziție sau deplasare ar putea provoca un pericol, sau când se apropie de un sector unde s-ar putea găsi nave care încă nu sunt vizibile pe ecran, trebuie:

121.4.3 să emită un sunet prelungit și să repete acest semnal sonor atâta timp cât este

necesar;

121.4.4 să-și reducă viteza și să se oprească dacă e necesar.

121.5. Orice navă care navighează cu radarul care este apelată prin radiotelefonie, trebuie să răspundă prin radiotelefonie indicând categoria sa, numele, sensul de circulație precum și poziția sa (km fluvial). Trebuie să convină o procedură de intersectare cu nava care vine din sens invers, în cazul unei mici ambarcațiuni, aceasta trebuie doar să indice în ce parte se îndreaptă.

121.6. În cazul convoaielor, prescripțiile punctului 121 nu se aplică decât pentru nava la bordul căreia se găsește conducătorul convoiului.

122. Prevederi pentru navele care nu navigă cu ajutorul radarului

122.1. În condiții de vizibilitate redusă, navele și convoaiele care nu navighează cu radarul, trebuie imediat să se ducă la cel mai apropiat post de amarare sau de ancorare sigur. În timpul călătoriei până la postul sigur de amarare sau ancorare, acestea trebuie să respecte următoarele dispoziții:

122.1. trebuie să navigheze pe cât posibil pe latura șenalului;

122.1.1 orice navă izolată sau orice navă la bordul căreia se găsește conducătorul unui convoi trebuie să emită un sunet prelungit; acest semnal sonor trebuie să fie repetat la intervale de cel mult un minut. Aceste nave trebuie să aibă un post de observație în prova, pentru convoaie, postul de observație nu este cerut decât pe prima unitate. El trebuie să se afle fie în raza vizuală sau auditivă a conducătorului navei sau convoiului, fie în legătură cu acest conducător printr-o legătură telefonică;

122.1.2 de îndată ce o navă este apelată prin radiotelefonie de o altă navă, trebuie să răspundă prin radiotelefonie indicând categoria sa, numele, sensul de circulație precum și poziția sa (km fluvial), trebuie să indice că nu navighează cu radarul și că este în căutarea unei zone de staționare. Trebuie atunci să convină o procedură de intersectare cu această navă;

122.1.3 de îndată ce o navă remarcă semnalul sonor al unei alte nave cu care nu se poate stabili nici un contact radiotelefonic, aceasta trebuie, dacă se află în apropierea unui mal, să se apropie cât mai mult de acest mal și, la nevoie, să se oprească acolo, până ce se face trecerea, iar dacă nu se găsește în proximitatea unui mal și mai ales dacă este în curs de schimbare a malului, trebuie să degajeze șenalul cât mai mult și mai repede posibil.

122.2. Bacurile care nu navighează cu radar trebuie, în loc de semnalul prescris la punctul 219, să emită un semnal în caz de ceață, un sunet lung urmat de patru sunete scurte, acest semnalul se repetă la intervale de cel mult un minut.

Secțiunea a 8-a

Reguli speciale

123. Priorități speciale

123.1 În caz de întâlnire sau de drumuri care se încrucișează, celelalte nave trebuie să se îndepărteze din calea:

123.1.1. unei nave purtând semnalizarea prevăzută la punctul 72;

123.1.2. unei nave purtând semnalizarea prevăzută la punctul 73.

123.2. În caz de întâlnire sau de drumuri care se încrucișează între o navă purtând semnalizarea prevăzută la subpunctul 123.1.1 și o navă purtând semnalizarea prevăzută la subpunctul 123.1.2, aceasta din urmă trebuie să se îndepărteze din calea primei nave.

123.3. Navele nu trebuie să se apropie la mai puțin de 1000 m de pupa unei nave care poartă semnalizarea vizată la punctul 75.

124. Schiul nautic și activități similare

124.1. Schiul nautic sau activitățile similare sunt permise numai ziua și în condiții de bună vizibilitate. Căpitaniile de port stabilesc zonele în care aceste activități sunt permise sau interzise.

124.2. Conducătorul navei care asigură remorcarea trebuie să fie însoțit de o persoană însărcinată cu serviciul remorcii și cu supravegherea schiorului care este aptă să-și asume acest rol.

124.3. Cu excepția cazurilor când navighează pe un șenal ce le este rezervat în mod exclusiv, navele care asigură remorcarea și schiorii nautici, trebuie să păstreze o distanță suficientă față de alte nave, maluri și înotători.

124.4. Parâma de tracțiune a schiorului nu trebuie să fie lăsată să atârne în gol.

125. Activitatea navelor de pescuit

125.1. Pescuitul cu năvodul cu mai multe nave nu este permis.

125.2. Instalarea de echipamente de pescuit în sau în apropierea șenalului și în zonele marcate prin semnale de staționare a navelor nu este permisă.

125.3. Este interzis oricărei nave să treacă la mică distanță prin pupa unei nave care pescuiește și care poartă semnalizarea vizată la punctul 73.

126. Comportamentul înotătorilor subacvatici sportivi și acțiunile navelor cu privire la aceștia

126.1. Practicarea înotului subacvatic sportiv fără aprobare este interzisă, în locurile unde navigația poate fi reglementată prin reguli speciale și anume:

126.1.1 pe traseul obișnuit al navelor care poartă semnalizarea prevăzută la punctul 53;

126.1.2 la intrarea în porturi;

126.1.3 în apropierea locurilor de staționare;

126.1.4 în zonele rezervate schiului nautic sau altor activități similare;

126.1.5 în canale navigabile;

126.1.6 în porturi.

126.2. Toate navele trebuie să treacă la o distanță suficientă față de o navă care poartă semnalizarea prevăzută la punctul 74.

VI. REGULI DE STAȚIONARE

Secțiunea 1

Reguli de staționare, ancorare și legare

127. Dispoziții generale de staționare

127.1 Navele și materialele plutitoare trebuie să își aleagă locul de staționare cât mai aproape de mal atât cât le permite pescajul, condițiile locale și în toate cazurile să nu împiedice navigația.

127.2. Independent de condițiile speciale impuse de autoritățile competente, instalațiile plutitoare trebuie să fie amplasate astfel încât să lase șenalul liber pentru navigație.

127.3 Navele, grupările de nave și materialele plutitoare în staționare, precum și instalațiile plutitoare trebuie să fie ancorate sau legate astfel încât să nu-și poată schimba poziția, să nu constituie un pericol sau o stânjenire pentru alte nave ținând cont de curent, de vânt, de variațiile nivelului apei, precum și de efectele de sucțiune provocate de alte nave și de valuri.

128. Staționare

128.1 Navele și materialele plutitoare precum și instalațiile plutitoare, nu pot staționa:

128.1.1. în sectoarele căii navigabile unde staționarea este de regulă interzisă;

128.1.2. în sectoarele desemnate de autoritățile competente;

128.1.3. în sectoarele indicate cu semnalul de interdicere A.5 din Anexa nr. 4, interdicerea se aplică în acest caz numai pe acea parte a căii navigabile unde acest semnal este instalat;

128.1.4. sub poduri și sub liniile electrice aeriene de înaltă tensiune;

128.1.5. în trecerile înguste conform dispozițiilor punctului 93 și la apropierea lor; în acele sectoarele care, în cazul staționării navelor, devin treceri înguste; în imediata apropiere de aceste sectoare;

128.1.6. la intrările și ieșirile din căile afluate și porturi;

128.1.7. pe traseul bacurilor;

128.1.8. pe traseul pe care-l urmează navele pentru a acosta sau pentru a pleca de la un debarcader;

128.1.9. în sectoarele de întoarcere indicate prin semnalul de indicație E.8 din Anexa nr. 4;

128.1.10. în dreptul unei nave care poartă semnalul prevăzut la punctul 71, la o distanță în metri mai mică decât cifra indicată în triunghiul alb al semnalului respectiv;

128.1.11. în sectoarele de apă marcate prin semnalul de interdicere A.5.1 din Anexa nr. 4 și a căror lățime, măsurată de la semnal, este indicată în metri pe acesta;

128.1.12. în ecluze, fără aprobarea căpităniei.

128.2. În sectoarele în care staționarea este interzisă în baza prevederilor subpunctelor 128.1.1-128.1.4, navele și materialele plutitoare, precum și instalațiile plutitoare nu pot staționa decât în zonele de staționare indicate prin unul din semnalele de indicație E.5 din Anexa nr. 4, în condițiile prevăzute de punctele 129-132.

129. Ancorarea

129.1. Navele și materialele plutitoare, precum și instalațiile plutitoare nu pot ancora:

129.1.1. în sectoarele căii navigabile în care ancorarea este de regulă interzisă;

129.1.2. în sectoarele indicate prin semnalul de interdicere A.6 din Anexa nr. 4, în acest caz interdicerea se aplică pe partea căii navigabile unde este instalat semnalul.

129.2. În sectoarele căii navigabile în care ancorarea este de regulă interzisă, navele și materialele plutitoare, precum și instalațiile plutitoare, nu pot ancora decât în sectoarele indicate prin semnalul de indicație E.6 din Anexa nr. 4 și numai pe partea căii navigabile unde este instalat acest semnal.

130. Legarea

130.1. Navele și materialele plutitoare, precum și instalațiile plutitoare nu se pot lega la mal:

130.1.1. în sectoarele căii navigabile în care legarea este de regulă interzisă;

130.1.2. în sectoarele indicate prin semnalul de interdicere A.7 din Anexa nr. 4, interdicerea se aplică în acest caz pe partea de cale navigabilă unde este instalat acest semnal.

130.2. În sectoarele căii navigabile în care legarea este de regulă interzisă, navele și materialele plutitoare, precum și instalațiile plutitoare, nu se pot lega decât în sectoarele indicate prin semnalul de indicație E.7 din Anexa nr. 4 și numai pe partea de cale navigabilă unde este instalat acest semnal.

130.3. Se interzice folosirea pentru legare a arborilor, panourilor, parapeților, stâlpilor, postamentelor, coloanelor, scărilor metalice, balustradelor și a altor asemenea.

Secțiunea a 2-a

Locuri de staționare și măsuri de siguranță

131. Locuri de staționare

131.1. În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5 din Anexa nr. 4, navele și materialele plutitoare nu pot staționa decât pe partea de cale navigabilă pe care este instalat acest semnal.

131.2. În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5.1 din Anexa nr. 4, navele și materialele plutitoare pot staționa numai în sectorul marcat de acest semnal și la o distanță de semnal indicată în metri pe acesta.

131.3. În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5.2 din Anexa nr. 4, navele și materialele plutitoare nu pot staționa decât pe sectorul cuprins între cele două distanțe indicate în metri pe semnal. Aceste distanțe se măsoară de la semnal.

131.4. În locurile de staționare în care este instalat semnalul de indicație E.5.3 din Anexa nr. 4, numărul navelor și a materialele plutitoare staționate bord la bord pe acea partea căii navigabile, unde acest semnal este instalat, nu poate fi superior numărului înscris în cifre romane pe semnal.

131.5. În locurile de staționare, în lipsa altor prevederi, navele trebuie să fie staționate bord la bord, începând de la mal, pe acea parte a căii navigabile pe care este instalat semnalul.

131.6. Atunci când, în completarea semnalelor de la mal, acvatoriul locului de staționare se delimitează și cu semnale plutitoare, acestea se marchează în partea dreaptă a șenalului, cu geamanduri luminoase de interdicere prevăzut la figura nr. 4a din Anexa nr. 5, în partea stângă a șenalului, cu geamanduri luminoase prevăzut la figura nr.4b din Anexa nr. 5. În acest caz, semnalele plutitoare separă șenalul de acvatoriul locului de staționare.

132. Staționarea pentru anumite categorii de nave

132.1. În locurile de staționare în care este instalat unul dintre semnalele de indicație E.5.4 până la E.5.15 din Anexa nr. 4, nu pot staționa decât categoriile de nave pentru care este valabil semnalul, și numai pe acea parte a căii navigabile pe care este instalat semnalul.

132.2. În zonele de acostare marcate cu semnul de obligație B.12 din Anexa nr. 4, toate navele trebuie să fie conectate la un punct de alimentare cu energie electrică de pe uscat pentru a-și acoperi pe deplin necesarul de energie în timpul acostării. Excepțiile de la cerința menționată mai sus pot fi indicate printr-un panou alb dreptunghiular suplimentar plasat sub semnul B.12.

132.3. Prevederile prezentului punct nu se aplică navelor care, în timp ce sunt acostate, utilizează exclusiv o sursă de energie care nu face zgomot și nu emite nici gaze, nici particule poluante.

133. Staționarea în apropierea navelor, convoaielor împinse și formațiilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de mărfuri periculoase

133.1. Distanța minimă ce trebuie respectată între două nave, convoaie împinse și formații în cuplu în staționare este de:

133.1.1. 10 m - dacă una dintre acestea poartă semnalizarea prevăzută la subpunctul 51.1;

133.1.2. 50 m - dacă una dintre acestea poartă semnalizarea prevăzută la subpunctul 51.2;

133.1.3. 100 m - dacă una dintre acestea poartă semnalizarea prevăzută la subpunctul 51.3;

133.2. În cazul în care navele, convoaiele împinse și formațiile în cuplu, poartă un număr diferit de conuri albastre sau lumini albastre, distanța minimă ce trebuie respectată este cea stabilită pentru numărul cel mai mare de conuri albastre sau lumini albastre.

133.3. Obligatorietatea prevăzută la subpunctul 133.1, nu se aplică navelor, convoaielor împinse și formațiilor în cuplu care poartă aceeași semnalizare și navelor care nu poartă această semnalizare dar care dețin un certificat de agrement conform art. 8.1.8 din ADN și respectă dispozițiile de siguranță aplicabile navelor prevăzute la subpunctul 51.1.

133.4. Pentru staționare, căpitaniile de port pot da dispoziții, când este necesară asigurarea siguranței navigației.

134. Paza și supravegherea

134.1. O pază trebuie să fie asigurată în permanență la bordul navelor care se găsesc în șenal și la bordul navelor-tanc în staționare care transportă substanțe periculoase.

134.2. O pază trebuie să fie asigurată în permanență la bordul navelor în staționare care poartă semnalizarea vizată la punctul 51. Navele fără echipaj care poartă semnalizarea conform punctului 51 trebuie să staționeze în porturi sau în zone de staționare unde este asigurată o pază permanentă.

134.3. O pază trebuie să fie asigurată în permanență la bordul navelor de pasageri care transportă pasageri și care se află în staționare.

134.4. Toate celelalte navele care nu sunt menționate la subpunctele 134.1-134.3, materialele plutitoare și instalațiile plutitoare trebuie să fie, în staționare, supravegheate de o persoană capabilă să intervină rapid în caz de nevoie, exceptând cazul când această supraveghere nu este necesară ținând cont de circumstanțele locale sau de faptul că autoritățile competente se dispensează de acest lucru.

134.5. Atunci când nava nu are conducător, responsabilitatea instituirii acestei paze sau supravegheri îi revine operatorului navei, iar dacă acesta nu poate fi identificat, proprietarului.

VII. SEMNALIZAREA ȘI CERINȚE

DE RAPORTARE

Secțiunea 1

Acțiuni de siguranță

135. Semnalul „Păstrați distanța”

135.1. În cazul unui accident sau unei avarii în urma căreia se pot produce scurgeri ale mărfurilor periculoase transportate, este necesar să se dea semnalul “Păstrați distanța”:

135.1.1. la bordul navelor cisternă care trebuie să poarte semnalizarea prevăzută la punctul 51, una sau două lumini albastre sau la punctul 70, unu sau două conuri albastre, atunci când echipajul nu este în măsură să elimine pericolul apărut pentru viața oamenilor sau pentru navigație, ca urmare a deversării de mărfuri periculoase;

135.1.2. la bordul navelor care trebuie să poarte trei lumini albastre în conformitate cu punctele 51, sau trei conuri albastre în conformitate cu punctul 70, atunci când echipajul nu este în măsură să elimine pericolul apărut pentru viața oamenilor sau pentru navigație ca urmare a deversării de mărfuri periculoase.

135.2. Prevederile punctelor 135 și 136 nu se aplică barjelor împinse sau altor nave nepropulsate asemănătoare. În cazul în care ele fac parte dintr-un convoi sau o formațiune în cuplu, semnalul “Păstrați distanța” trebuie dat de nava la bordul căreia se găsește conducătorul convoiului.

135.3. Semnalul “Păstrați distanța” se compune dintr-un semnal sonor și un semnal luminos. Semnalul sonor este constituit dintr-un sunet lung și un sunet scurt care se repetă pe o durată de cel puțin 15 minute.

Semnalul luminos prevăzut la subpunctul 77.2 trebuie dat în același timp cu semnalul sonor. După declanșarea sa, semnalul “Păstrați distanța” trebuie să continue automat până la final, întrerupătorul său trebuie să fie construit de o manieră care să excludă posibilitatea punerii sale în

funcțiune accidental.

136. Măsuri de siguranță

136.1. Navele care recepționează semnalul “Păstrați distanța” întreprind măsuri pentru a evita pericolul care amenință inclusiv:

136.1.1. când drumul pe care îl urmează este către zona periculoasă, să se mențină la o distanță cât mai mare posibilă de aceasta și dacă este cazul, să întoarcă;

136.1.2. când este nevoie să treacă prin zona periculoasă, să continue drumul cu viteza maximă posibilă.

136.2. Navele menționate în subpunctul 136.1 asigură în cel mai scurt timp:

136.2.1. închiderea tuturor geamurilor și deschiderilor;

136.2.2. stingerea tuturor focurilor neprotejate;

136.2.3. încetarea fumatului la bord;

136.2.4. oprirea tuturor motoarelor auxiliare care nu sunt necesare pentru exploatare. O dată nava oprită, este bine să se oprească funcționarea motoarelor și a mecanismelor auxiliare încă în funcțiune și apoi să fie debransate;

136.2.5. evitarea producerii scânteilor.

136.3. Dispozițiile subpunctului 136.2 se aplică, inclusiv, navelor care se găsesc în staționare în apropierea zonei periculoase. Dacă este cazul, atunci când se recepționează semnalul “Păstrați distanța”, echipajul trebuie să părăsească nava.

136.4. Pentru luarea măsurilor prevăzute de subpunctele 136.1 – 136.3, trebuie să se țină cont de direcția curentului fluviului precum și de direcția vântului.

136.5. Navele sunt obligate să îndeplinească prevederile prevăzute de subpunctele 136.1 – 136.4, inclusiv în cazul în care semnalul “Păstrați distanța” a fost dat de la mal.

136.6. Conducătorul navei care a recepționat semnalul “Păstrați distanța” trebuie să informeze imediat căpitănia de port cea mai apropiată.

Secțiunea a 2-a

Notificarea și siguranța navelor LNG

137. Obligația de notificare

137.1. Conducătorii navelor și convoaielor trebuie, înainte de a intra în sectoarele respective sau de a trece prin dreptul unui post de control, unui centru de dirijare sau a unei ecluze semnalizate de către autoritatea competentă, sau eventual prin semnalul B.11 din Anexa nr. 4, să-și notifice prezența pe calea navigabilă pe canalul de radiotelefonie indicat și să comunice următoarele date:

137.1.1. navele și convoaiele care transportă mărfuri periculoase în conformitate cu prevederile din

ADN.

137.1.2. nave-cisternă, cu excepția vaselor mici de aprovizionare și a vaselor separatoare de ulei, așa cum sunt definite la secțiunea 1.2.1 din ADN.

137.1.3. navele care transportă mai mult de 20 de containere.

137.1.4. navele mai lungi de 110 m.

137.1.5. navele de pasageri cu cabină.

137.1.6. navele maritime, cu excepția ambarcațiunilor de agrement.

137.1.7. navele cu un sistem LNG la bord.

137.1.8. transportul special menționat la punctul 28.

137.1.9. alte nave și convoaie, conform cerințelor autorităților competente.

137.2. Conducătorii navelor și convoaielor menționate la subpunctul 137.1 vor comunica următoarele date:

137.2.1. tipul navei.

137.2.2. numele navei.

137.2.3. poziția, direcția marșului (aval, amonte).

137.2.4. numărul navei conform registrului navelor, pentru navele maritime - numărul

OMI.

137.2.5. capacitatea de încărcare.

137.2.6. lungimea și lățimea.

137.2.7. tipul, lungimea și lățimea convoiului.

- 137.2.8. afundarea.
- 137.2.9. ruta.
- 137.2.10. portul de încărcare.
- 137.2.11. portul de descărcare.
- 137.2.12. felul și cantitatea mărfii (pentru mărfurile periculoase: așa cum este prevăzut la alin. a), b), c), d) și f) ale paragrafului 5.4.1.1.1 și alin. a) al paragrafului 5.4.1.2.1 din Regulamentul anexat la ADN pentru transportul în vrac și în colete, sau alin. a), b), c), d) și e) ale paragrafului 5.4.1.1.2 din Regulamentul anexat ADN pentru transportul în nave cisternă).
- 137.2.13. semnalizarea cerută pentru transportul mărfurilor periculoase.
- 137.2.14. numărul persoanelor care se găsesc la bord.
- 137.2.15. numărul de containere la bord.
- 137.2.16. numărul de identificare al oricărui container care transportă mărfuri periculoase.
- 137.3. La cerere asupra punctelor de notificare prevăzute în prima frază a textului de mai sus, conducătorul navei trebuie să comunice datele cu privire la pescajul navei sau convoiului pe care îl conduce.
- 137.4. Datele enumerate la subpunctul 137.1 și 137.2, cu excepția poziției, direcției marșului (aval, amonte) și afundarea, pot fi comunicate autorităților competente prin alte servicii sau persoane, fie în scris, fie prin telefon sau dacă este posibil “on-line”. În toate cazurile, conducătorul navei trebuie să anunțe atunci când nava sau convoiul său intră în sectorul supus obligației de notificare și când părăsește acest sector.
- 137.5. Atunci când o navă își întrerupe voiajul pe un sector supus obligației de notificare, pe o perioadă mai mare de două ore, conducătorul navei trebuie să indice începerea și terminarea acestei întreruperi.
- 137.6. Atunci când datele de la subpunctul 137.4 se schimbă în cursul voiajului pe sectorul supus obligației de notificare, autoritatea competentă trebuie să fie avertizată imediat.
- 137.7. Aceste informații sunt confidențiale și nu trebuie comunicate de către autoritatea competentă altor persoane. În cazul unui accident, aceasta trebuie să furnizeze serviciilor de urgență precizările necesare pentru organizarea operațiunilor de salvare.
138. Siguranța la bordul navelor care utilizează LNG ca combustibil
- 138.1 Înainte de a începe operațiunile de buncherare cu LNG, comandantul navei de buncherare trebuie să se asigure că:
- 138.1.1. Echipamentul necesar de stingere a incendiilor este gata să fie utilizat în orice moment.
- 138.1.2. Echipamentul necesar pentru evacuarea persoanelor aflate la bordul navei buncherate dispune a fost pus la loc între vas și dig.
- 138.2. În timpul operațiunilor de buncherare LNG, toate intrările sau deschiderile din spații care sunt accesibile de pe punte și toate deschiderile spațiilor orientate spre exterior trebuie să rămână închise. Această prevedere nu se aplică prizelor de aer ale motoarelor în funcțiune, găurilor de ventilație ale camerelor mașinilor în timp ce motoarele sunt în funcțiune, prizelor de aer ale încăperilor prevăzute cu un sistem de suprapresiune și prizelor de aer ale instalațiilor de aer condiționat, dacă aceste deschideri sunt prevăzute cu sistem de detecție de gaz . Aceste intrări și deschideri se vor deschide numai atunci când este necesar și pentru o perioadă scurtă de timp, cu permisiunea comandantului.
- 138.3. În timpul operațiunilor de alimentare cu LNG, comandantul navei trebuie să asigure în orice moment respectarea interzicerii fumatului la bord și în zona de buncherare. Interzicerea fumatului se aplică și țigărilor electronice și altor dispozitive similare. Această interdicție a fumatului nu se aplică locației sau timoneriei, cu condiția ferestrelor, ușilor, luminatoarele și trapele sunt închise.
- 138.4. Odată ce operațiunile de buncherare LNG au fost finalizate, toate încăperile sunt accesibile de pe punte trebuie aerisit.

IX. PREVENIREA POLUĂRII APELOR ȘI ELIMINAREA DEȘEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR

Secțiunea 1

Îndatoriri și interdicții privind deșeurile

139. Îndatoriri

Conducătorul, ceilalți membri ai echipajului, precum și celelalte persoane care se găsesc la bord sunt obligați să manifeste toată vigilența necesară impusă de circumstanțe, cu scopul de a evita poluarea căii navigabile, de a limita la maximum cantitatea de deșeuri care apar la bord și de a evita pe cât posibil orice amestec a diferitelor categorii de deșeuri.

140. Interdicția de deversare și de aruncare

140.1. Este interzis să se arunce sau să se deverseze în Dunăre sau pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova de la nave deșeuri uleioase (uleiuri de santină) și grase provenite din exploatarea navelor, precum și deșeuri menajere, nămoluri de epurare, slopuri și alte deșeuri speciale.

140.2. Este interzis să se arunce sau să se deverseze în apă de la nave părți din încărcătură, precum și deșeuri de încărcătură. Dintre acestea fac parte, inclusiv ambalajele și mijloacele de arimare.

140.3. Este interzis să se deverseze sau să se lase să se scurgă apele uzate menajere.

140.4. Este interzis să se deverseze sau să se lase să se scurgă apele de spălare provenind de la cale.

140.5. În caz de deversare sau de scurgere accidentală ale deșeurilor prevăzute la subpunctele 140.1 și 140.2, sau în caz de amenințare a unei asemenea deversări, conducătorul trebuie să înștiințeze fără întârziere autoritățile competente cele mai apropiate, indicând cât mai exact posibil natura, cantitatea și locul deversării sau al scurgerii. În caz de deversare sau de scurgere accidentală a deșeurilor vizate la subpunctele 140.3 și 140.4, sau în caz de amenințare a unei asemenea deversări, conducătorul, trebuie să înștiințeze fără întârziere autoritățile competente cele mai apropiate indicând cât mai exact posibil natura, cantitatea și locul deversării sau al scurgerii.

141. Colectarea și tratarea deșeurilor la bord

141.1. Conducătorul trebuie să asigure colectarea separată la bord a deșeurilor uleioase și grase provenite din exploatarea navei și prevăzute la subpunctul 140.1, sau a apelor de santină din compartimentul mașini, în recipiente prevăzute în acest scop. Recipientele trebuie să fie depozitate la bord în așa fel încât orice scurgere de substanță să poată fi ușor constatată și împiedicată la timp.

141.2. Este interzis:

141.2.1. să se utilizeze rezervoare mobile stocate pe punte ca rezervoare de colectare a uleiurilor uzate;

141.2.2. să se ardă deșeuri la bord;

141.2.3. să se introducă în sala compartimentului mașini produse de curățare care dizolvă uleiul sau grăsimea sau cu acțiune emulsifiantă cu excepția produselor care nu îngreunează epurarea apelor de santină de către stațiile de recepție agreate.

141.3. Conducătorul trebuie să asigure colectarea la bord și depozitarea separată într-o stație de recepție a deșeurilor vizate la subpunctul 140.1, cum ar fi deșeurile menajere, nămolurile de epurare, slopurile și alte deșeuri speciale. Dacă e posibil deșeurile menajere trebuie să fie depozitate separat pe următoarele categorii: hârtie, sticlă, alte materiale reciclabile și alte gunoaie.

Secțiunea a 2-a

Buncherarea și întreținerea navelor

142. Îndatoriri la buncherare

142.1. Pentru buncherarea navelor, cu excepția ambarcațiunilor mici, trebuie să utilizeze stații de buncherare sau autocisterne.

142.2. În timpul operațiunilor de buncherare care implică combustibil sau ulei de lubrifiere, comandantul vasului se asigură că:

142.2.1. Nava buncherată este fixată astfel încât să nu creeze presiune asupra țevelor și furtunurilor pe durata întregii operațiuni de buncherare.

142.2.2. Cantitatea care urmează a fi furnizată se încadrează în limitele indicatorilor citibili ai dispozitivului de măsurare a capacității.

142.2.3. În cazul umplerii separate a rezervoarelor, supapele de închidere din conductele de legătură dintre rezervoare sunt închise.

142.2.4. Operațiunea de buncherare este supravegheată.

142.2.5. Rezervoarele de combustibil trebuie să fie protejate împotriva scurgerilor de

combustibil în timpul buncherării prin utilizarea dispozitivelor tehnice adecvate ale navei, care trebuie să fie înscrise în documentele navei, dacă este cazul. În cazul în care combustibilul este preluat din stațiile de buncherare cu dispozitive tehnice ale navei pentru a preveni scurgerile de combustibil la bord în timpul buncherării, aceste cerințe nu se mai aplică echipamentelor stației de buncherare.

142.3. Conducătorul navei trebuie să se asigure că înainte de începerea operațiunii de buncherare, operatorul stației de buncherare sau autocisternei și membrul echipajului navei responsabil cu operațiunea de buncherare au completat și semnat o listă de verificare pentru siguranța procesului de buncherare care corespunde modelului din Anexa nr. 6 (în două exemplare), și au constatat următoarele:

142.3.1. dispozitivul de oprire automată (dacă există) este în stare de funcționare corespunzătoare;

142.3.2. este asigurată o modalitate sigură și directă de comunicare;

142.3.3. cantitatea care trebuie buncherată în fiecare rezervor și rata de buncherare;

142.3.4. ordinea în care trebuie buncherate rezervoarele;

142.3.5. viteza de mișcare a navei în caz de buncherare în timpul deplasării.

142.4. Conducătorul de ambarcațiune și operatorul stației de buncherare sau a autocisternei sunt pot să înceapă operațiunea de buncherare numai după ce au fost respectate prevederile punctului 142.3.

142.5. Operatorul stației de buncherare sau al autocisternei trebuie să întrerupă imediat buncherarea dacă membrul echipajului navei responsabil de buncherare părăsește locul de buncherare sau dacă nu mai este asigurată o cale de comunicare sigură și directă.

142.6. Lista de verificare trebuie păstrată cel puțin șase luni la bordul navei buncherate și de către stația de buncherare sau autocisternă.

143. Îndatoriri buncherare cu LNG.

143.1. La buncherarea cu LNG se aplică îndatoriile generale de vigilență la buncherarea din punctul 142 în limita posibilității tehnice de aplicare a lor. Nu sunt aplicabile prevederile subpunctelor 142.2.3, 142.2.4, 142.3.1 și 142.3.5.

143.2. Buncherarea cu LNG nu este permisă atunci când nava este în mers, în timpul transbordării mărfurilor sau în timpul îmbarcării și debarcării pasagerilor.

143.3. Buncherarea cu LNG poate fi efectuată numai în condiții de respectare a siguranței navigației.

143.4. În zona de buncherare este permisă prezența doar a membrilor echipajului navei buncherate, a angajaților stației de buncherare și a Căpitaniei de port.

143.5. Înainte de începerea operațiunilor de buncherare cu LNG, conducătorul ambarcațiunii buncherate trebuie să se asigure că nava a fost amarată astfel încât cablurile, inclusiv cablurile de alimentare electrică, bornele de legare la pământ și furtunurile, să nu fie supuse presiunii și ca nava să poată fi dezamarată rapid în caz de urgență. Se completează o listă de verificare pentru operațiunile de buncherare cu LNG pentru navele care afișează marcajul de identificare prevăzut în punctul 37, această listă trebuie semnată de către conducătorul ambarcațiunii și de persoana responsabilă de stația de buncherare, iar toate întrebările incluse trebuie să primească un răspuns pozitiv. Întrebările nerelevante trebuie barate. Dacă nu este posibil să se răspundă afirmativ la toate întrebările, alimentarea este permisă doar cu permisiunea autorității competente.

143.6. Lista de verificare pentru siguranța procesului de buncherare menționată la 142.3 trebuie să fie completată în două exemplare și păstrată la bordul navei timp de trei luni.

143.7. În timpul operațiunii de buncherare cu LNG, conducătorul navei asigură ca presiunea și temperatura din rezervorul de combustibil LNG rămân în limitele normale de operare, ca nivelul de umplere cu LNG al rezervoarelor de combustibil rămâne în limitele permise și că sunt luate măsuri pentru împământarea navei buncherate și a stației de alimentare, în conformitate cu metoda prevăzută în manualul de operare.

143.8. În timpul operațiunilor de buncherare cu LNG, pe lângă marcajul de identificare prevăzut în punctul 37, nava buncherată trebuie să afișeze un semn vizibil pentru alte nave, care interzice staționarea la o distanță mai mică de 10 m de nava buncherată, în conformitate cu punctul 71. Latura semnului trebuie să aibă cel puțin 60 cm. În plus față de marcajul de identificare

prevăzut în punctul 37, nava buncherată trebuie să afișeze, într-un loc vizibil pentru alte nave, semnul A.9 din Anexa nr.4, care avertizează alte nave să nu creeze valuri. Latura cea mai lungă a semnului trebuie să aibă cel puțin 60 cm. Pe timp de noapte, semnele trebuie iluminate astfel încât să fie clar vizibile de pe ambele părți ale navei.

143.9. După operațiunile de buncherare cu LNG, trebuie luate următoarele măsuri: furtunurile de buncherare cu LNG trebuie golite până la rezervorul de combustibil LNG, valvele de închidere trebuie închise, iar furtunurile și cablurile care conectează nava la stația de buncherare cu LNG trebuie deconectate. Căpitania de port trebuie notificată cu privire la finalizarea operațiunii de buncherare.

144. Vopsirea și curățarea exterioară a navelor

144.1. Este interzis să se ungă cu ulei sau să se curețe bordajul exterior al navelor cu ajutorul unor produse a căror deversare în apă este interzisă.

144.2. Este interzis să se utilizeze sisteme antivegetative care conțin următoarele substanțe sau preparate pe bază de aceste substanțe:

144.2.1. compuși de mercur;

144.2.2. compuși de arsenic;

144.2.3. compuși organostanici care acționează ca biocide;

144.2.4. hexaclorociclohexan.

144.3. Ca măsură tranzitorie, așteptând ca toate sistemele antivegetative care conțin una din substanțele menționate în subpunctul 144.2 să fie înlăturate și înlocuite, se va putea aplica pe coca navelor un strat de acoperire care să împiedice substanțele sus menționate conținute în sistemele antivegetative să pătrundă în apă.

X. ALTE CERINȚE OBLIGATORII

Secțiunea 1

Lumina

145. Luminile și culorile luminilor navelor trebuie să fie în conformitate cu dispozițiile tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte sau cu Hotărârea Guvernului nr. 723/2023 pentru aprobarea normelor și standardelor privind examinarea tehnică a navelor de navigație interioară și de recunoaștere a societăților de clasificare de navigație interioară.

146. Intensitatea și distanța de vizibilitate a luminilor navelor trebuie să fie în conformitate cu dispozițiile tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte sau cu Hotărârea Guvernului nr. 723/2023 pentru aprobarea normelor și standardelor privind examinarea tehnică a navelor de navigație interioară și de recunoaștere a societăților de clasificare de navigație interioară.

Secțiunea a 2-a

Specificații

147. Specificațiile tehnice aplicabile echipamentului radar trebuie să fie conforme cu dispozițiile tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte sau cu Hotărârea Guvernului nr. 723/2023 pentru aprobarea normelor și standardelor privind examinarea tehnică a navelor de navigație interioară și de recunoaștere a societăților de clasificare de navigație interioară.

148. Scările de pescaj trebuie să fie gradate cel puțin în decimetri, de la planul de plutire a navei goale până la planul de încărcare maximă a navei, sub forma unor benzi bine vizibile, desenate în mod alternativ, cu două culori diferite. Gradația trebuie să fie indicată prin cifre marcate pe marginea scării din 5 în 5 decimetri cel puțin, cât și în vârful acesteia. Această gradație trebuie să fie marcată prin perforare, gravare sau sudare. Dacă nava are scări de tonaj care corespund dispozițiilor prezentului punct, aceste scări de tonaj pot ține locul scărilor de pescaj.

**LITERA SAU GRUPUL DE LITERE DISTINCTIVE A NUMELUI ȚĂRII UNDE SE
AFLĂ PORTUL DE ATAȘ SAU LOCUL DE ÎNMATRICULARE AL NAVEI**

A..... AUSTRIA
B..... BELGIA
BG..... BULGARIA
BY..... BELARUS
BIH..... BOSNIA ȘI HERȚEGOVINA
CH..... ELVEȚIA
CZ..... REPUBLICA CEHĂ
D..... GERMANIA
F..... FRANȚA
FI..... FINLANDA
HU..... UNGARIA
HR..... CROAȚIA
I..... ITALIA
LT..... LITUANIA
L..... LUXEMBURG
MD..... REPUBLICA MOLDOVA
MLT..... MALTA
N..... ȚĂRILE DE JOS
NO..... NORVEGIA
P..... PORTUGALIA
PL..... POLONIA
R..... ROMÂNIA
RUS..... FEDERAȚIA RUSA
SRB..... SERBIA
SE..... SUECIA
SK..... SLOVACIA
SLO..... SLOVENIA
UA..... UCRAINA

SEMNALIZAREA VIZUALĂ A NAVELOR

1. Dispoziții generale

1.1. Schițele următoare se referă la semnalizarea prevăzută în punctele 33-70 din Regulament.

1.2. Schițele nu au decât un caracter de orientare; referindu-se exclusiv la textul Regulamentului care este singurul de bază. În ceea ce privește semnalizările suplimentare recomandate, schițele pot ilustra:

1.2.1. fie numai semnalizarea suplimentară;

1.2.2. fie în măsura în care se cere o mai bună înțelegere, pe lângă semnalizarea de bază (sau una din semnalizările de bază posibile) și semnalizarea suplimentară.

1.3. Sub schițe este descrisă numai semnalizarea suplimentară avută în vedere.

1.4. Convoaiele împinse ale căror dimensiuni maxime nu depășesc 110 m x 12 m, formațiile în cuplu ale căror dimensiuni maxime nu depășesc 110 m x 23 m sunt considerate ca nave autopropulsate izolate.

1.5. Exceptând precizările particulare, nava este înzestrată cu lumină de catarg, lumini de borduri și lumină de pupă conform figurii nr.1:

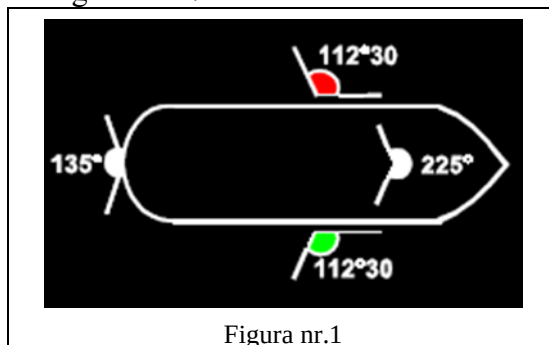


Figura nr.1

2. În sensul prezentei Anexe se utilizează următoarele noțiuni

2.1 *lumină de catarg* - o lumină albă puternică, continuă, vizibilă pe un arc de orizont de 225° și dispusă astfel încât să fie văzută din prova până la 22°30' înapoia traversului fiecărui bord;

2.2 *lumini din borduri* - o lumină verde clară la tribord și o lumină roșie clară la babord, fiecare dintre aceste lumini proiectând o lumină continuă pe un arc de orizont de 112°30' și dispuse astfel încât să fie vizibile începând din prova până la 22°30' înapoia traversului bordului corespunzător;

2.3 *lumină de pupă* - o lumină albă sau galbenă, clară sau obișnuită, proiectând o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de 135° și dispusă astfel încât să fie vizibilă până la 67°30' la fiecare bord începând dinspre pupa;

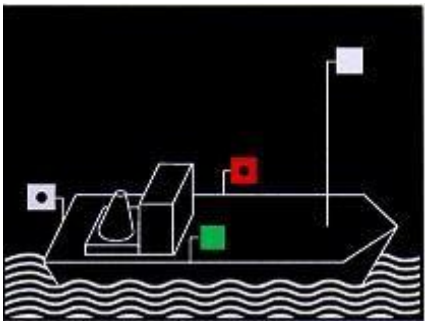
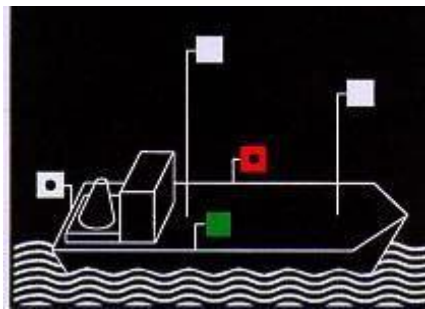
2.4 *lumină vizibilă din toate părțile* - o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de 360°;

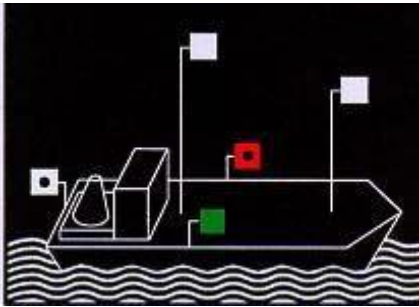
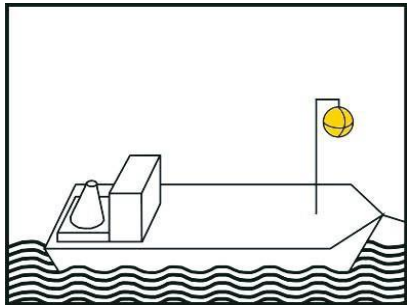
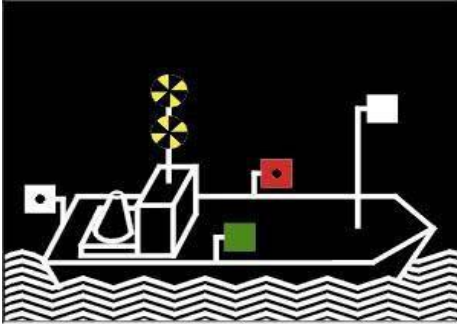
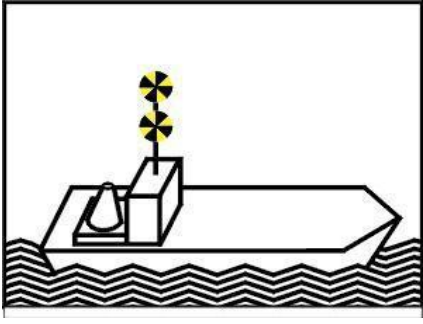
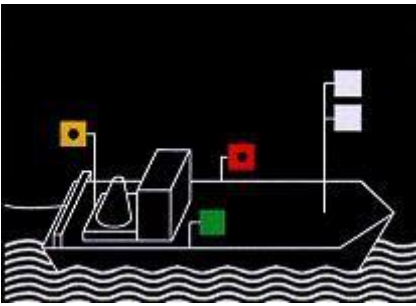
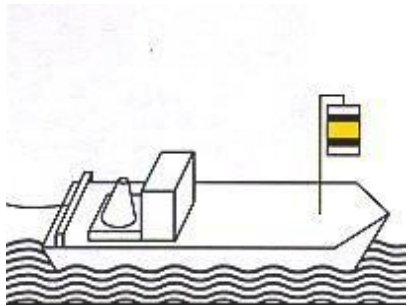
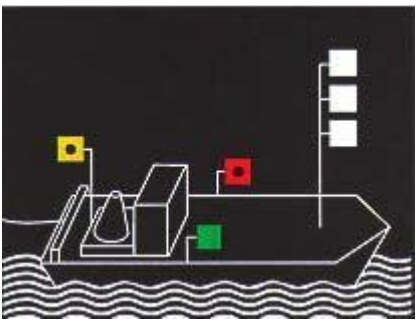
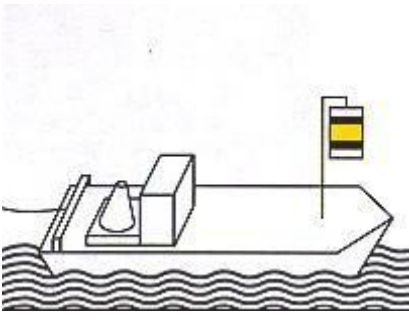
3. Explicația simbolurilor:

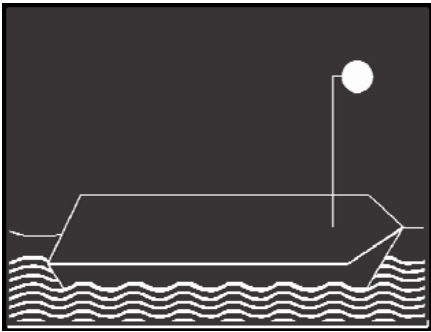
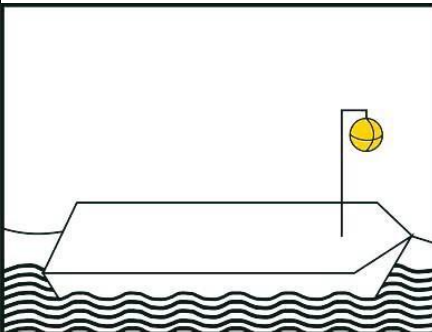
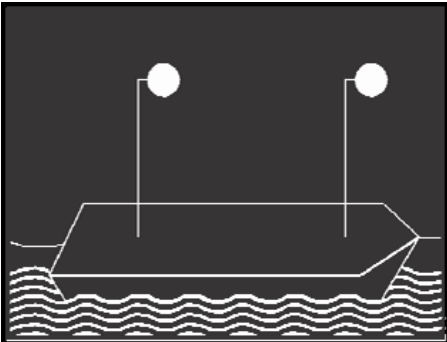
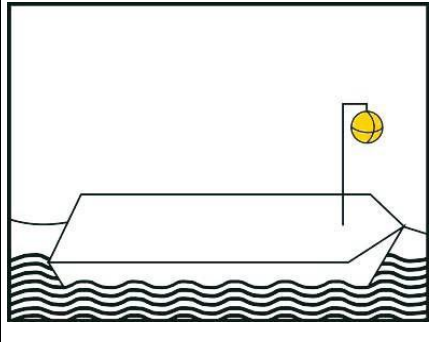
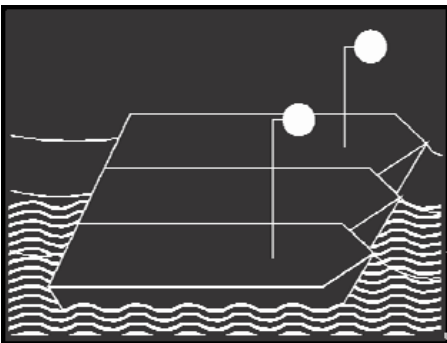
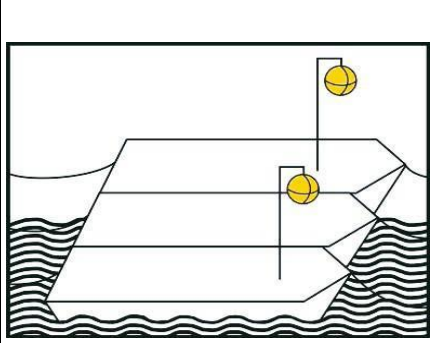
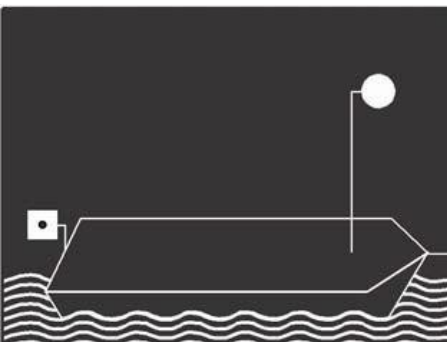
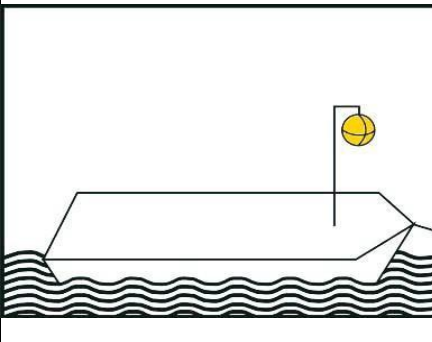
- | | | |
|----|--|---|
| 1) | | lumină care nu este vizibilă pentru un observator (este marcată cu un punct în centrul său) |
| 2) | | lumină fixă vizibilă din toate părțile |
| 3) | | lumină fixă vizibilă numai pe un arc de orizont limitat |
| 4) | | lumină intermitentă |

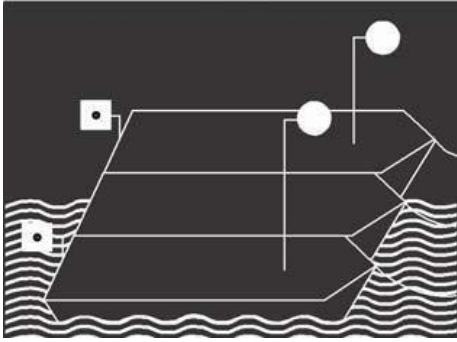
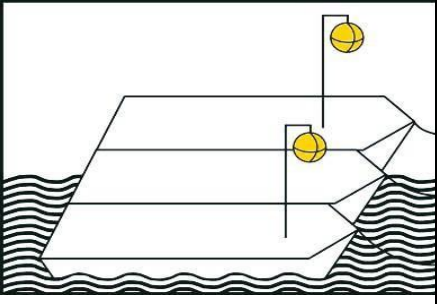
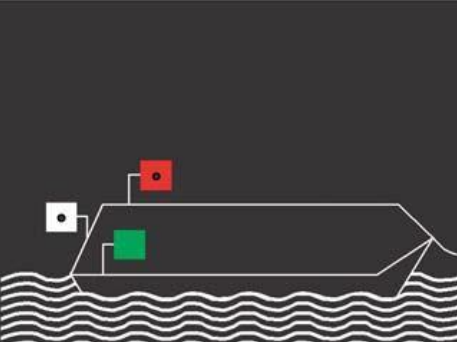
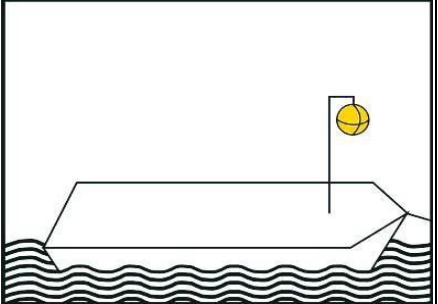
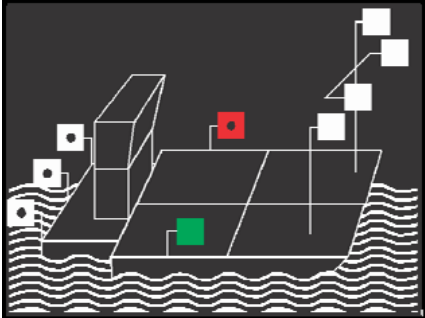
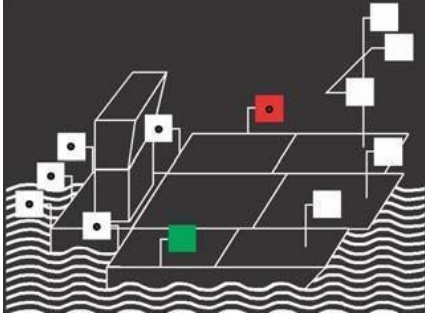
5)		lumină purtată din timp în timp sau lumină facultativă
6)		panou sau pavilion
7)		flamură
8)		balon
9)		cilindru
10)		con
11)		bicon
12)		reflector

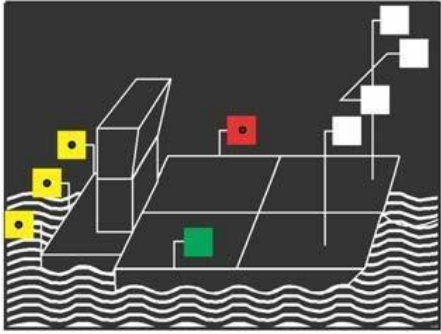
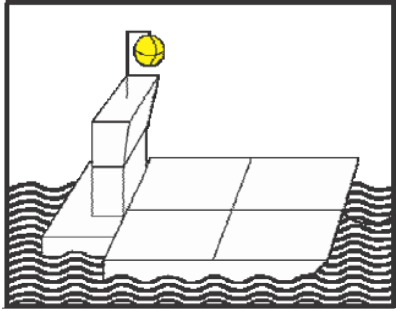
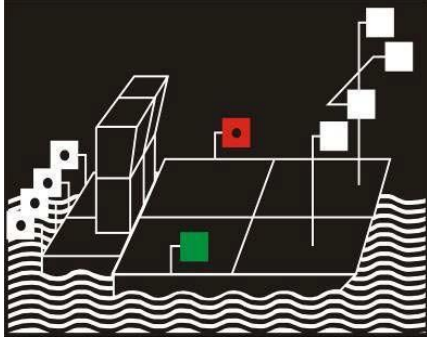
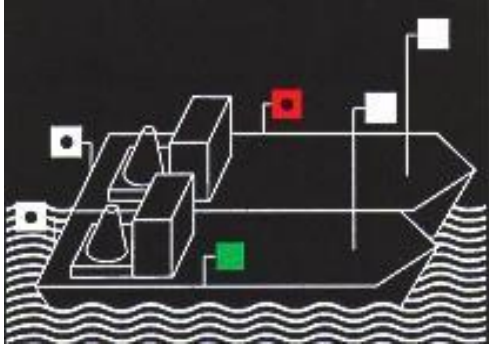
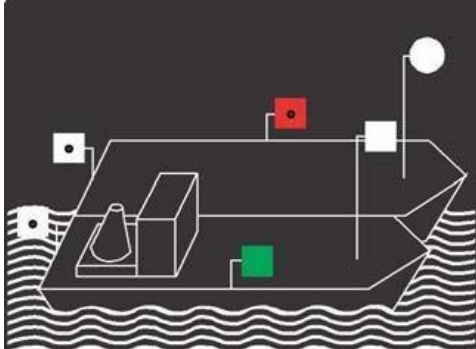
4. Semnalizarea în marș

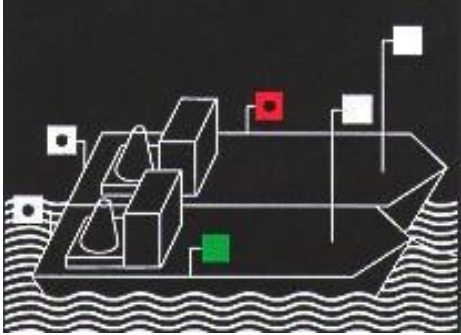
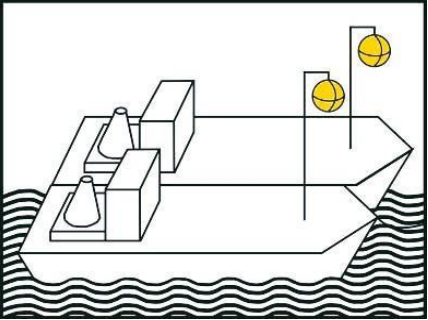
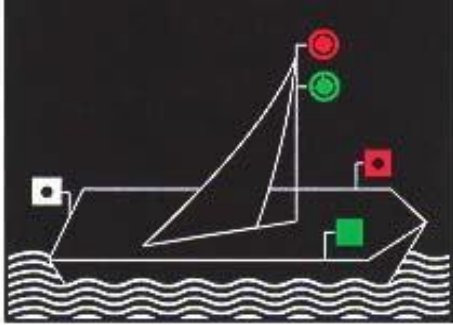
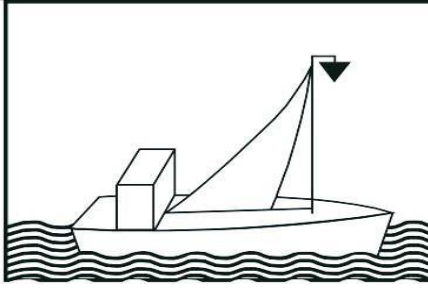
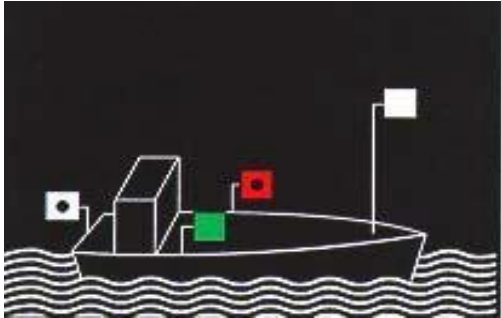
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	1	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Subpunctul 45.1 din Regulament: Nave autopropulsate izolate.		
	2	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Subpunctul 45.2 din Regulament: Nave autopropulsate izolate care poartă a doua lumină de catarg. Este obligatorie pentru navele cu o lungime mai mare de 110 m.		

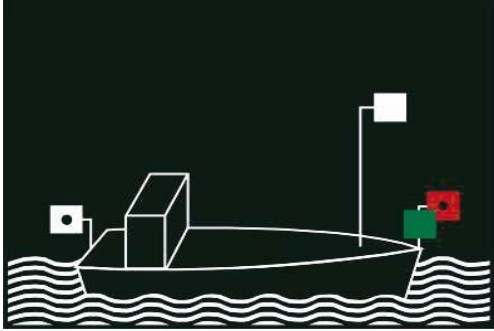
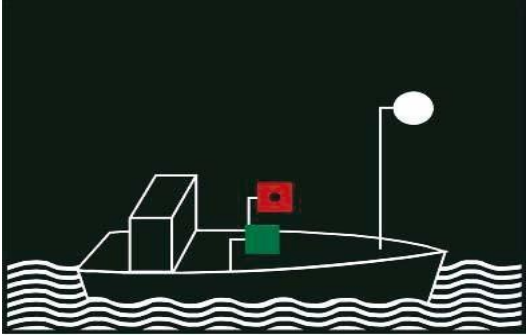
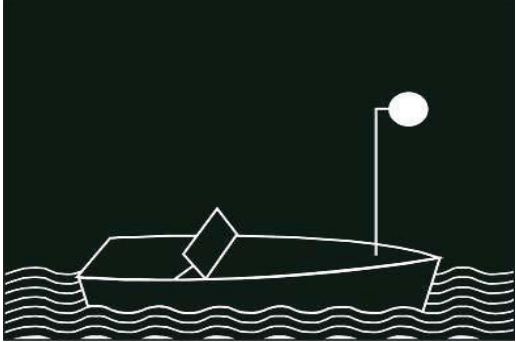
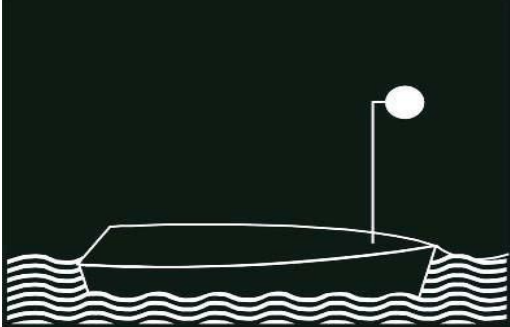
	3	
Subpunctul 45.3 din Regulament: Navă autopropulsată care temporar urmează o navă autopropulsată de întărire.		
	4	
Subpunctul 45.4 din Regulament: Navă rapidă autopropulsată care navighează singură.		
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	5	
Subpunctul 46.1 din Regulament: Navă autopropulsată în marș din capul unui convoi remorcat sau navă autopropulsată de întărire.		
	6	
Subpunctul 46.2 din Regulament: Fiecare din navele autopropulsate care navighează în fața unui convoi remorcat sau de întărire, atunci când sunt mai multe nave care navighează una lângă alta.		

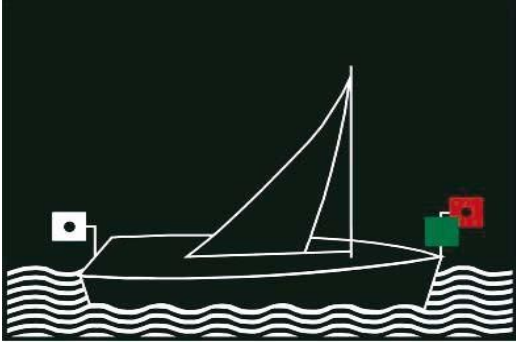
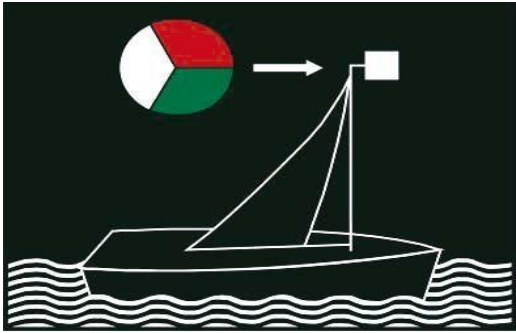
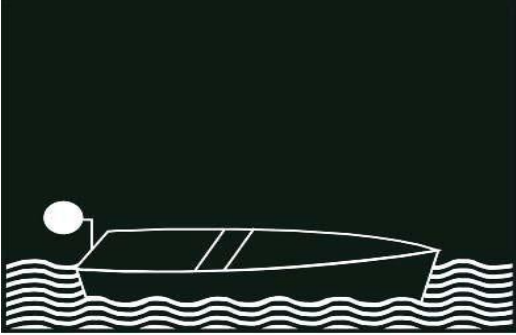
	7	
Subpunctul 46.3 din Regulament: Nave remorcate.		
	8	
Subpunctul 46.3.1 din Regulament: Lungimea unui convoi remorcat depășește 110 m.		
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	9	
Subpunctul 46.3.2 din Regulament: Partea remorcată a unui convoi care cuprinde un rând alcătuit din mai mult de două nave cuplate.		
	10	
Subpunctul 46.4 din Regulament: Nava aflată în ultimul rând al convoiului remorcat.		

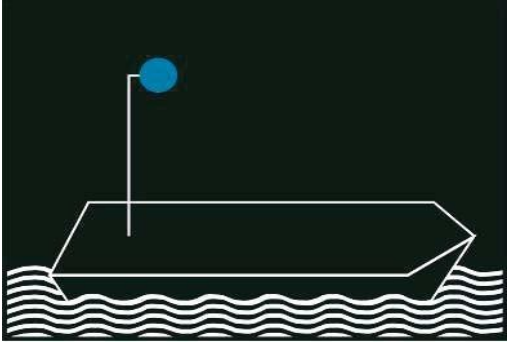
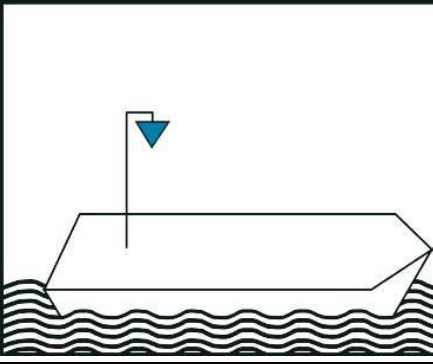
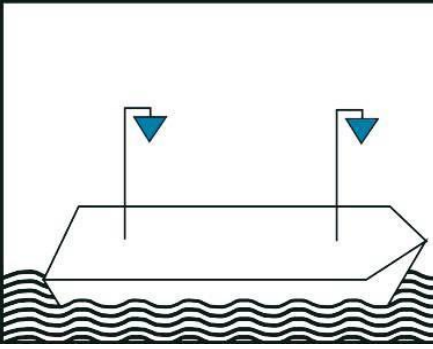
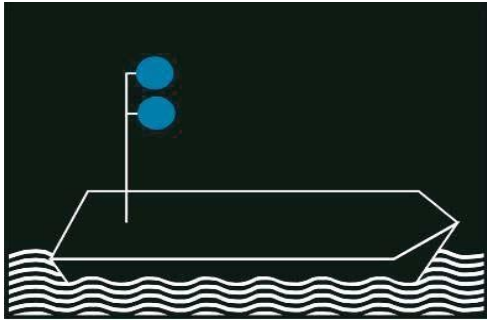
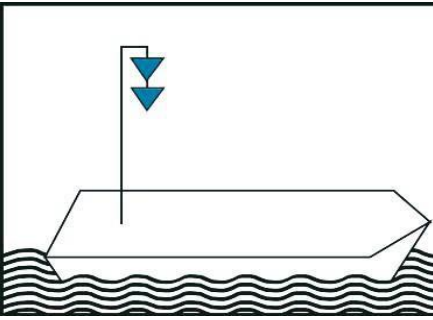
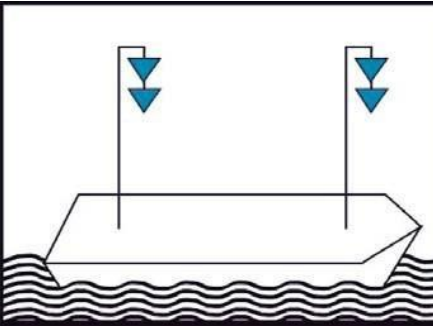
	11	
Subpunctul 46.4 din Regulament: Navele aflate în ultimul rând al convoiului remorcat, care cuprinde un rând alcătuit din mai mult de două nave cuplate.		
	12	
Subpunctul 46.6 din Regulament: Nave remorcate care vin direct de pe mare sau care pleacă pe mare.		
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	13	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 47.1 din Regulament: Convoaie împinse.		
	14	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 47.1 pentru lumina din pupa pe fiecare navă din Regulament: Convoaie împinse, cu mai mult de două nave vizibile din spate pe toată lățimea.		

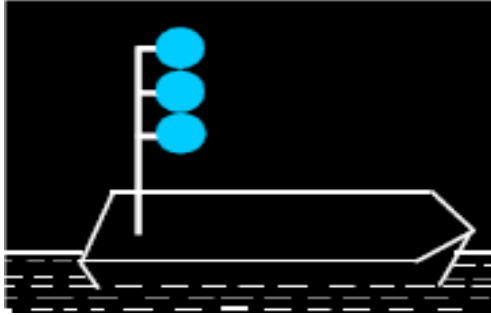
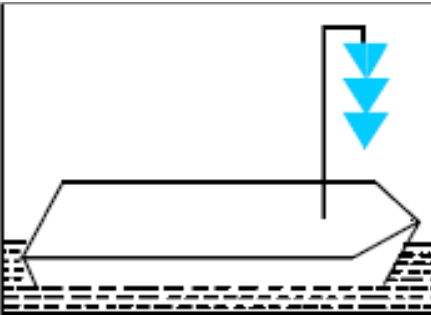
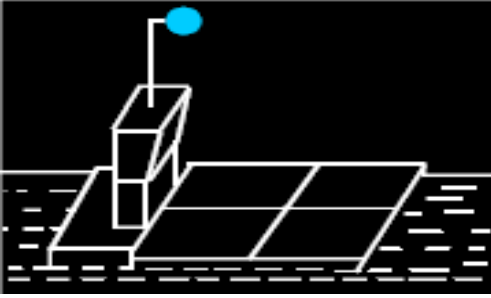
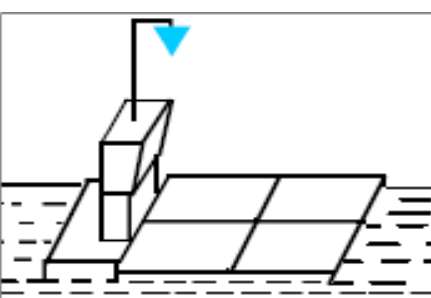
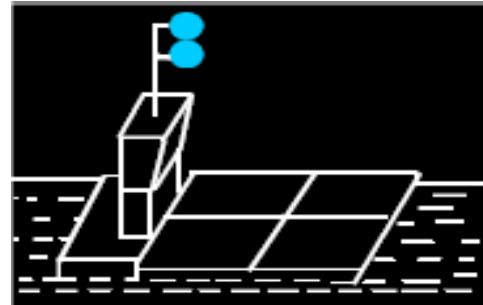
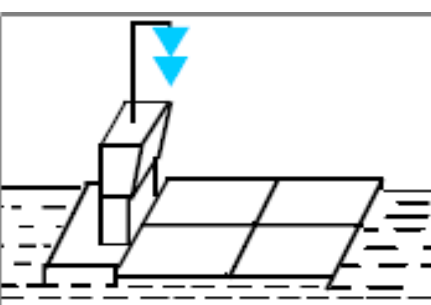
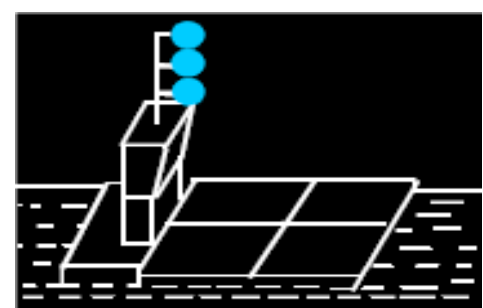
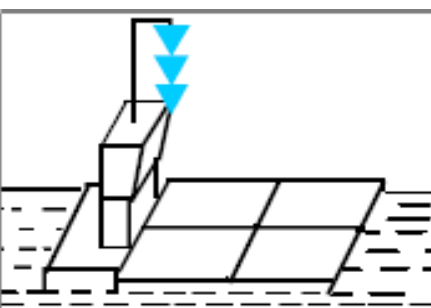
	15	
Subpunctul 47.2 din Regulament: Convoaie împinse precedate de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire.		
	16	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 47.4 din Regulament: Convoaie împinse la care propulsia este asigurată de două împingătoare.		
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	17	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 48.1 din Regulament: Formație în cuplu alcătuită din două nave autopropulsate.		
	18	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 48.1 din Regulament: Formație în cuplu alcătuită dintr-o navă autopropulsată și o navă nepropulsată		

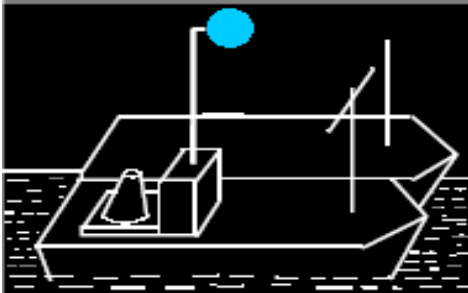
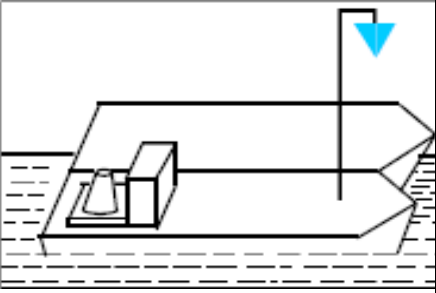
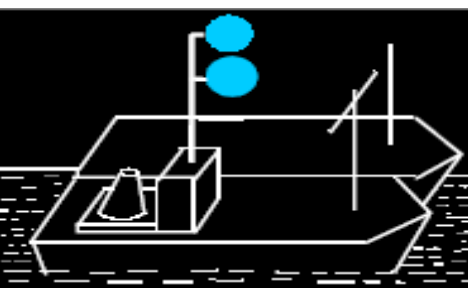
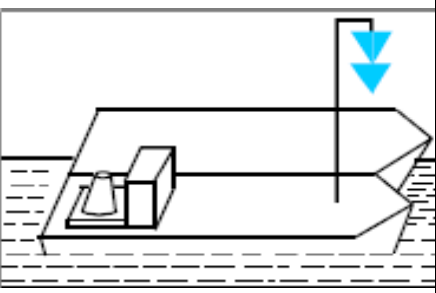
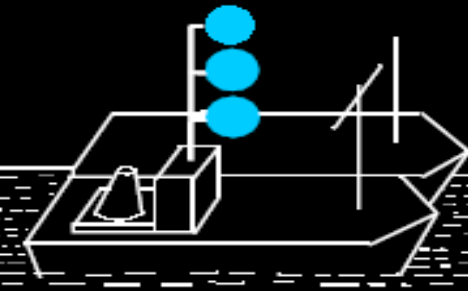
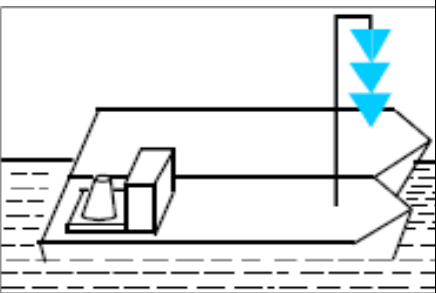
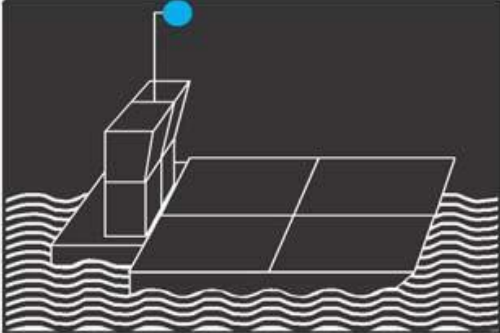
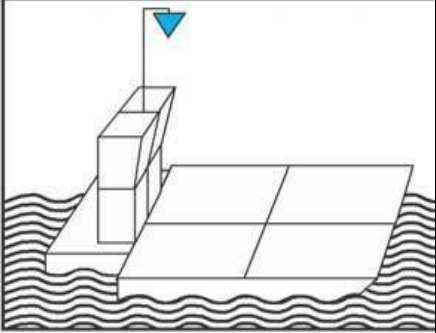
	19	
Subpunctul 48.2 din Regulament: Formații în cuplu care sunt precedate de una sau mai multe nave autopropulsate de întărire.		
	20	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 49 din Regulament: Nave cu vele.		
	21	
Subpunctul 49.3 din Regulament: Navă care navighează cu pânze și care utilizează în același timp propriile mijloace mecanice de propulsie.		
	22	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 50.1 din Regulament: Ambarcațiuni mici autopropulsate izolate: o lumină de catarg, clară și nu puternică, lumini din borduri, obișnuite și nu clare, o lumină de pupa sau:		

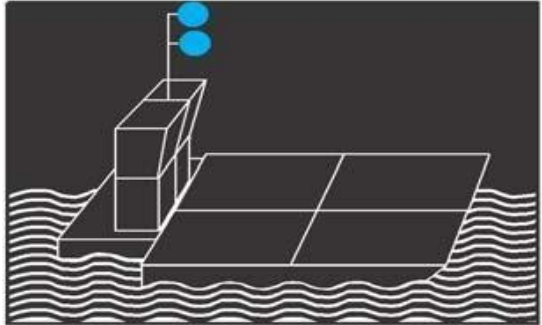
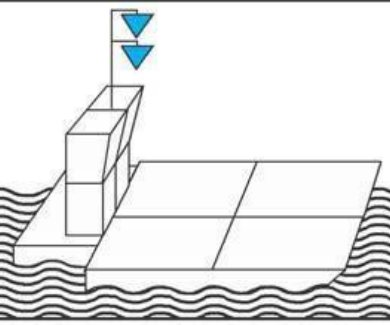
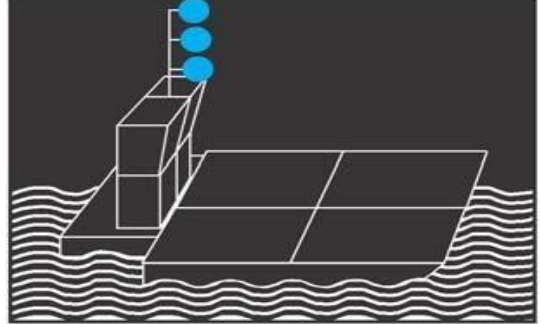
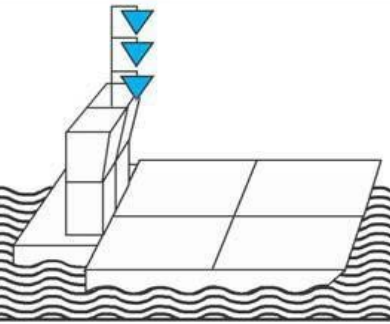
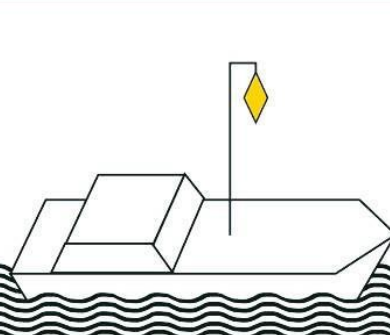
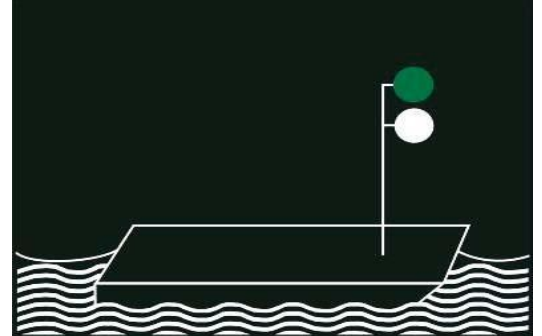
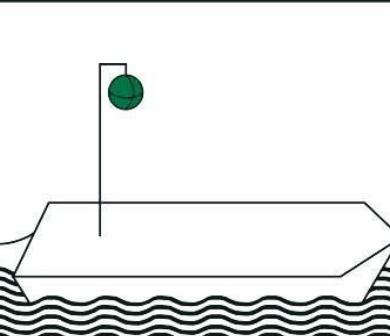
	23	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
o lumină de catarg, clară și nu puternică, lumini din borduri, obișnuite și nu clare, plasate una lângă alta sau în aceeași lampă, la prova sau aproape de prova, o lumină de pupa sau:		
	24	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
o lumină albă, vizibilă din toate părțile, luminile din borduri plasate conform schiței 22 sau 23		
	25	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Subpunctul 50.2 din Regulament: Ambarcațiuni mici autopropulsate izolate, cu o lungime mai mică de 7 m.		
	26	<i>Fără semnalizare suplimentară</i>
Subpunctul 50.4 din Regulament: Ambarcațiuni mici remorcate sau duse (legate) în cuplu.		

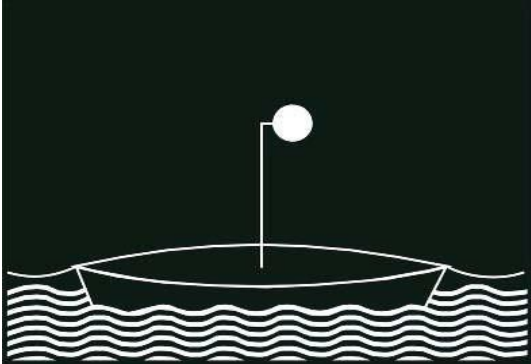
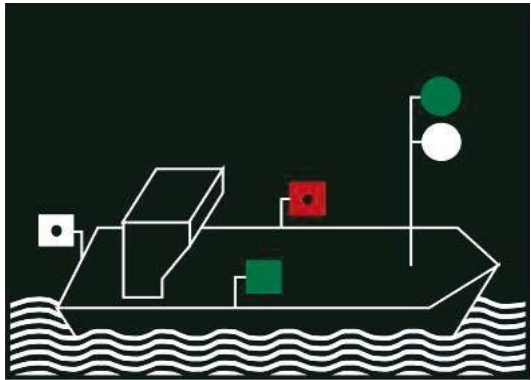
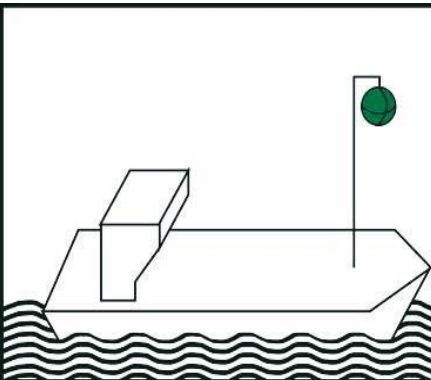
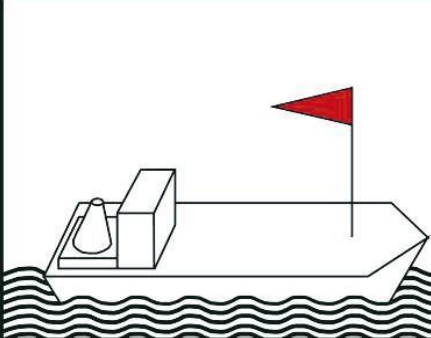
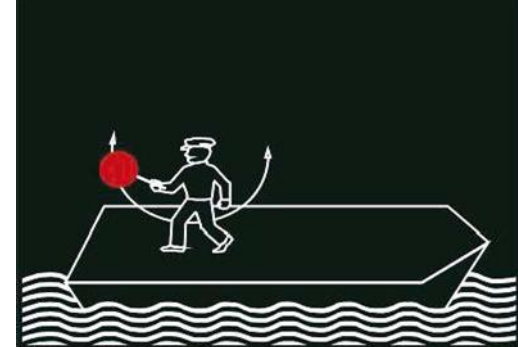
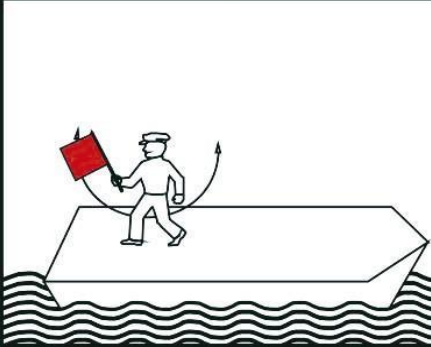
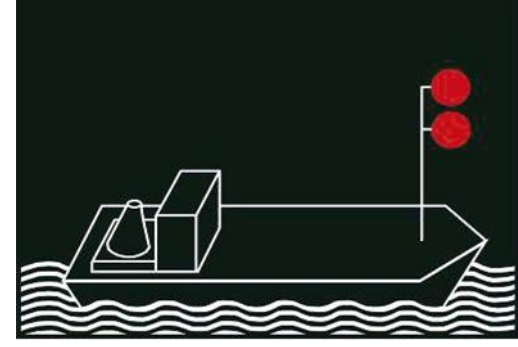
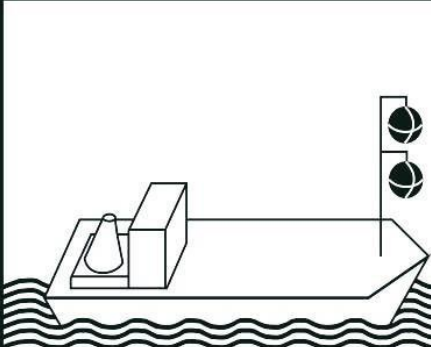
	27	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 50.5 din Regulament: Ambarcațiuni mici cu vele: lumini din borduri, care pot fi obișnuite sau clare, plasate una lângă alta sau în aceeași lampă, la prova sau aproape de prova, o lumină de pupa sau:		
	28	Fără semnalizare suplimentară
lumini din borduri, care pot fi obișnuite sau clare și o lumină de pupa dispuse în aceeași lampă în vârful catargului.		
	29	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 50.5 din Regulament: Ambarcațiuni mici cu vele și cu o lungime mai mică de 7 m care poartă o lumină albă vizibilă din toate părțile și având în plus o a doua lumină albă obișnuită atunci când se apropie alte nave.		
	30	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 50.6 din Regulament: Ambarcațiuni mici izolate care nu sunt nici autopropulsate și nici cuvele.		

	31a	
	31b	
Subpunctul 51.1 din Regulament: Semnalizarea suplimentară a navelor care efectuează anumite transporturi de substanțe inflamabile conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		
	32a	
	32b	
Subpunctul 51.2 din Regulament : Semnalizarea suplimentară a navelor care efectuează anumite transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		

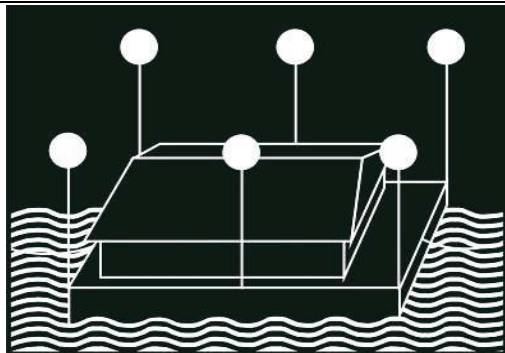
	33	
Subpunctul 51.3 din Regulament: Semnalizarea suplimentară a navelor care efectuează anumite transporturi de substanțe explozive conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) din ADN.		
	34a	
Subpunctul 51.4 din Regulament: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse care efectuează anumite transporturi de substanțe inflamabile conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	34b	
Subpunctul 51.4 din Regulament: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse care efectuează anumite transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	34c	
Subpunctul 51.4 din Regulament: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse care efectuează anumite transporturi de substanțe explozive conform prevederilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		

	35d	
Subpunctul 51.4 din Regulament: Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de substanțe inflamabile conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	35e	
Subpunctul 51.4 din Regulament: Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	35d	
Subpunctul 51.4 din Regulament: Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu care efectuează anumite transporturi de substanțe explozive conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	36a	
Subpunctul 51.5 din Regulament: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse propulsate de două împingătoare care efectuează anumite transporturi de substanțe inflamabile conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		

	36b	
Subpunctul 51.5 din Regulament: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse propulsate de două împingătoare care efectuează anumite transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
	36c	
Punctul 51 din Regulament: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse propulsate de două împingătoare care efectuează anumite transporturi de substanțe explozive conform dispozițiilor paragrafului 7.1.5.0 sau paragrafului 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C coloana (19) din ADN.		
<i>Fără semnalizare suplimentară</i>	37	
Punctul 52 din Regulament: Nave autorizate pentru transportul a mai mult de 12 pasageri și a căror lungime maximă a carenei este mai mică de 20 m.		
	38	
Subpunctul 53.1 din Regulament: Bacurile care nu navigează liber.		

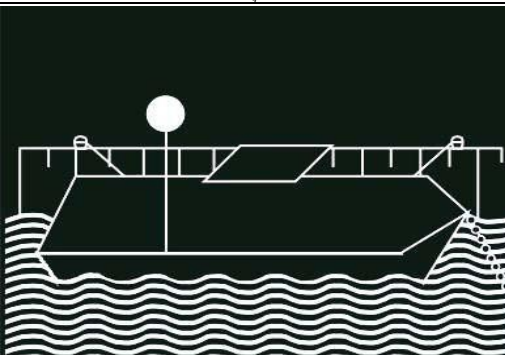
	39	Fără semnalizare suplimentară
Subpunctul 53.2 din Regulament: Barcă sau flotorul din capul unui bac cu cablu longitudinal.		
	40	
Subpunctul 53.3 din Regulament: Bacuri care navighează liber.		
Fără semnalizare suplimentară	41	
Punctul 54 din Regulament: Nave care beneficiază de prioritate la trecere.		
	42	
	43	

Subpunctul 55.1 din Regulament: Semnalizare suplimentară a navelor incapabile să manevreze.

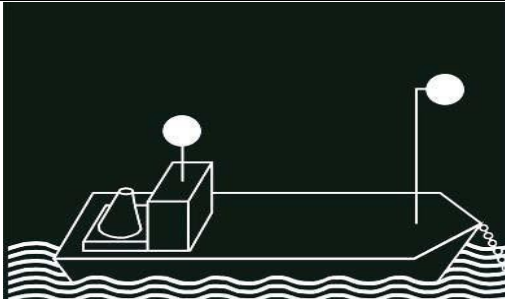
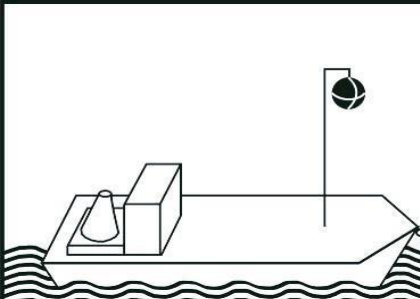
	44	Fără semnalizare suplimentară
---	----	-------------------------------

Punctul 56 din Regulament: Materialele și instalațiile plutitoare în marș.

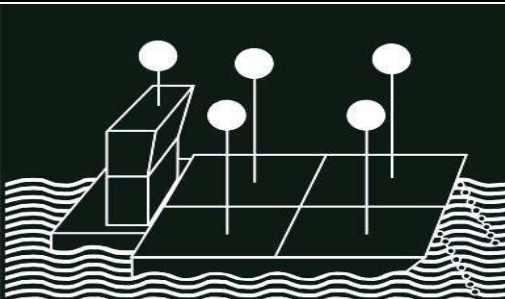
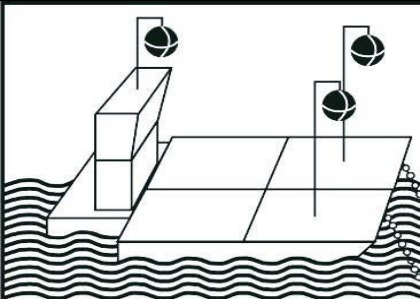
4. Semnalizare în staționare

	45	Fără semnalizare suplimentară
---	----	-------------------------------

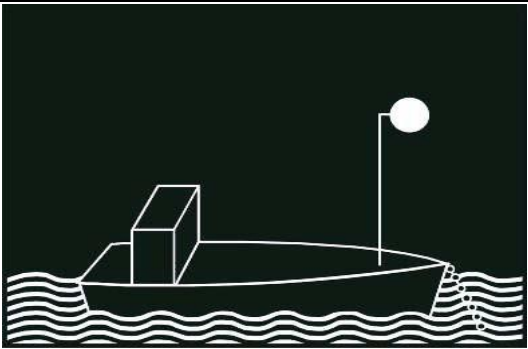
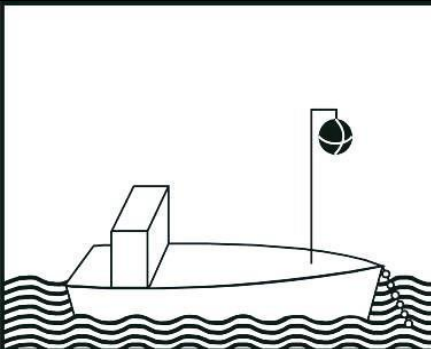
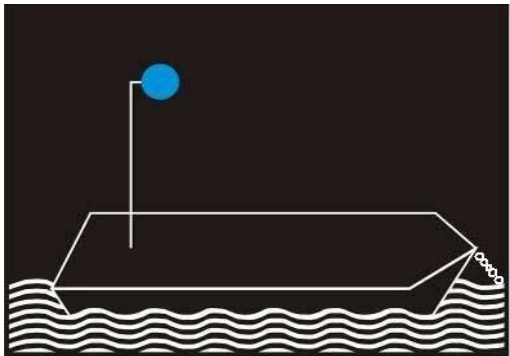
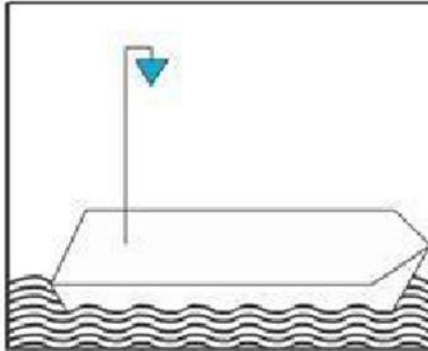
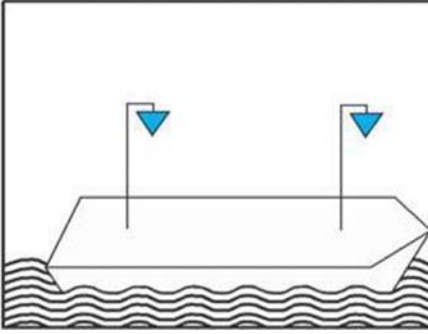
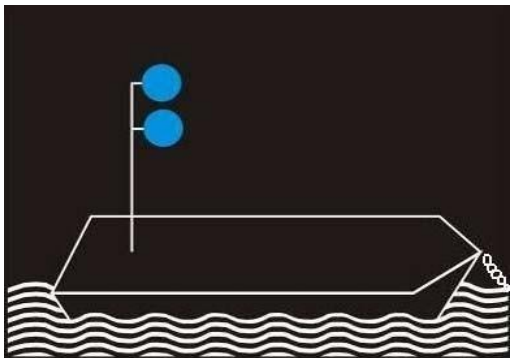
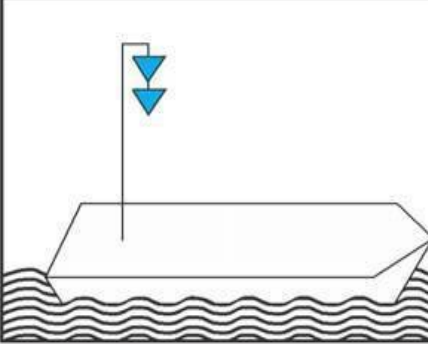
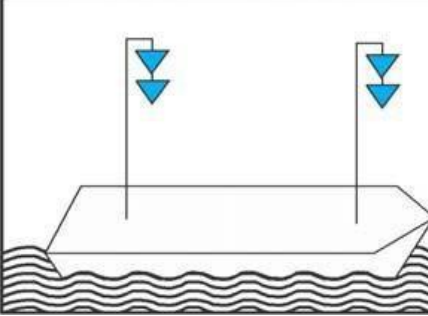
Subpunctul 57.1 din Regulament: Nave legate la mal.

	46	
---	----	---

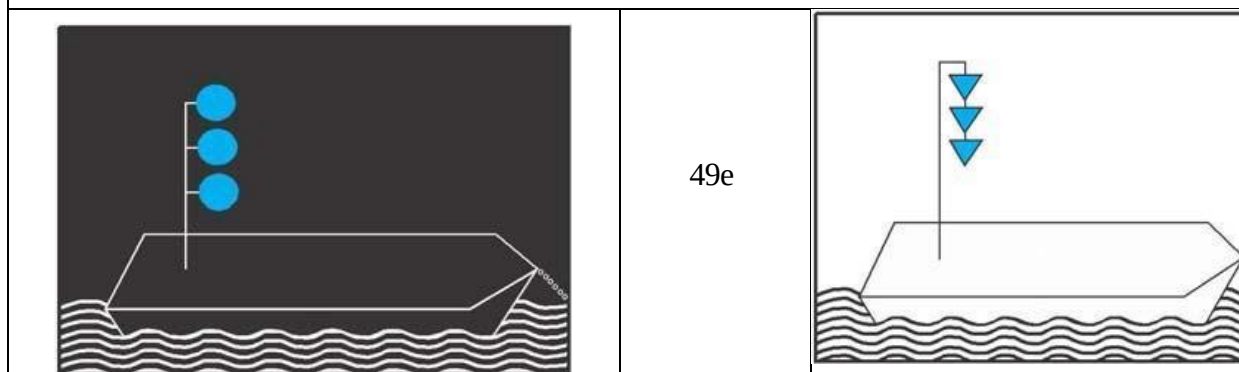
Subpunctul 57.1 din Regulament: Nave care staționează în larg.

	47	
---	----	---

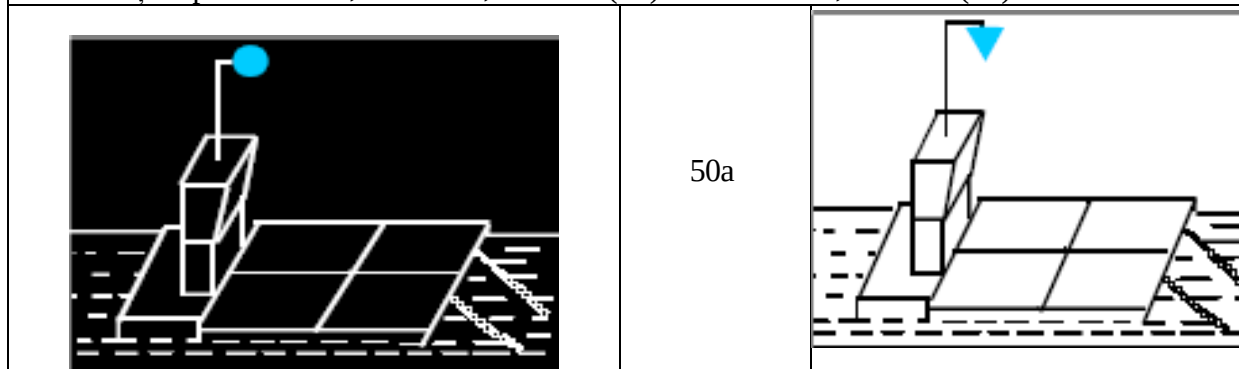
Subpunctul 57.2 din Regulament: Convoaie împinse care staționează în larg.

	48	
Subpunctul 57.3 din Regulament: Ambarcațiuni mici care staționează în larg.		
	49a	
	49b	
Punctul 58 din Regulament: Semnalizare suplimentară a navelor în staționare care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform dispozițiilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.		
	49c	
	49d	

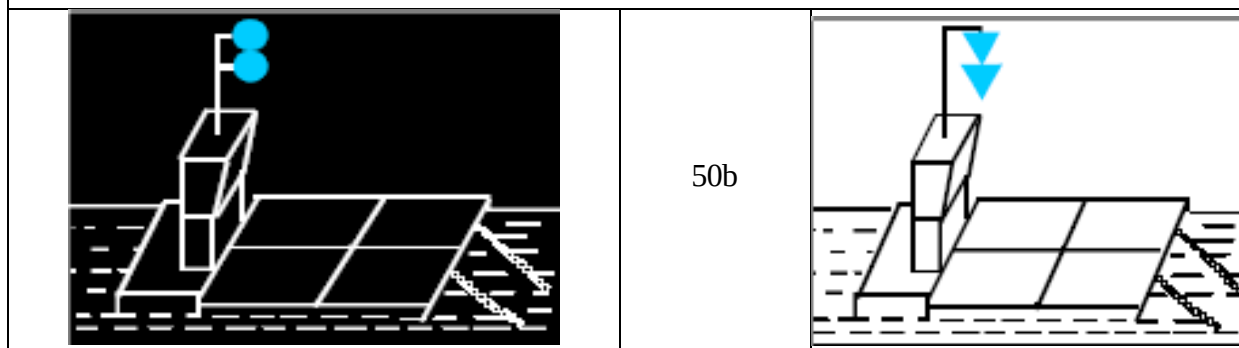
Punctul 58 din Regulament: Semnalizare suplimentară a navelor în staționare care efectuează transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform dispozițiilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.



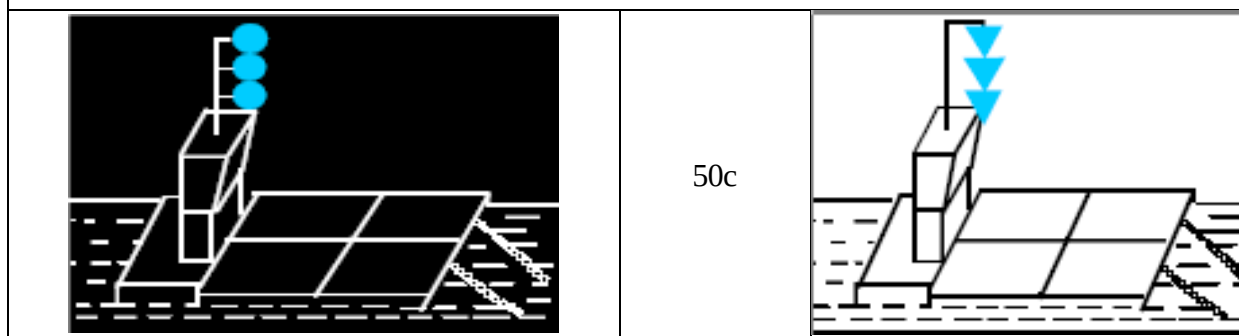
Punctul 58 din Regulament: Semnalizare suplimentară a navelor în staționare care efectuează Transporturi de substanțe explozive conform dispozițiilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.



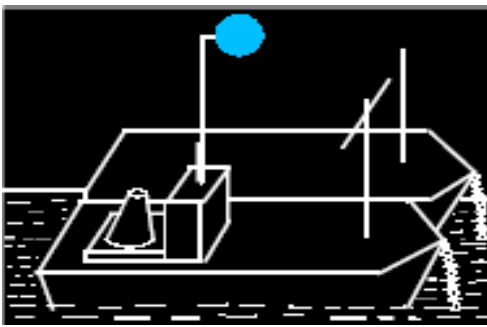
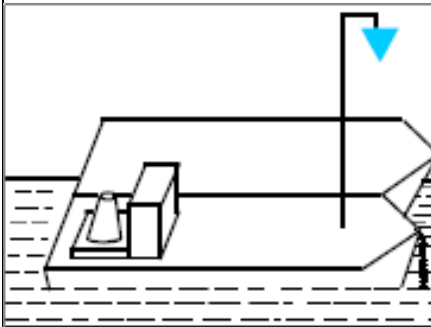
Punctul 58 din Regulament: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse în staționare care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform prevederilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.



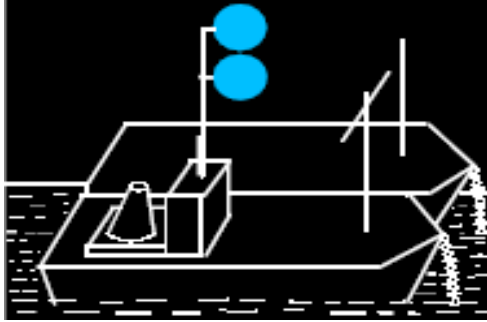
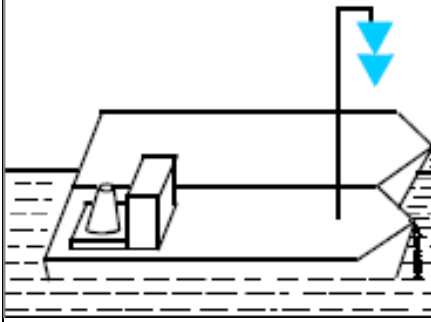
Punctul 58 din Regulament: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse în staționare care efectuează transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform dispozițiilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.



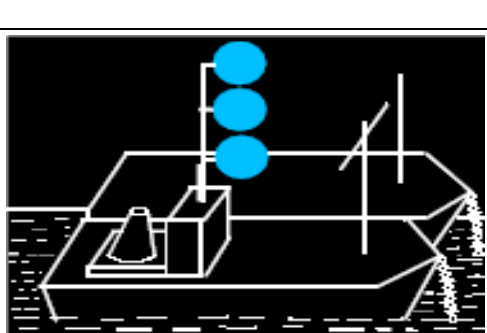
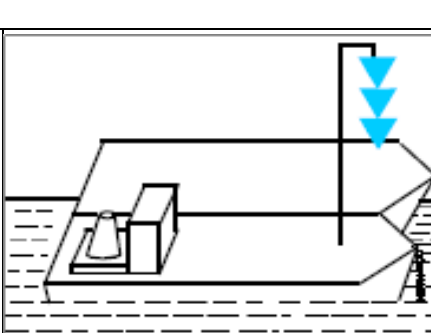
Punctul 58 din Regulament: Semnalizare suplimentară a convoaielor împinse în staționare care efectuează transporturi de substanțe explozive conform dispozițiilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.

	51a	
---	-----	---

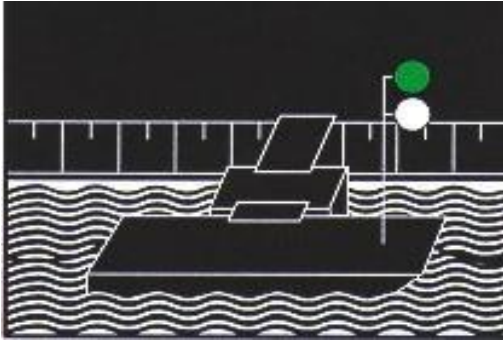
Punctul 58 din Regulament: Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu în staționare care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform dispozițiilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.

	51b	
--	-----	--

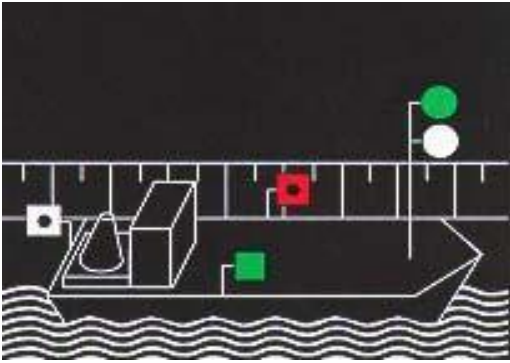
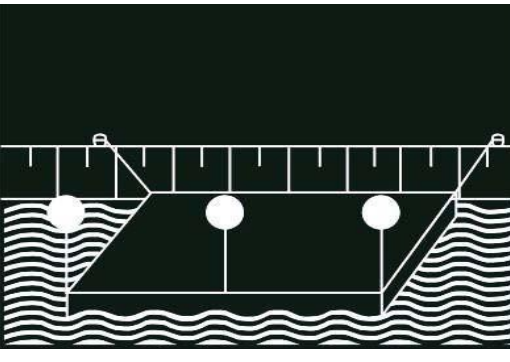
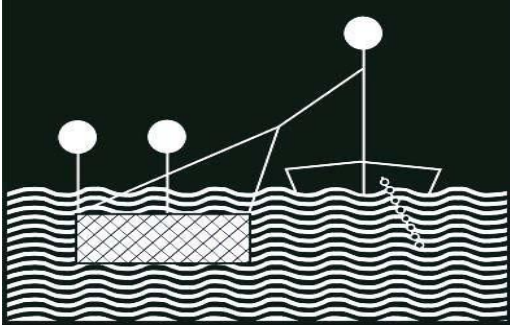
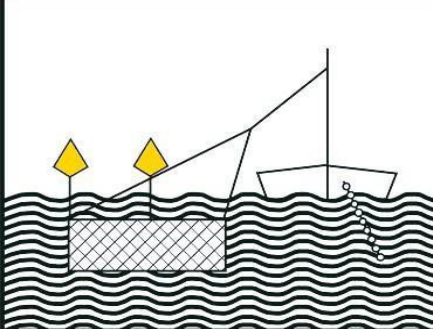
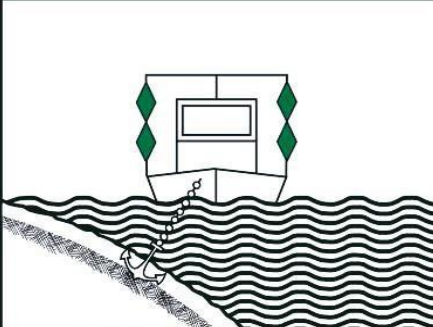
Punctul 53 din Regulament: Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu în staționare care efectuează transporturi de substanțe periculoase pentru sănătate conform dispozițiilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.

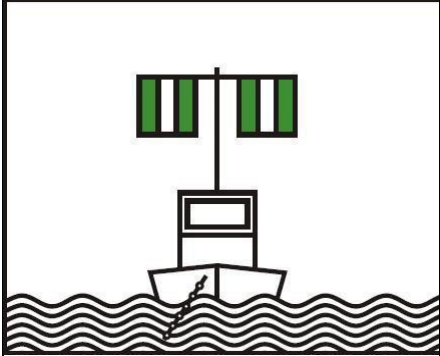
	51c	
---	-----	---

Punctul 58 din Regulament: Semnalizare suplimentară a formațiunilor în cuplu în staționare care efectuează transporturi de substanțe explozive conform dispozițiilor sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN și capitolului 3.2, tabelul A, coloana (12) sau tabelul C, coloana (19) din ADN.

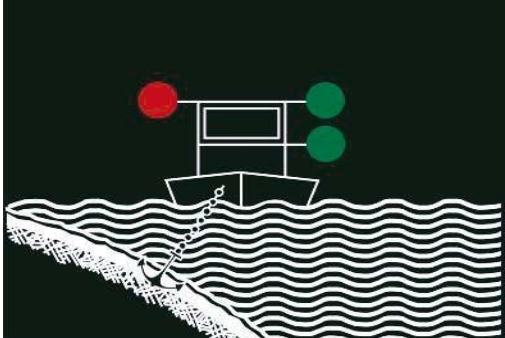
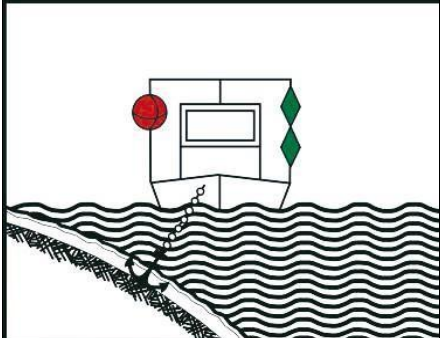
	52	Fără semnalizare suplimentară
---	----	-------------------------------

Punctul 59 din Regulament: Bacuri care nu navighează liber, staționate la debarcaderul lor.

	53	Fără semnalizare suplimentară
Punctul 60 din Regulament: Bacuri care navighează liber în exploatare, staționate la debarcaderul lor		
	54	Fără semnalizare suplimentară
Punctul 61 din Regulament: Materiale și instalații plutitoare în staționare.		
	55	
Punctul 62 din Regulament: Nave de pescuit în staționare cu plase sau unelte de pescuit, care constituie pericol pentru navigație.		
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	56a	

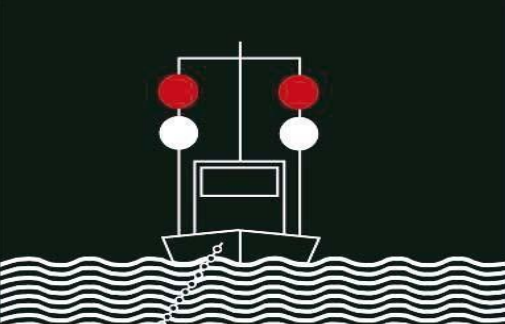
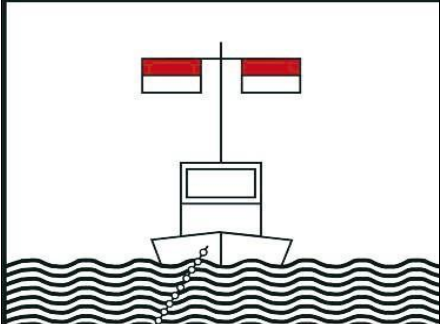
	56b	
--	-----	---

Subpunctul 63.1.1 din Regulament: Aparare plutitoare în lucru și nave care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau de măsurare; trecere liberă din ambele părți.

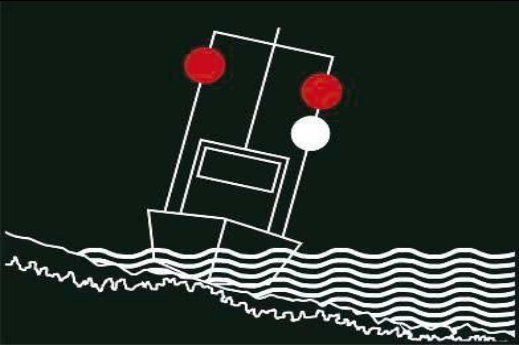
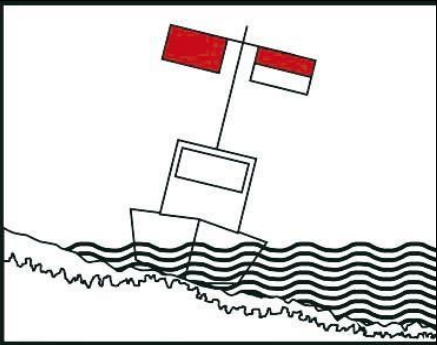
	57a	
---	-----	---

	57b	
--	-----	--

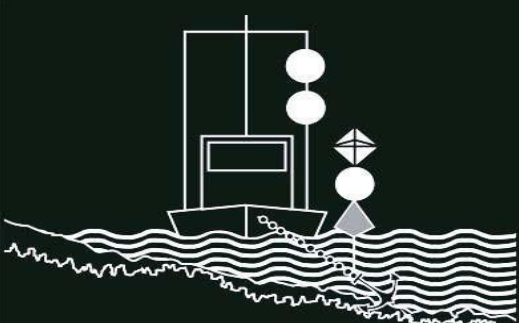
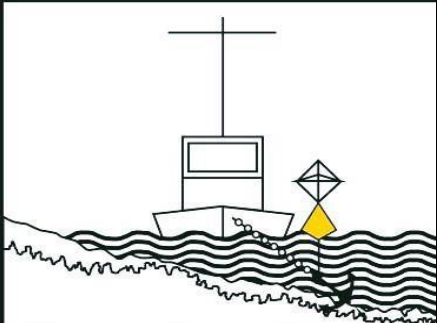
Subpunctul 63.1 din Regulament: Aparare plutitoare în lucru și nave care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau măsurare; trecere liberă pe o parte.

	58	
---	----	---

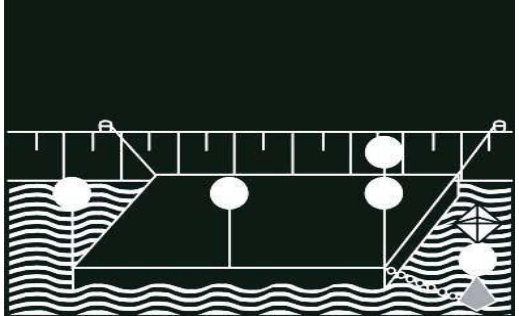
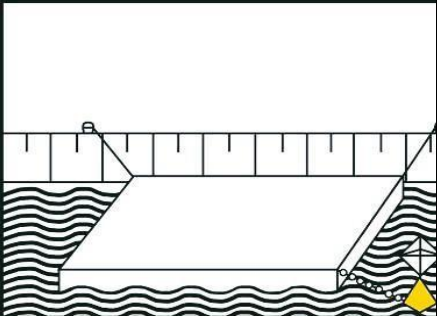
Subpunctul 61.1.3 din Regulament: Aparare plutitoare în lucru și nave care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau măsurare și nave eșuate sau scufundate care trebuie protejate împotriva valurilor; trecere liberă din ambele părți.

	59	
--	----	--

Subpunctul 61.1.3 și 61.1.4 din Regulament: Aparare plutitoare în lucru și nave care efectuează lucrări sau operațiuni de sondare sau măsurare și nave eșuate sau scufundate care trebuie protejate împotriva valurilor; trecere liberă pe o parte.

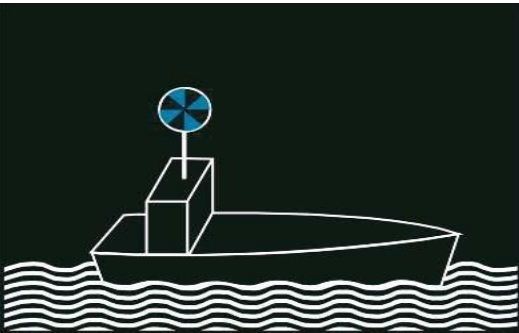
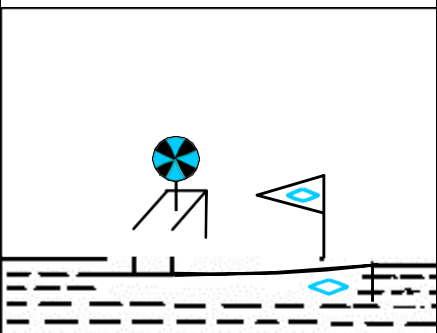
	60	
---	----	---

Punctul 64 din Regulament: Nave a căror ancore pot constitui un pericol pentru navigație.

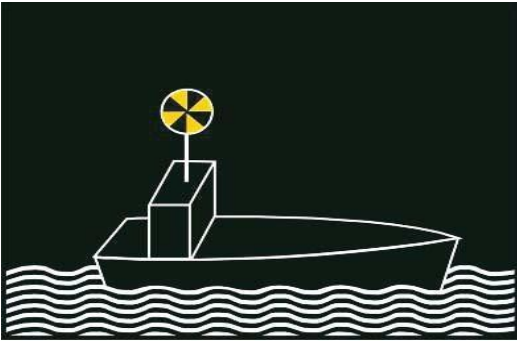
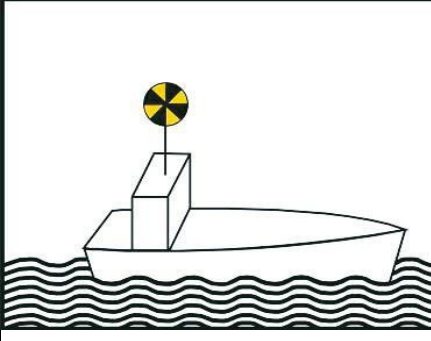
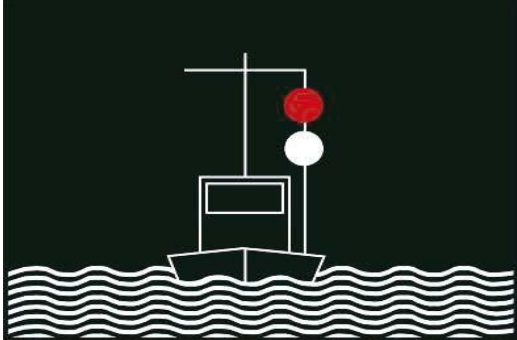
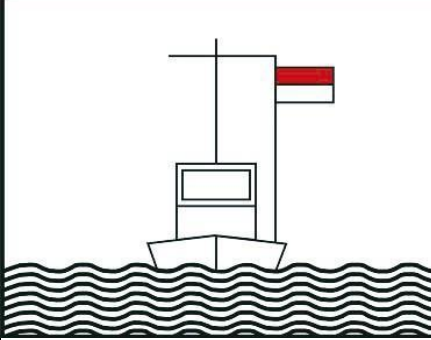
	61	
--	----	--

Punctul 64 din Regulament: Materialele plutitoare și instalațiile plutitoare ale căror ancore pot constitui un pericol pentru navigație.

5. Semnalizări speciale

NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	62	

Punctul 65 din Regulament: Semnalizare suplimentară a navelor autorităților de control și a navelor pentru stingerea incendiilor și de salvare.

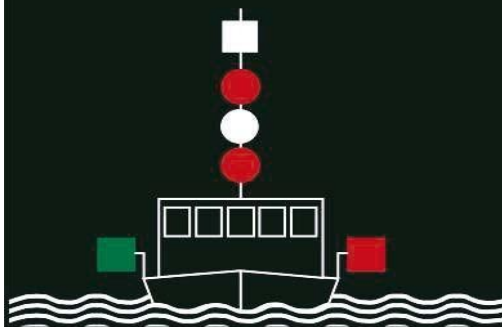
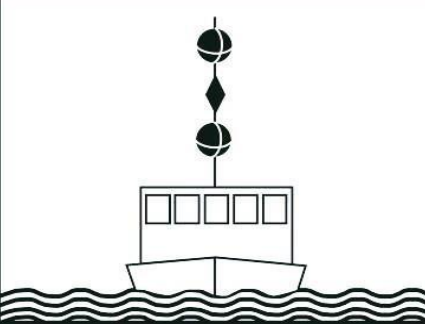
	63	
	64	
	65	
Punctul 68 din Regulament: Semnale de pericol.		
NOAPTEA	SCHIȚA	ZIUA
	66	
Punctul 69 din Regulament: Interzicerea accesului la bord.		

	67	
---	----	---

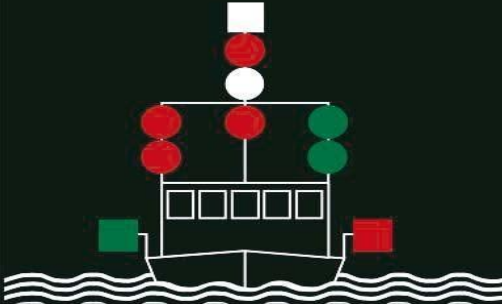
Punctul 70 din Regulament: Interzicerea fumatului sau utilizării luminilor sau lămpilor neprotejate.

	68	
---	----	---

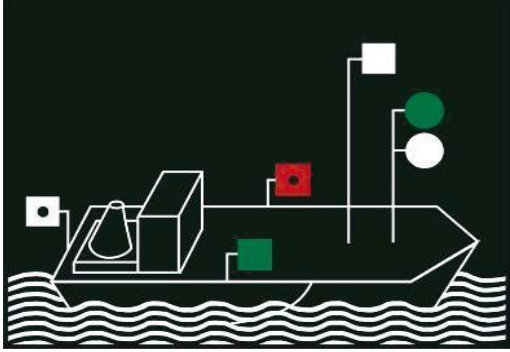
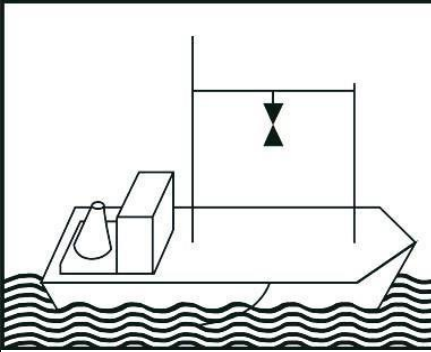
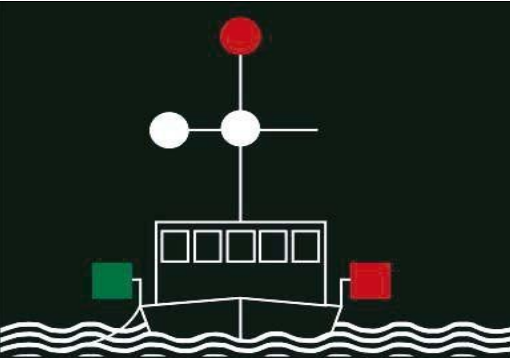
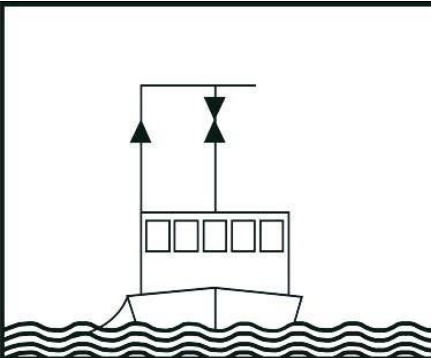
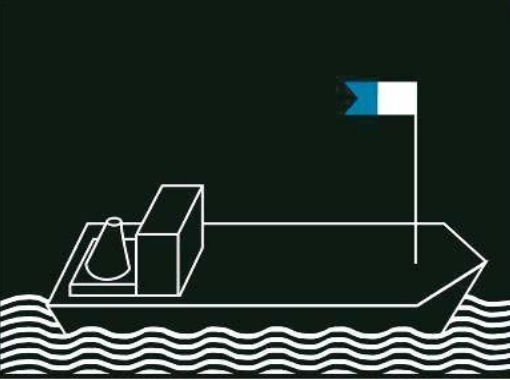
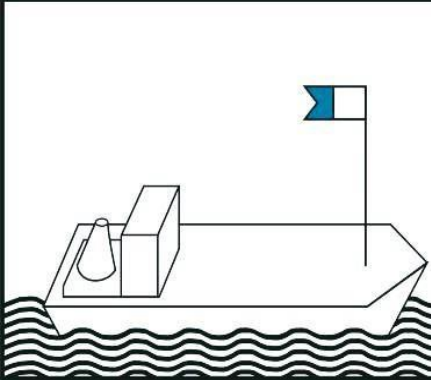
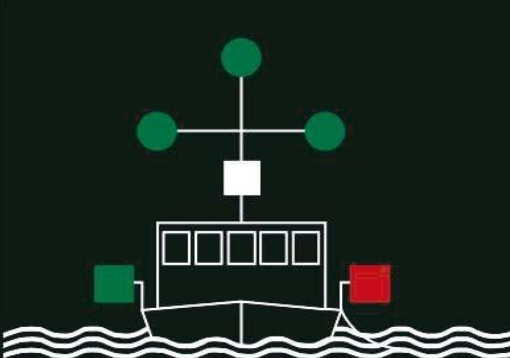
Punctul 71 din Regulament: Interzicerea staționării laterale.

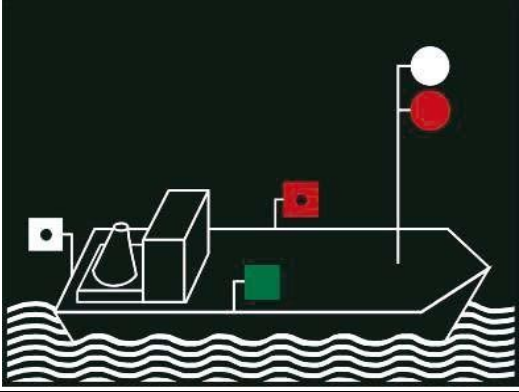
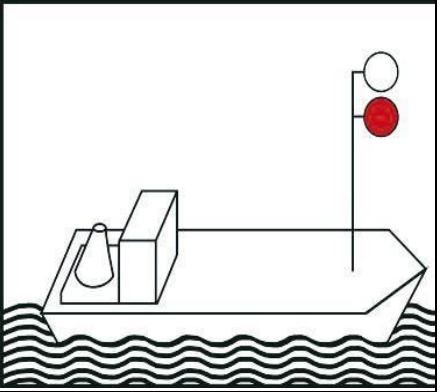
	69	
---	----	---

Subpunctul 72.1 din Regulament: Semnalizarea suplimentară a navelor cu capacitate redusă de manevră.

	70	
---	----	---

Subpunctul 72.2 din Regulament: Semnalizarea suplimentară a navelor cu capacitate redusă de manevră.; trecere liberă pe o parte.

	71	
Subpunctul 73.1 din Regulament: Semnalizarea suplimentară a navelor care trag prin apă un năvod sau altă unealtă de pescuit (trauler).		
	72	
Subpunctul 73.2 din Regulament: Nave de pescuit altele decât traulerele ale căror unelte de pescuit sunt întinse pe o distanță orizontală mai mare de 150 m de la navă.		
	73	
Punctul 74 din Regulament: Semnalizarea suplimentară a navelor utilizate pentru practicarea plonjării subacvatice.		
	74	
Punctul 75 din Regulament: Semnalizarea suplimentară a navelor care fac dragaj de mine.		

	75	
Punctul 76 din Regulament: Semnalizarea suplimentară a navelor în serviciu de pilotaj.		
	76	
Punctul 37 din Regulament: Marcarea de identificare a navelor care utilizează gaz natural lichefiat (GNL) drept combustibil.		

I. SONORITATEA SEMNALELOR

1. Instalațiile sonore acționate mecanic utilizate de nave în navigația interioară, trebuie să fie capabile de a produce semnale sonore care au următoarele caracteristici:

1.1. Frecvența:

1.1.1. pentru navele autopropulsate cu excepția ambarcațiunilor mici prevăzute la litera b, frecvența fundamentală este de 200 Hz cu o toleranță de $\pm 20\%$;

1.1.2. pentru navele nepropulsate și pentru ambarcațiunile mici care sunt amenajate sau folosite pentru remorcarea navelor, altele decât ambarcațiunile mici, frecvența fundamentală trebuie să fie mai mare de 350 Hz;

1.1.3. pentru semnalele tritonale folosite de navele care navighează cu radar în condiții de vizibilitate redusă, frecvențele fundamentale ale sunetelor trebuie să fie cuprinse între 165 Hz și 297 Hz cu un interval de cel puțin două tonuri între sunetul cel mai înalt și sunetul cel mai de jos.

1.2. Nivelele intensității acustice prevăzute mai jos sunt măsurate sau se stabilesc la o distanță de 1 m în fața centrului pavilionului urechii, măsurătoarea fiind efectuată într-un loc cât mai deschis posibil:

1.2.1. pentru navele autopropulsate cu excepția ambarcațiunilor mici, prevăzute la paragraful b, nivelul intensității acustice ponderate trebuie să fie cuprins între 120 - 140 dB (A).

1.2.2. pentru navele nepropulsate și pentru ambarcațiunile mici care nu sunt amenajate sau folosite pentru remorcarea de nave, altele decât ambarcațiunile mici, nivelul intensității acustice ponderate trebuie să fie cuprins între 100 - 125 dB (A).

1.2.3. pentru semnalele sonore tritonale emise de navele care navighează cu radar în condiții de vizibilitate redusă, nivelul intensității acustice ponderate a fiecărui sunet, trebuie să fie cuprins între 120 - 140 dB (A).

II. CONTROLUL NIVELULUI INTENSITĂȚII (PRESIUNII) ACUSTICE

1. Controlul nivelului presiunii acustice se efectuează de autoritățile competente cu ajutorul sonometrului standard al Comisiei Electrotehnice Internaționale (Ref. C.E.I. 179) sau cu ajutorul unui sonometru obișnuit corespunzător C.E.I. (Ref. C.E.I. 123).

III. SEMNALE SONORE UTILIZATE DE NAVE

2. Semnalele sonore, trebuie să fie formate prin emisia unui sunet sau mai multor sunete consecutive având următoarele caracteristici:

2.1 *sunet scurt* - un sunet cu o durată de cca. 1 secundă;

2.2 *sunet lung* - un sunet cu o durată de cca. 4 secunde, intervalul dintre două sunete consecutive fiind de cca. 1 secundă;

2.3 *serie de sunete foarte scurte* - o serie de minim 6 sunete cu o durată de aproximativ un sfert de secundă fiecare, separate prin pauze cu o durată de aproximativ un sfert de secundă;

2.4 *semnal tritonal* - un semnal sonor constituit din trei sunete de tonalități diferite, fără întrerupere între ele, cu o durată totală de aproximativ 2 secunde. Frecvența sunetelor emise trebuie să fie cuprinsă între 165 Hz și 297 Hz, iar între sunetul cel mai înalt și sunetul cel mai jos trebuie să existe o diferență de cel puțin două tonuri întregi. Fiecare serie de trei sunete trebuie să înceapă cu tonul cel mai de jos și să se termine cu tonul cel mai înalt;

2.5 *serie de băți de clopot* - două băți de clopot.

Secțiunea 1
Semnale generale

	Un sunet lung.	ATENȚIE !	
	Un sunet scurt.	VIN LA TRIBORD.	
	Două sunete scurte.	VIN LA BABORD.	
	Trei sunete scurte.	MASINA PE MARȘ ÎNAPOI.	
	Patru sunete scurte.	SUNT ÎN IMPOSIBILITAT E DE MANEVRĂ .	
	Un sunet scurt urmat de un sunet lung, repetate	PĂSTRAȚI DISTANȚA	
	Serie de sunete foarte scurte.	PERICOL IMINENT DE ABORDAJ	
	Sunete lungi repetate.	SEMNAL DE PERICOL	Subpunctul 77.4
	Bătăi de clopot.		

Secțiunea a 2-a
Semnale de întâlnire

Primul caz			
	Un sunet scurt al navei care navighează în amonte.	VREAU SĂ TREC PRIN BABORD	Punctul 90

	Un sunet scurt al navei care navighează în aval.	DE ACORD, TRECEȚI PRIN BABORD.	Punctul 90
	Două sunete scurte ale navei care navighează în aval.	NU SUNT DE ACORD, TRECEȚI PRIN TRIBORD.	Punctul 91
	Două sunete scurte ale navei care navighează în amonte.	DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORD.	
Al doilea caz			
	Două sunete scurte ale navei care navighează în amonte.	VREAU SĂ TREC PRIN TRIBORD.	Punctul 90
	Două sunete scurte ale navei care navighează în aval.	DE ACORD TRECEȚI PRIN TRIBORD.	
	Un sunet scurt al navei care navighează în aval.	NU SUNT DE ACORD TRECEȚI PRIN BABORD.	Punctul 91
	Un sunet scurt al navei care navighează în amonte.	DE ACORD VOI TRECE PRIN BABORD.	

Secțiunea a 3-a
Semnale de depășire

Primul caz			
	Două sunete lungi și două sunete scurte ale navei care ajunge din urmă.	VREAU SĂ DEPĂȘESC PRIN BABORDUL DVS.	Subpunctul 96.2

—	Un sunet scurt al navei ajunsă din urmă.	DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN BABORDUL MEU.	Subpunctul 96.3
— —	Două sunete scurte ale navei ajunsă din urmă.	NU SUNT DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN TRIBORDUL MEU	Subpunctul 96.4
—	Un sunet scurt al navei care ajunge din urmă.	DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORDUL DVS.	Subpunctul 96.4
Al doilea caz			
— — — — —	Două sunete lungi și un sunet scurt ale navei care ajunge din urmă.	VREAU SĂ DEPĂȘESC PRIN TRIBORDUL DVS.	Subpunctul 96.2
— —	Două sunete scurte ale navei ajunsă din urmă.	DE ACORD DEPĂȘIȚI PRIN TRIBORDUL MEU.	Subpunctul 96.3
—	Un sunet scurt al navei ajunsă din urmă.	NU SUNT DE ACORD, DEPĂȘIȚI PRIN BABORDUL MEU.	Subpunctul 96.4
— —	Două sunete scurte ale navei care ajunge Din urmă.	DE ACORD, VOI DEPĂȘI PRIN BABORDUL DVS.	Subpunctul 96.4
Imposibilitate de depășire			
— — — — —	Cinci sunete scurte ale navei ajunsă din urmă	NU ESTE POSIBIL SĂ MĂ DEPĂȘIȚI	Subpunctul 96.5

Secțiunea a 4-a
Semnale de întoarcere

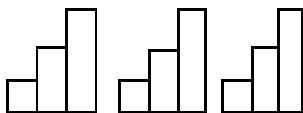
— — — — —	Un sunet lung urmat de un sunet scurt	VOI ÎNTOARCE LA TRIBORD.	Subpunctul 99.2
-----------	---------------------------------------	--------------------------	-----------------

	Un sunet lung urmat de două sunete scurte.	VOI ÎNTOARCE LA BABORD.	Subpunctul 99.2
---	--	-------------------------	-----------------

Secțiunea a 5-a
Porturi și căi afluate,
intrare și ieșire, ieșirea urmată de
o traversare a căii navigabile

Semnale de intrare și ieșire în și din porturi și căi afluate			
	Trei sunete lungi urmate de un sunet scurt	MĂ VOI ÎNDREPTA LA TRIBORD.	Punctul 102
	Trei sunete lungi urmate de două sunete scurte.	MĂ VOI ÎNDREPTA LA BABORD.	
Semnale de traversare după intrarea în calea navigabilă principală			
	Trei sunete lungi	VOI TRAVERSA.	Punctul 102
În caz de nevoie, înainte de finalizarea traversării, trebuie emise următoarele semnale:			
	Un sunet lung urmat de un sunet scurt	ÎNCRUCIȘEZ PENTRU A MĂ ÎNDREPTA LA TRIBORD.	Punctul 102
	Un sunet lung urmat de două sunete scurte.	ÎNCRUCIȘEZ PENTRU A MĂ ÎNDREPTA LA BABORD.	

Secțiunea a 6-a
Semnale pentru condiții de vizibilitate redusă

1) nave care navighează cu ajutorul radarului			
	a) Nave care navighează în aval cu excepția ambarcațiunilor mici	Semnal sonor tritonal repetat atât de des cât este necesar	Subpunctul 121.4
	b) Nave izolate care navighează în amonte	Un sunet lung	
2) nave care navighează fără radar			
	a) Orice navă izolată	Un sunet lung repetat la intervale de cel mult un minut	Punctul 122
	b) Orice convoi	Două sunete lungi reperate la intervale de cel mult un minut	
3) nave în staționare			
	Serii de băți de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut	-	Punctul 120

SEMNALE CARE SERVESC REGLEMENTĂRII NAVIGAȚIEI PE CALEA NAVIGABILĂ

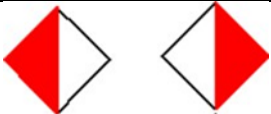
1. Dispoziții generale

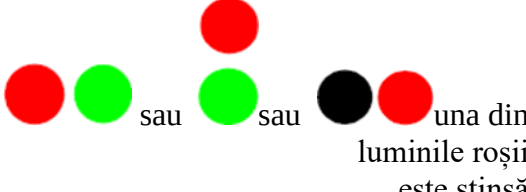
- 1.1. Semnalele principale care figurează în secțiunea 1 de mai jos pot fi completate sau explicitate prin semnale auxiliare care figurează în secțiunea II.
1.2. Panourile pot să aibă o dungă subțire albă urmând conturul exterior.
1.3. Dimensiunile și culoarea panourilor trebuie să fie conforme cu recomandările în vigoare ale Comisiei Dunării.

Capitolul I. SEMNALE PRINCIPALE

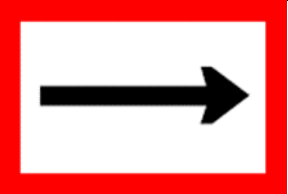
2. Semnale de interdicție

A.1 Interdicție de trecere (semnal general)	panouri	
	sau lumini roșii	
	sau pavilioane roșii	
A.1.1 Secțiuni închise pentru utilizare, fără intrare cu excepția ambarcațiunilor mici nemotorizate (punctul 109)		
A.2 Interdicția oricărei depășiri (punctul 97)		
A.3 Interdicția de depășire numai între convoaie (punctul 97)		

A.4 Interzicerea de întâlnire și depășire (punctul 94)	
A.4.1 Interzicerea de întâlniri și depășiri numai între convoaie (punctul 94)	
A.5 Interzicerea de a staționa (de a ancora sau a se lega la mal) (punctul 128)	
A.5.1 Interzicerea de a staționa pe lățimea indicată în metri (măsurată de la semnal) (punctul 128)	
A.6 Interzicerea de a ancora sau a lăsa să se târască ancore, cabluri sau lanțuri (punctul 129)	
A.7 Interzicerea de a se lega la mal (punctul 130)	
A.8 Interzicere de a întoarce (punctul 99)	
A.9 Interzicerea de a provoca valuri (punctul 106)	  sau
A.10 Interzicerea de trecere în afara spațiului indicat (printr-o deschidere de pod sau de baraj) (punctul 112)	 

A.11 Interzicerea de a trece, dar pregătiți-vă de marș	 sau sau una din luminile roșii este stinsă
A.12 Interzicerea navigației navelor autopropulsate	
A.13 Interzicerea navigației pentru toate ambarcațiunile de sport sau agrement * *Căpităniile de port, pot interzice prin acest panou navigația pentru ambarcațiunile mici.	
A.14 Interzicerea practicării schiului nautic	
A.15 Interzicerea navigației navelor cu vele	
A.16 Interzicerea navigației navelor care nu sunt autopropulsate și nici cu vele	
A.17 Interzicerea navigației pe planșă cu vele	
A.18 Terminarea zonei permise pentru navigație cu viteză mare a micilor ambarcațiuni de sport sau de agrement.	
A.19 Interzicerea de a lăsa la apă sau de a ridica pe mal ambarcațiuni.	
A.20 Interzicerea navigației cu scky-jet	

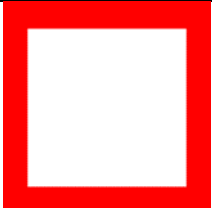
3. Semnale de obligație

B.1 Obligația de a urma direcția indicată prin săgeată (punctul 98)	
B.2a Obligația de a se îndrepta spre partea șenalului situat la babord (punctul 98)	
B.2b Obligația de a se îndrepta spre partea șenalului situat la tribord (punctul 98)	
B.3a Obligația de a ține partea șenalului situat la babord (punctul 98)	
B.3b Obligația de a ține partea șenalului situat la tribord (punctul 98)	
B.4a Obligația de a încrucișa șenalul la babord (punctul 98)	
B.4b Obligația de a încrucișa șenalul la tribord (punctul 98)	
B.5 Obligația de a se opri în condițiile prevăzute de Regulament (punctul 114)	
B.6 Obligația de a respecta limita de viteză indicată (în km/h)	
B.7 Obligația de a emite un semnal sonor	

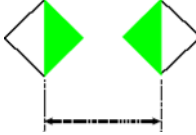
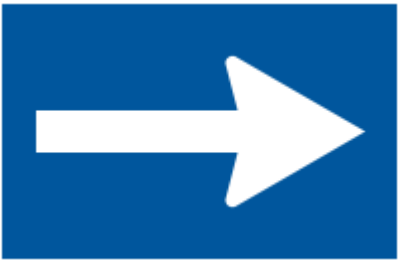
B.8 Obligația de a păstra o vigilență deosebită (punctul 94)	
B.9 Obligația de a se asigura înainte de a se angaja în calea navigabilă principală, sau de a traversa, dacă manevra nu obligă navele care navigă pe această cale să-și modifice drumul sau viteza lor (punctul 102)	a)  b) 
B.10 Obligația navelor care navigă pe calea principală să schimbe, dacă este necesar, drumul sau viteza lor pentru a permite navelor care ies din port sau din calea afluentă (punctul 102)	
B.11a Obligația de a intra în legătură radio-telefonică (punctul 81)	
B.11b Obligația de a intra în legătura radio- telefonică pe canalul indicat pe panou (punctul 81)	
B.12 Obligația de a utiliza un punct de alimentare cu energie electrică de pe uscat (punctul 132)	

4. Semnale de restricție

C.1 Adâncimea apei este limitată			pe panourile C.1 , C.2 si C.3 mai pot fi înscrise cifre care indică în metri adâncimea apei, înălțimea liberă de deasupra suprafeței apei și lățimea pazei de trecere sau a șenalului
C.2 Înălțimea liberă deasupra suprafeței apei este limitată			
C.3 Lățimea pazei de trecere sau a șenalului este limitată			

C.4 Sunt impuse restricții de navigație; « informați-vă ! »	
C.5 Șenalul este îndepărtat de malul drept (stâng) cifra înscrisă pe semnal indică în metri distanța de la semnal față de care navele trebuie să se mențină	

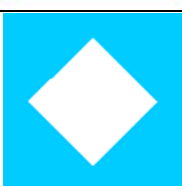
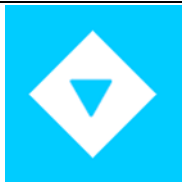
5. Semnale de recomandare

D.1a Trecere recomandată în ambele sensuri (punctele 113, 114, 115)	 sau 
D.1b Trecerea recomandată în singurul sens indicat (trecerea în sens invers fiind interzisă) (punctele 113, 114, 115)	 sau  sau  sau 
D.2 Recomandare de a se ține în spațiul indicat (într-o deschidere de pod sau baraj) (punctul 112)	 sau 
D.3 Recomandare de a se îndrepta în sensul săgeții	
Recomandarea de a se îndrepta în sensul luminii fixe spre lumina intermitentă	

6. Semnale de indicație

E.1a Autorizarea trecerii prin panouri	
E.1b, E.1c, E.1d Autorizarea trecerii prin lumini verzi	
E.1e, E.1f Autorizarea trecerii prin pavilioane verzi	

E.2 Traversarea unei linii electrice aeriene	
E.3 Baraj	
E.4a Bac care nu navigă liber	
E.4b Bac care navigă liber	
E.5 Permitea de a staționa (la ancoră sau legat la mal) (punctele 128)	
E.5.1 Permitea de a staționa pe o lățime a suprafeței apei, măsurată de la semnal și indicată în metri pe panou (punctul 128)	
E.5.2 Permitea de a staționa pe o lățime a suprafeței de apă cuprinsă între cele două distanțe, măsurate de la semnal și indicate în metri pe acesta (punctul 128)	
E.5.3 Numărul maxim de nave permise a staționa bord la bord (punctul 128)	
E.5.4 Zona de staționare rezervată navelor fără echipaj cu excepția navelor care trebuie să poarte lumini albastre sau conuri albastre conform punctului 128	
E.5.5 Zona de staționare rezervată navelor fără echipaj care trebuie să poarte lumină albastră sau conul albastru conform punctului 128	
E.5.6 Zona de staționare rezervată navelor fără echipaj care trebuie să poarte două lumini albastre sau două conuri albastre prevăzute la punctului 128	
E.5.7 Zona de staționare rezervată navelor fără echipaj care trebuie să poarte trei lumini albastre sau trei conuri albastre conform punctului 128	

E.5.8 Zona de staționare rezervată navelor cu echipaj, cu excepția navelor care trebuie să poarte lumini sau conuri albastre, conform punctului 128	
E.5.9 Zona de staționare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte lumina albastră sau conul albastru prevăzute la punctului 128	
E.5.10 Zona de staționare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte două lumini albastre sau două conuri albastre conform punctului 128	
E.5.11 Zona de staționare rezervată navelor cu echipaj care trebuie să poarte trei lumini albastre sau trei conuri albastre prevăzute la punctul 128	
E.5.12 Zona de staționare rezervată navelor cu și fără echipaj cu excepția navelor care trebuie să poarte lumini sau conuri albastre prevăzute la punctul 128	
E.5.13 Zona de staționare rezervată navelor cu și fără echipaj care trebuie să poarte lumina albastră sau conul albastru prevăzute la punctul 128	
E.5.14 Zona de staționare rezervată navelor cu și fără echipaj care trebuie să poarte două lumini albastre sau două conuri albastre prevăzute la punctul 128	
E.5.15 Zona de staționare rezervată navelor cu sau fără echipaj care trebuie să poarte trei lumini albastre sau trei conuri albastre prevăzute la punctul 128	
E.6 Permite ancorarea și de a lăsa să se târască ancore, cabluri sau lanțuri prevăzute la punctul 128	
E.7 Autorizație de a se lega la mal (punctul 128)	

E.7.1 Zona de staționare rezervată pentru încărcarea și descărcarea vehiculelor (durata maximă de staționare permisă poate fi indicată într-un cartuș montat sub panou) prevăzut la punctul 128		
E.8 Loc de întoarcere (punctul 128)		
E.9a	Căile întâlnite sunt considerate ca afluenți ai căii urmate (punctul 102)	
E.9b		
E.9c		
E.10a	Calea urmată e considerată ca afluent al căii de întâlnire (punctul 102)	
E.10b		
E.11 Sfârșitul unei interziceri sau obligații valabile pentru un singur sens de navigație sau sfârșitul unei restricții (punctul 98)		
E.12a	Semnale avansate; una sau două lumini albe: lumina (i) continuă: dificultate dincolo de semnal, opriți-vă dacă Regulamentul o cere	
E.12b		
E.12c	Semnale avansate; una sau două lumini albe: lumina (i) intermitentă: puteți înainta	
E.12d		
E.13 Loc de alimentare cu apă potabilă		

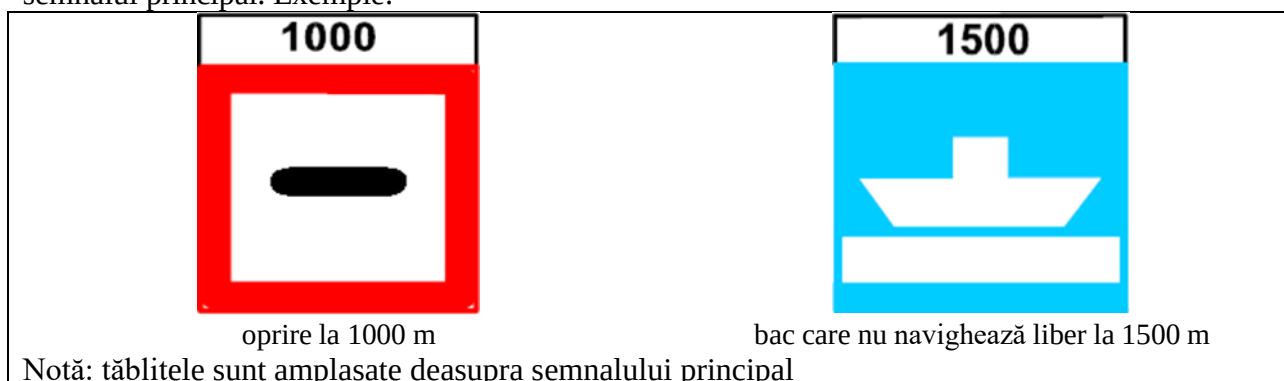
E.14 Post telefonic	
E.15 Permiteea navigației navelor autopropulsate	
E.16 Permiteea navigației ambarcațiunilor de sport sau agrement * * Căpităniile de port pot autoriza prin acest panou navigația și pentru ambarcațiuni mici.	
E.17 Permiteea practicării schiului nautic	
E.18 Permiteea navigației pentru navele cu vele	
E.19 Permiteea navigației pentru navele care nu sunt autopropulsate și nici cu vele	
E.20 Permiteea navigației cu planșa cu velă	
E.21 Zona permisă pentru navigația cu viteză mare a ambarcațiunilor mici de sport sau agrement	
E.22 Permiteea de a lăsa la apă sau de a ridica pe mal ambarcațiuni.	
E.23 Posibilitatea de a obține informații nautice prin radiotelefon pe canalul indicat.	

E.24 Permiteea navigației cu ski jet-uri	
E.25 Punct de alimentare cu energie electrică	
E.26 Port de iarnă	
E.27 Numărul maxim de nave permise să acosteze în portul de iarnă	
E.28 Adăpost de iarnă	
E.28.1 Numărul maxim de nave permise să acosteze în adăposturi de iarnă Numărul maxim de nave permise să acosteze la față Numărul maxim de rânduri de nave care sunt acostate la față	

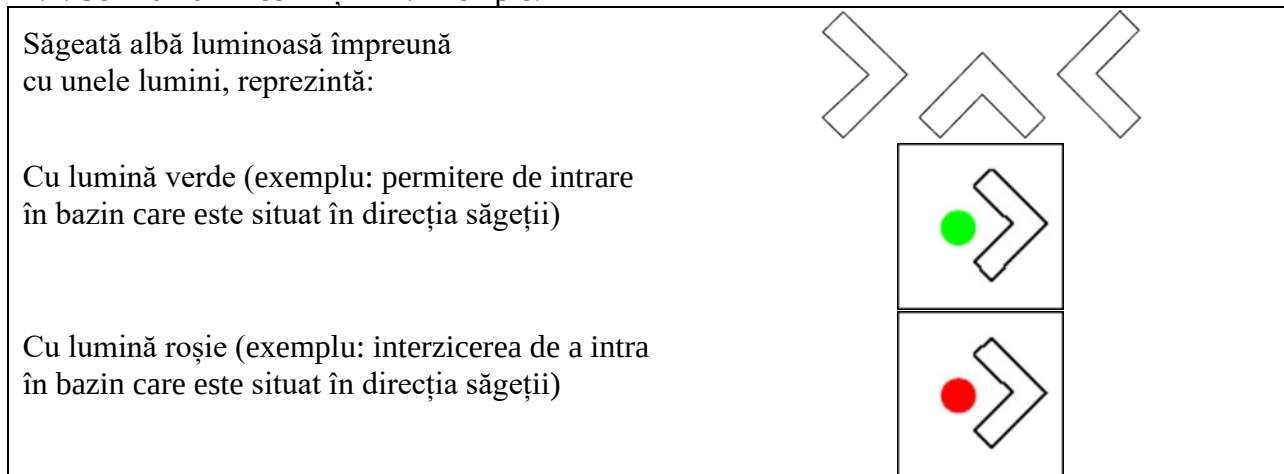
Capitolul II. SEMNALE AUXILIARE

7. Semnalele principale (a se vedea capitolul - I) pot fi completate cu următoarele semnale auxiliare:

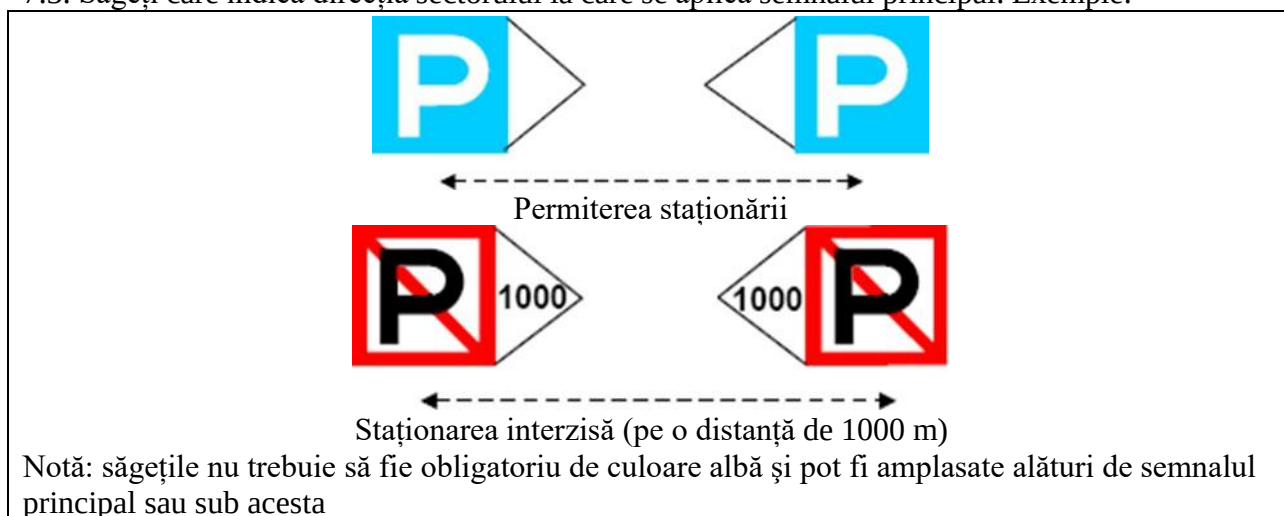
7.1. Tăblițe care indică distanța la care se aplică prevederea sau particularitatea indicată prin semnalul principal. Exemple:



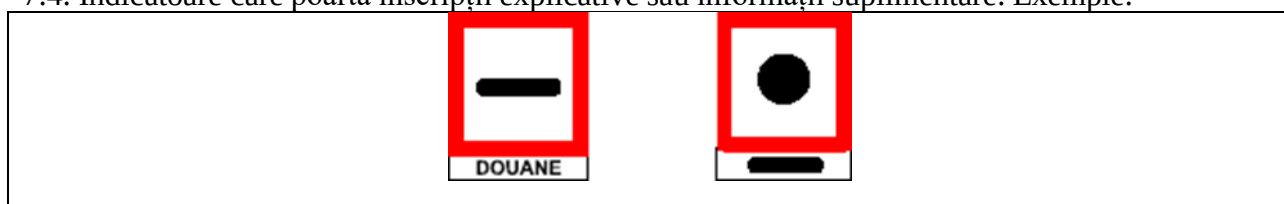
7.2. Semnal luminos adițional. Exemple:



7.3. Săgeți care indică direcția sectorului la care se aplică semnalul principal. Exemple:



7.4. Indicatoare care poartă inscripții explicative sau informații suplimentare. Exemple:





Opriți pentru vamă! Emiteti un semnal lung!

Notă: indicatoarele sunt amplasate sub semnalul principal

BALIZAREA CĂII NAVIGABILE

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Semnale pe calea navigabilă

1.1. Calea navigabilă, șenalul, cât și zonele periculoase și obstacolele pentru navigație nu sunt întotdeauna balizate prin semnale (semnale pe șenal).

1.2. Semnalele plutitoare care ajută navigația sunt ancorate la o distanță de aproximativ 5 m de limitele pe care le indică.

1.3. Epiurile și pragurile pot fi semnalizate cu ajutorul semnalelor plutitoare sau fixe. Aceste semnale sunt plasate la marginea epiurilor și a pragurilor sau în fața lor.

1.4. Este recomandat să se păstreze o distanță suficientă față de semnale pentru evitarea ciocnirii de un obstacol sau atingerea fundului apei.

2. Definiții

2.1. *partea dreaptă / partea stângă* - termenii de partea dreaptă, partea stângă a căii navigabile sau a șenalului se înțeleg pentru un observator orientat cu fața spre aval; pentru canale, lacuri și căile navigabile de mare lățime, termenii dreapta și stânga sunt definiți de către autorități;

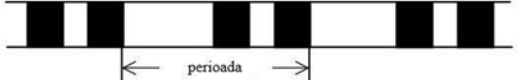
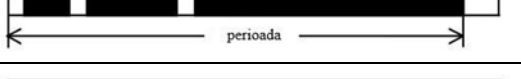
2.2. *lumină* - lumină caracteristică, care servește la balizare;

2.3. *lumină fixă* - lumină neîntreruptă de intensitate și culoare constante;

2.4. *lumină ritmică* - lumină prezentând o succesiune caracteristică și perioade repetate de momente de lumină și obscuritate și ale cărei intensitate și culoare rămân constante.

3. Ritmul luminilor

Exemple:

Lumină cu ocultații regulate	
Lumină cu ocultații grupate	
Lumină izofază	
Lumină cu sclipiri regulate	
Lumină cu ocultații grupate	
Lumină cu sclipiri divers grupate	
Lumină intermitentă continuă sau Lumină intermitentă rapidă continuă	

Lumină intermitentă grupată sau Lumină intermitentă rapidă grupată		*În acest caz, o sclipire lungă permite asigurarea unei mai bune diferențieri a ritmurilor.
---	--	---

II. BALIZAREA LIMITELOR ȘENALULUI PE CALEA NAVIGABILĂ

4. Partea dreaptă a șenalului

4.1. Culoarea balizelor aplicate este roșie; forma este geamandură, de preferință cilindrică, școndru sau jaloane; dacă forma nu este cilindrică atunci obligatoriu va fi aplicat un semn cilindric roșu.

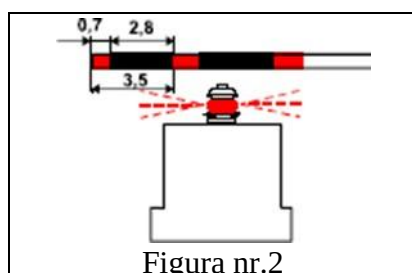
4.2. Semnalele, de regulă, sunt prevăzute cu reflectoare radar.

4.3. Elementele expuse în prezentul punct sunt prezentate în figura nr.1.

Geamandură luminoasă	Geamandură fără lumină	Școndru cu semn	Jalon cu semn

Figura nr.1

4.4. Geamandura luminoasă servește la balizarea limitelor șenalului și indicarea direcției; ea balizează limita dreaptă a șenalului și pericolele de la malul drept, elementul de iluminat este de culoare roșie, ritmică conform figurii nr.2.



5. Partea stângă a șenalului

5.1. Culoarea balizelor aplicate este verde; forma este geamandură, de preferință conică, școndru sau jaloane; dacă forma nu este conică atunci obligatoriu va fi aplicat un semn conic verde.

5.2. Semnalele, de regulă, sunt prevăzute cu reflectoare radar.

5.3. Elementele expuse în prezentul punct sunt prezentate în figura nr.3.

Geamandură luminoasă	Geamandură fără lumină	Școndru cu semn	Jalon cu semn

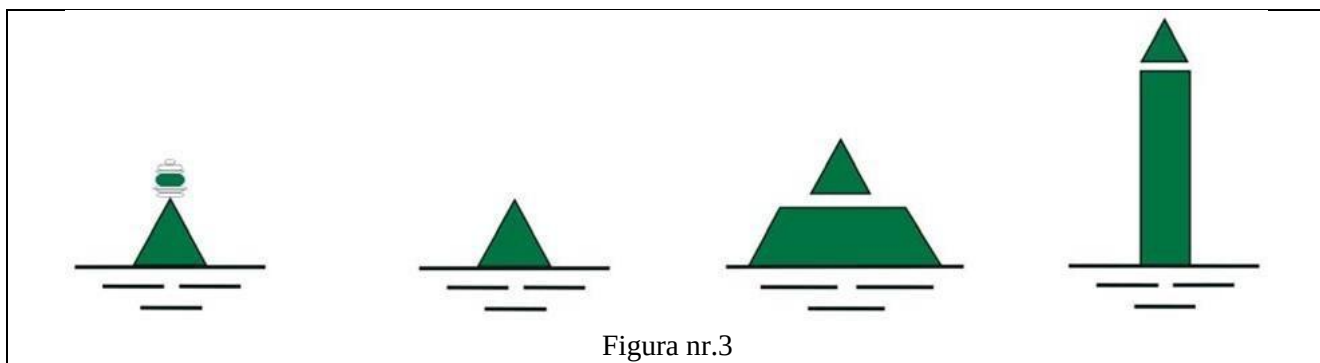


Figura nr.3

5.4. Geamandura luminoasă servește la balizarea limitelor șenalului și indicarea direcției; ea balizează partea stângă a șenalului și pericolele de la malul stâng, elementul de iluminat este de culoare verde, ritmică conform figurii nr.4.

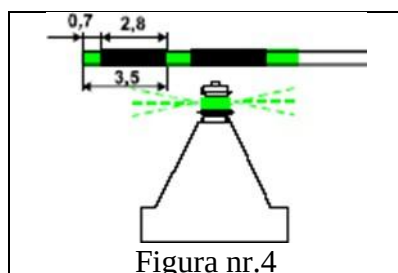


Figura nr.4

6. Bifurcația șenalului

6.1. Culoarea balizelor aplicate este formată din benzi orizontale roșii și verzi; forma este geamandură, de preferință sferică, școndru sau jaloane; dacă forma nu este sferică atunci obligatoriu va fi aplicat un semn sferic cu benzi orizontale roșii și verzi.

6.2. Semnalele, de regulă, sunt prevăzute cu reflectoare radar.

6.3. Elementele expuse în subpunctul 6.1 sunt prezentate în figura nr.5.

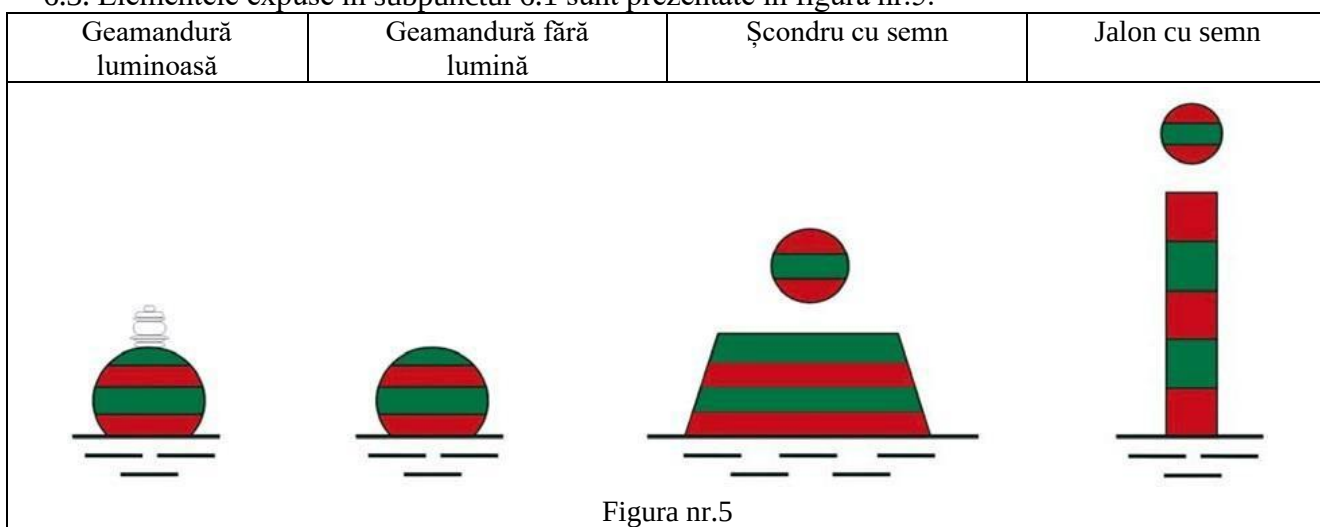
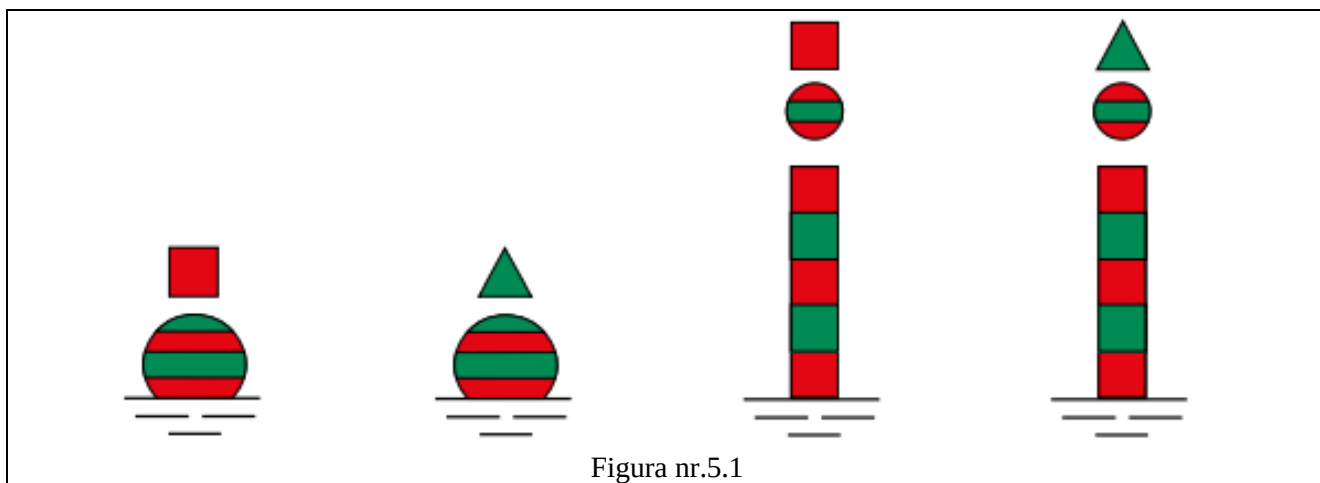


Figura nr.5

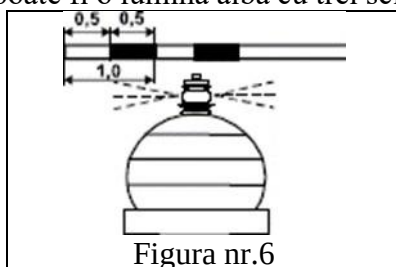
6.4. Acolo unde este necesar, un școndru cilindric roșu sau un școndru verde conic plasat deasupra semnului de bifurcare indică pe ce parte este de preferat să treceți (canal principal). Marcajul va purta o lumină roșie ritmică sau o lumină verde ritmică, după caz.

6.5. Elementele expuse în subpunctul 6.4 sunt prezentate în figura nr.5.1.

Geamandură luminoasă	Geamandură fără lumină	Școndru cu semn	Jalon cu semn
----------------------	------------------------	-----------------	---------------



6.6. Geamandura luminoasă servește la balizarea bifurcației și joncțiunii șenalului precum și a diferitelor pericole situate în limitele șenalului. Navele care navighează în aval precum și cele care navighează în amonte pot lăsa aceste semnale fie la babord fie la tribord, elementul de iluminat este de culoare albă cu sclipiri regulate sau o lumină albă izofază (poate fi o lumină albă cu trei sclipiri grupate) conform figurii nr.6.



7. Balizarea locurilor de staționare

Zona de staționare aflată pe parcursul căii navigabile se înseamnă prin litera “P” conform figurilor nr.4a și 4b.

Exemplu: Geamanduri luminoase, de dreapta, care balizează locurile de staționare în raport cu malul drept a șenalului



Exemplu: Geamanduri luminoase de stânga, care balizează locurile de staționare în raport cu malul stâng a șenalului



III. SEMNALIZARE COSTIERĂ CARE INDICĂ POZIȚIA ȘENALULUI

Secțiunea 1

Semnale care indică poziția șenalului navigabil în raport cu malurile

Semnalele din prezenta secțiune indică poziția șenalului în raport cu malurile și cu semnalele instalate pe calea navigabilă, balizează șenalul acolo unde acesta se apropie de maluri; ele servesc ca puncte de reper.

8. Șenalul navigabil în apropierea malului drept

În apropierea malului drept sunt aplicate panouri pătrate (cu laturile orizontale și verticale) roșii, mărginite de două benzi orizontale albe, panoul poate fi însoțit de lumini ritmice roșii(faruri), elementele expuse în prezentul punct sunt prezentate în figura nr.5.

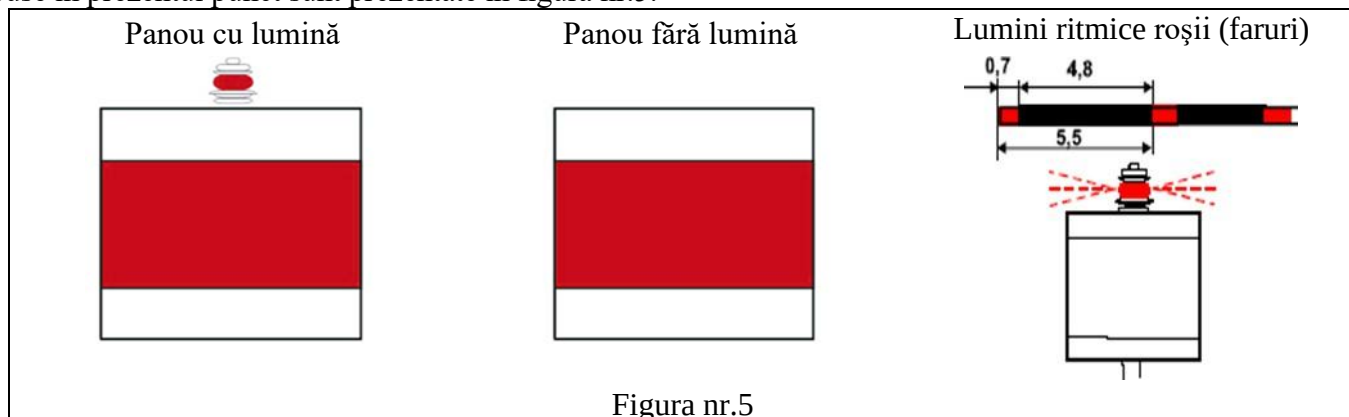


Figura nr.5

9. Șenalul navigabil în apropierea malului stâng

În apropierea malului stâng sunt aplicate panouri pătrate (având diagonale orizontale și verticale) vopsite în verde la jumătatea superioară și în alb la jumătatea inferioară, panoul poate fi însoțit de lumini ritmice verzi(faruri), elementele expuse în prezentul punct sunt prezentate în figura nr.6.

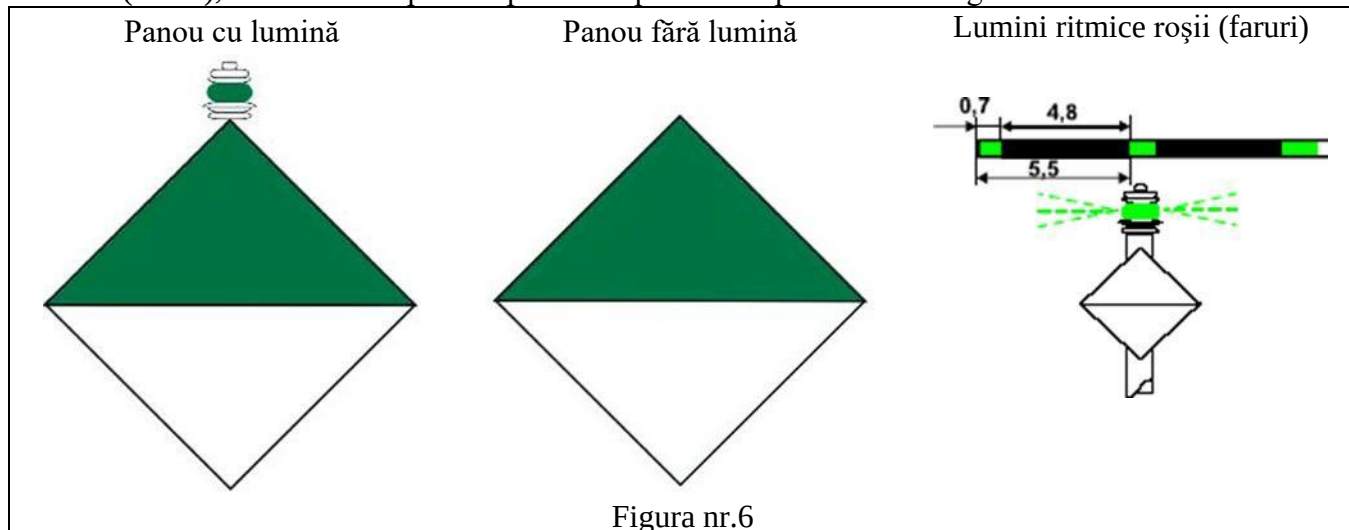


Figura nr.6

10. Utilizarea semnalelor pentru șenal

Exemple de amplasare a semnelor sunt expuse în figura nr.7.

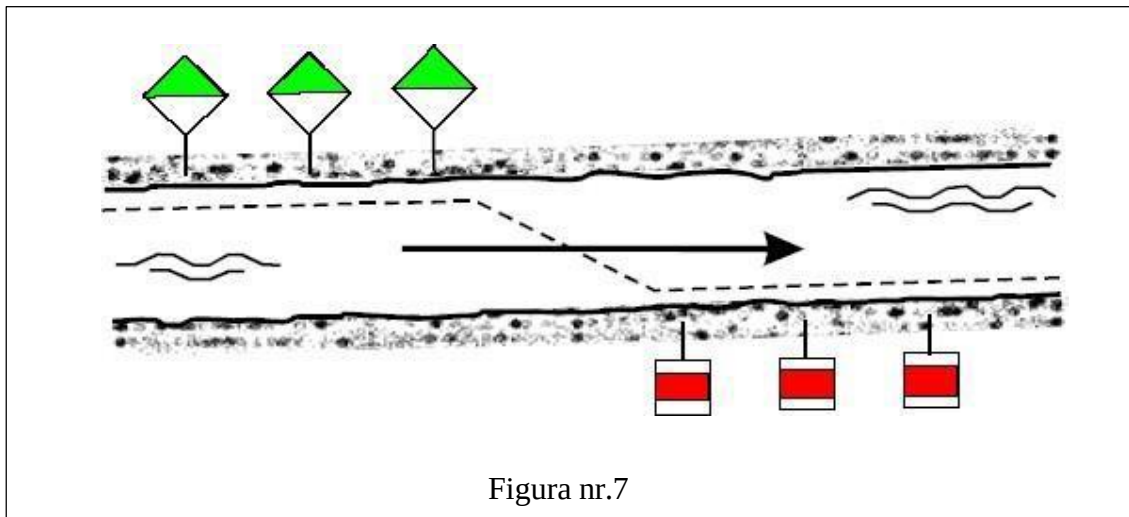


Figura nr.7

Secțiunea a 2-a Balizarea traversărilor

Dacă se dorește îmbunătățirea semnalizării de mai sus din secțiunea I, se poate indica printr-o semnalizare particulară, trecerea șenalului de la un mal la altul (traversare).

11. La malul drept

Pe malul drept sunt aplicate panouri pătrate (cu laturile orizontale și verticale) cu o bandă pe centru verticală neagră, panoul poate fi însoțit de lumini galbene (eventual un fascicul de lumină limitat) cu două sclipiri. Acest semnal (semnal de traversare de la malul drept), servește la indicarea începutului și sfârșitului direcției șenalului care trece de la malul drept la malul stâng, elementele expuse în prezentul punct sunt prezentate în figura nr.8.

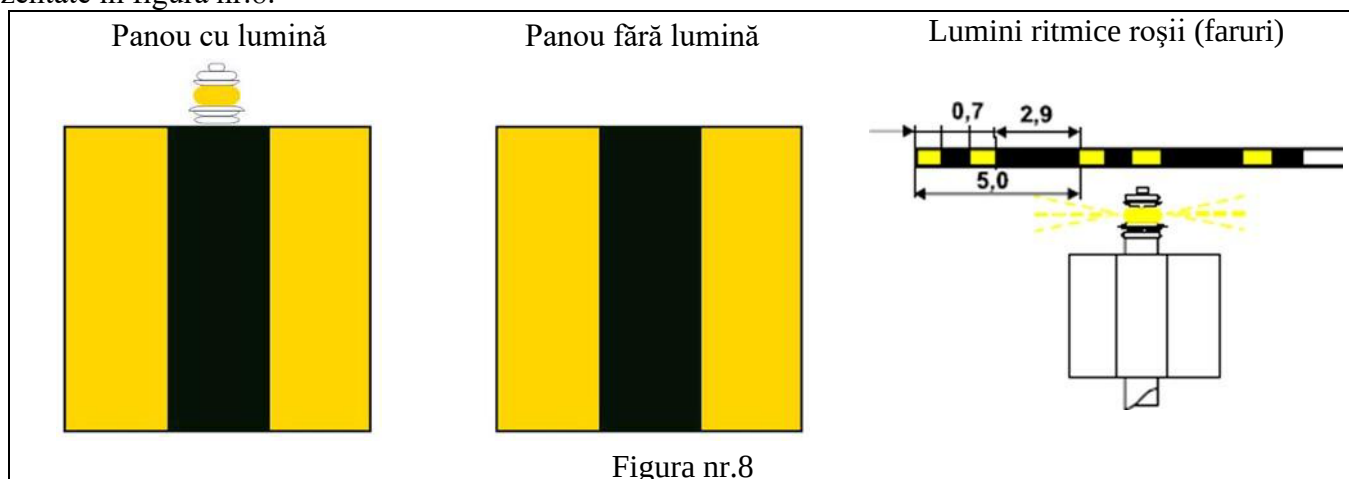


Figura nr.8

12. La malul stâng

Pe malul drept sunt aplicate panouri pătrate galbene (având diagonale orizontale și verticale) cu o bandă verticală, pe centru, neagră, panoul poate fi însoțit de lumini galbene (eventual un fascicul de lumină limitat) cu o sclipire. Acest semnal (semnal de traversare de la malul stâng) servește la indicarea începutului și sfârșitului șenalului care trece de la malul stâng la malul drept, elementele expuse în prezentul punct sunt prezentate în figura nr.9.

Panou cu lumină	Panou fără lumină	Lumini ritmice roșii (faruri)
-----------------	-------------------	-------------------------------

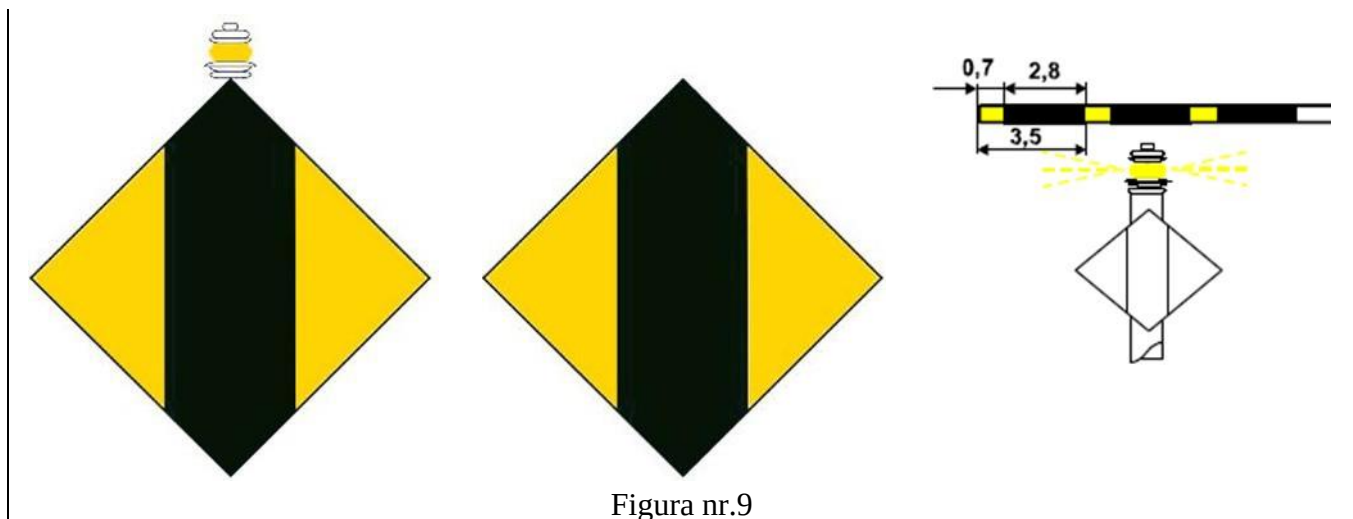


Figura nr.9

13. Utilizarea semnalelor pentru traversări

13.1. Traversarea simplă este exemplificată în figura nr.10

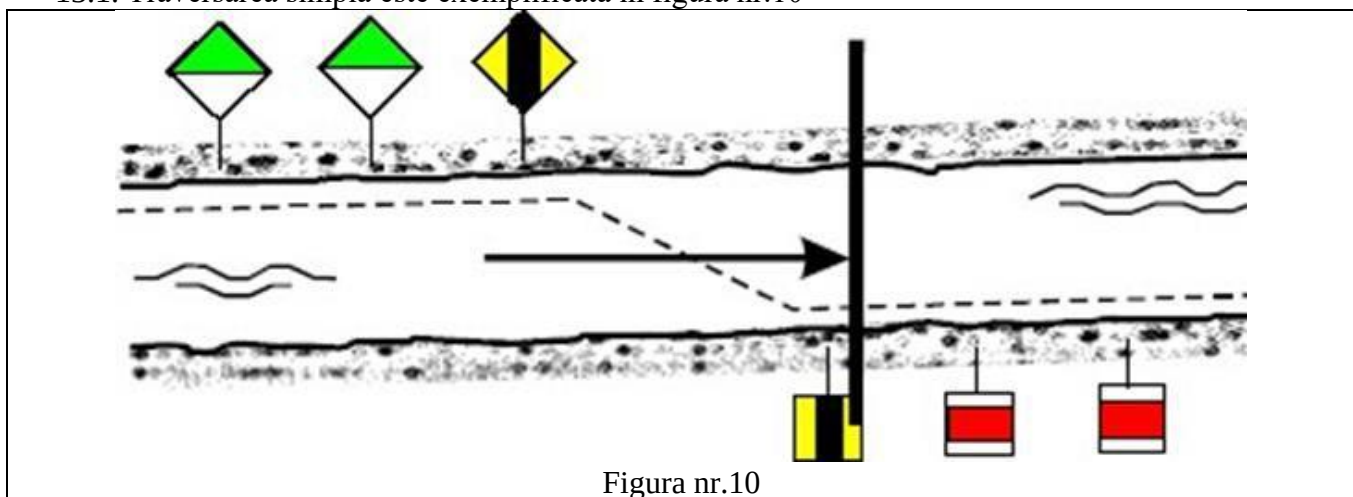
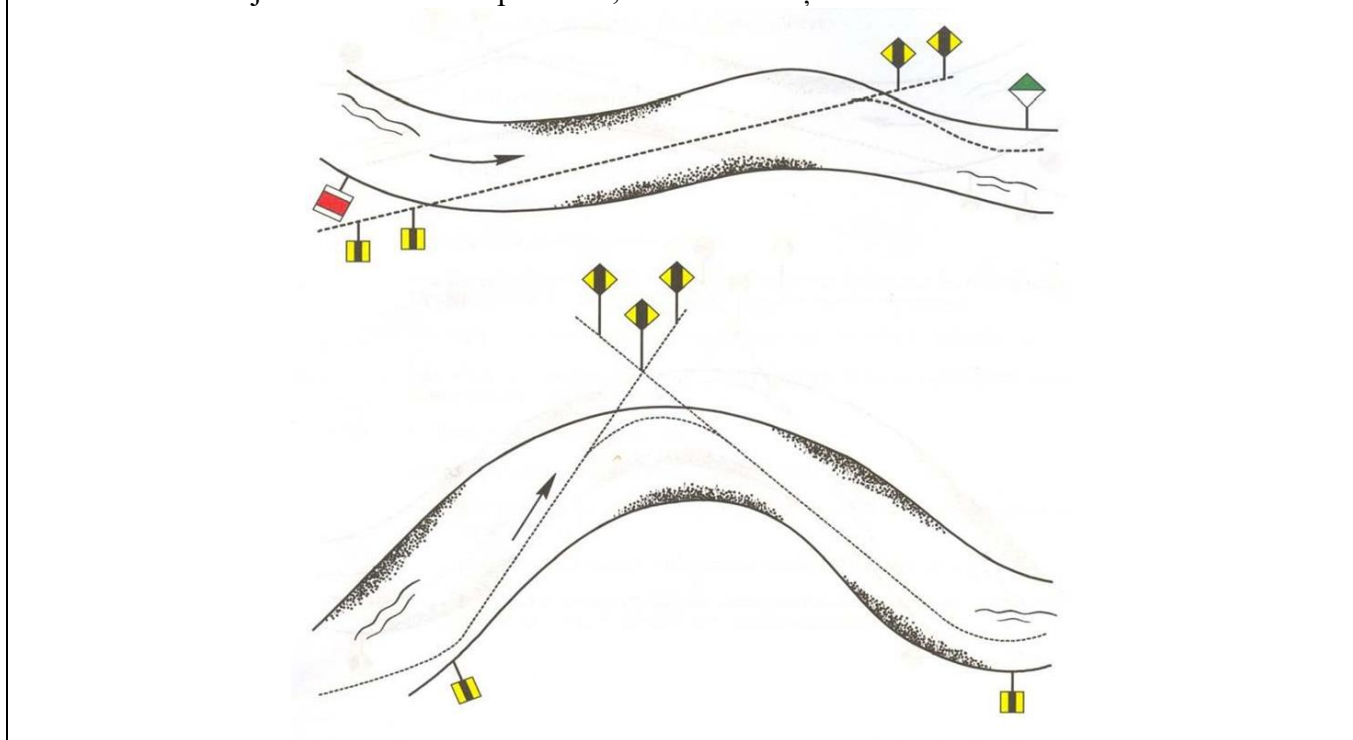


Figura nr.10

13.2. Aliniamentul unei traversări lungi este exemplificat în figura nr.11

Două semnale de traversare identice (figura nr.8 sau nr.9) plasate unul în spatele celuilalt, semnalul anterior fiind mai jos decât semnalul posterior; linia care unește semnalele indică axa traversării.



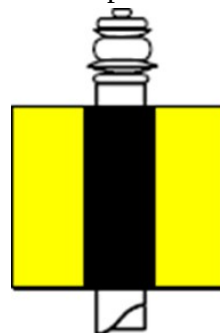
Aliniament de traversare la malul drept

-două panouri galbene ca cele de la figura nr. 8 (panou anterior și posterior)

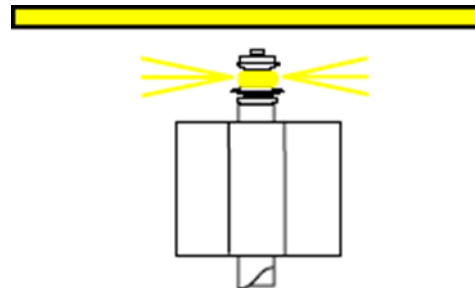
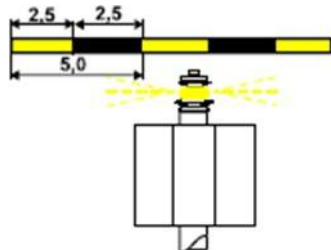
Panou anterior



Panou posterior



-lumini galbene, lumina anterioară intermitentă, lumina posterioară continuă



Aliniament de traversare la malul stâng

-două panouri galbene ca cele de la figura nr. 9 (panou anterior și posterior)

Panou anterior



Panou posterior



-lumini galbene, lumina anterioară intermitentă, lumina posterioară continuă

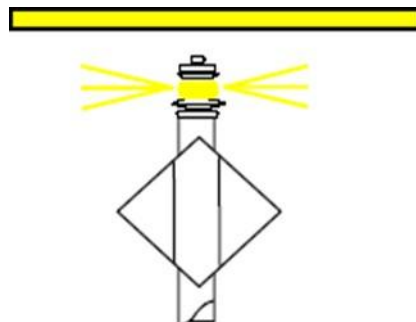
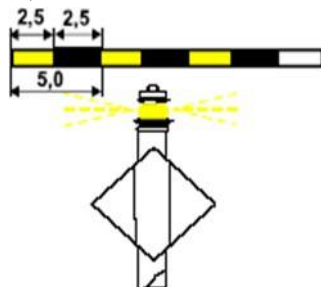


Figura nr.11

IV. BALIZAREA PUNCTELOR PERICULOASE ȘI OBSTACOLELOR. BALIZAREA COSTIERĂ

14. Semnale de la malul drept care balizează puncte periculoase

14.1. Semnalul costier care indică punctele periculoase de la malul drept, este un semnal auxiliar, care marchează orice lucrare care pătrunde în albie (dig, epui etc); el poate servi la balizarea punctelor proeminente submersibile în perioada apelor mari.

14.2. Semnalul are formă de triunghi alb, mărginit cu banda roșie sau triunghi roșu, în ambele cazuri cu vârful în jos.

14.3. Semnalul expus în prezentul punct este prezentat în figura nr.12.

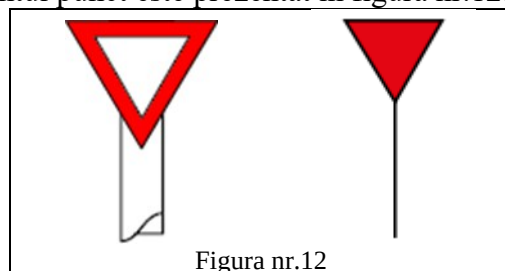


Figura nr.12

15. Semnale de la malul stâng care balizează punctele periculoase

15.1. Semnalul costier care indică punctele periculoase de la malul stâng, este un semnal auxiliar care marchează orice lucrare care pătrunde în albie (dig, epui etc); el poate servi la balizarea punctelor proeminente submersibile în perioada apelor mari.

15.2. Semnalul are formă de triunghi alb, mărginit cu bandă verde sau triunghi verde, în ambele cazuri cu vârful în sus.

15.3. Semnalul expus în prezentul punct este prezentat în figura nr.13.

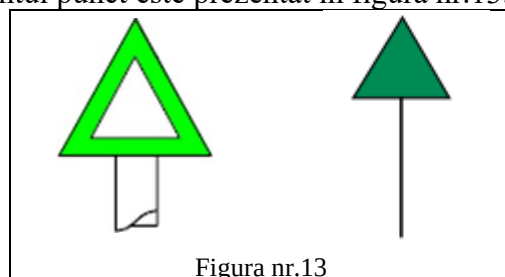


Figura nr.13

16. Semnale costiere mediane care se instalează acolo unde trecerea este posibilă pe ambele părți (faruri)

16.1 Semnalul are formă de două panouri triunghiulare albe, suprapuse și opuse la vârfuri, cel de deasupra mărginit cu banda roșie iar cel de dedesubt cu banda verde, semnalul poate fi însoțit de o lumină albă intermitentă, amplasată deasupra panourilor triunghiulare

16.2 Acest semnal este instalat la extremitățile unei insule, în punctele unde aceasta împarte albia în două brațe navigabile, și pe mal, la gurile canalelor și afluenților navigabili.

16.3 Semnalul expus în prezentul punct este prezentat în figura nr.14.

Panoul fără lumină	Panoul cu lumină

Figura nr.14

17. Derivații, guri de vărsare și intrări în porturi

În vecinătatea derivațiilor, a gurilor de vărsare și a intrărilor în porturi, protecțiile de maluri pe ambele părți ale căii navigabile pot fi semnalizate până la vârful digului de separare prin balizele fixe vizate la punctele 14 și 15 din prezenta anexă. Navigația pentru intrarea în port este considerată ca fiind navigație amonte.

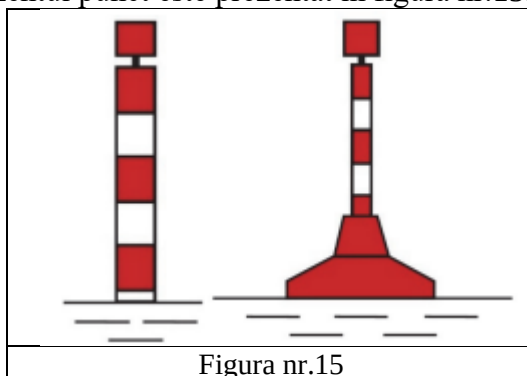
V. SEMNALE PLUTITOARE

18. Partea dreaptă

18.1. Semnalul va fi de tip jalon sau stâlp acoperită cu benzi orizontale roșii și albe, deasupra semnalului va fi amplasat un cilindru roșu.

18.2. Semnalul va fi dotat cu un reflector radar.

18.3. Semnalul expus în prezentul punct este prezentat în figura nr.15.

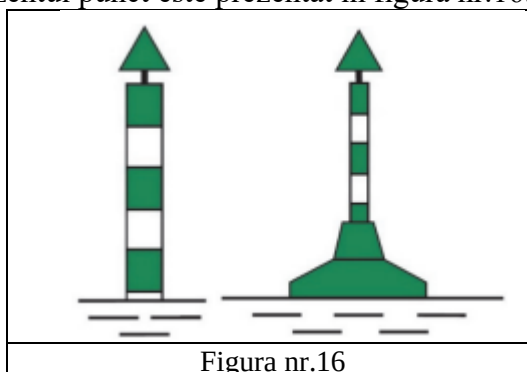


19. Partea stângă

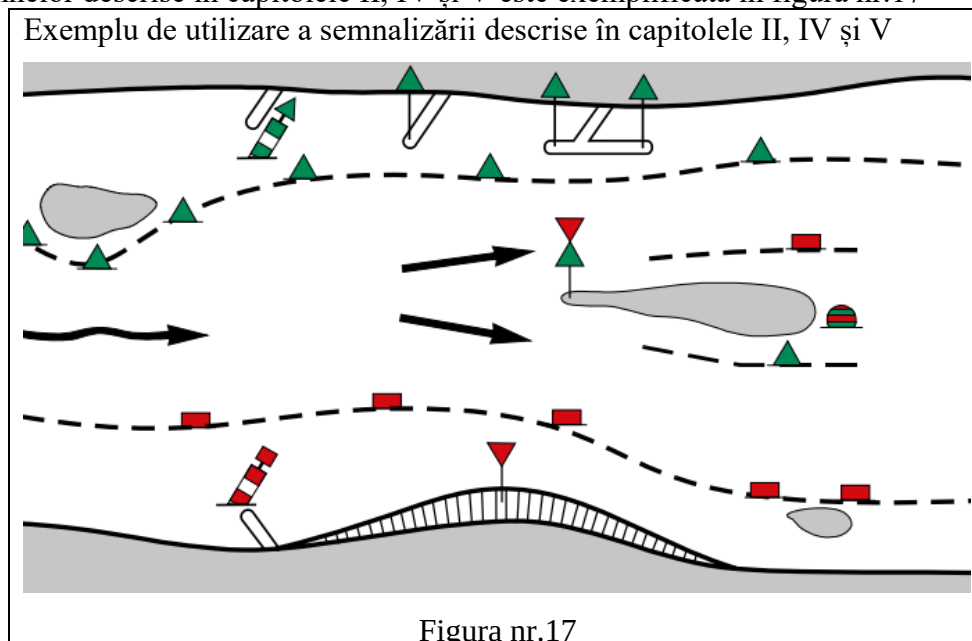
19.1. Semnalul va fi de tip jalon sau stâlp acoperită cu benzi orizontale verzi și albe, deasupra semnalului va fi amplasat un con verde.

19.2. Semnalul va fi dotat cu un reflector radar.

19.3. Semnalul expus în prezentul punct este prezentat în figura nr.16.



20. Utilizarea semnelor descrise în capitolele II, IV și V este exemplificată în figura nr.17



VI. Alte marcaje ale punctelor și

obstacolelor aplicate pe nave

21. Pasaje care permit trecerea prin partea liberă fără micșorarea vitezei

21.1. Trecerea prin partea liberă a navei este permisă fără micșorarea vitezei doar cu aplicarea semnalizării specifice, prevăzută în figura nr.18.

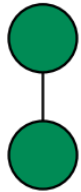
Pe timp de zi		Pe timp de noapte	
Partea liberă	Partea interzisă	Partea liberă	Partea interzisă
 E.1 Intrare permisă	 A.1 Intrare interzisă	 2 lumini verzi suprapuse	 O lumină roșie
 2 biconuri verzi suprapuse	 O minge roșie		

Figura nr.18

21.2. Utilizarea semnalizării menționate la prezentul punct este exemplificată în figura nr.19.

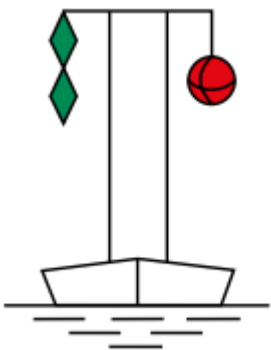
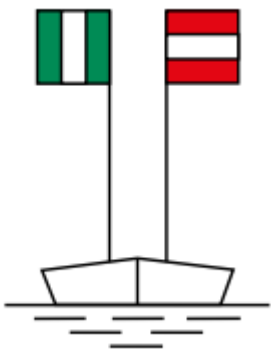
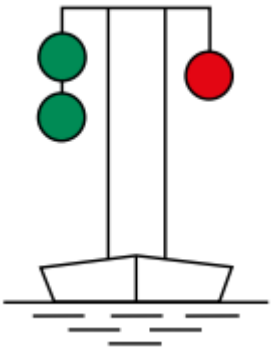
Pe timp de zi	Pe timp de noapte
 	

Figura nr.19

22. Pasaje care permit trecerea prin partea liberă doar cu micșorarea vitezei

22.1. În situația când trecerea prin partea liberă a navei este permisă doar cu micșorarea vitezei se va aplica semnalizarea specifică, prevăzută în figura nr.20.

Pe timp de zi		Pe timp de noapte	
Partea liberă	Partea interzisă	Partea liberă	Partea interzisă
 Un pavilion/panou roșu deasupra unui pavilion/panou alb	 Un pavilion sau un panou roșu	  O lumină roșie deasupra unei lumini albe	 O lumină roșie

Figura nr.20

22.2. Utilizarea semnalizării menționate la prezentul punct este exemplificată în figura nr.21.

Pe timp de zi	Pe timp de noapte
---------------	-------------------

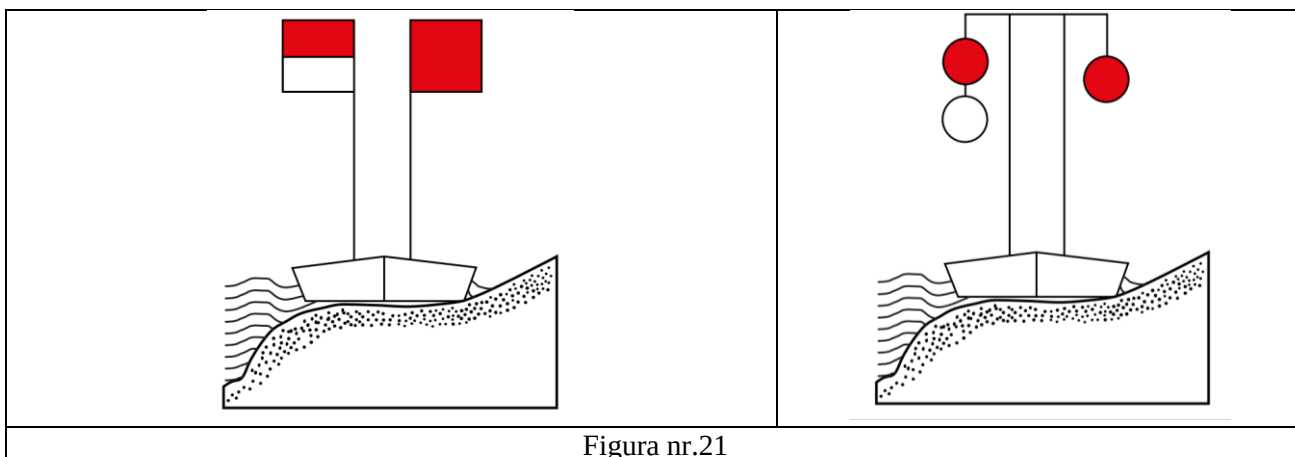


Figura nr.21

VII. BALIZAJUL SUPLEMENTAR PENTRU NAVIGAȚIA CU RADAR

23. Semnalele de balizare a pilelor podurilor

23.1. În scopul balizării podurilor se utilizează plutitoare galbene cu reflector radar așezate în amonte și în aval de piloni sau suporti cu reflector radar amplasat în amonte și în aval de pilonii podului.

23.2. Plutitoare galbene cu reflector sunt exemplificate în figura nr.22.

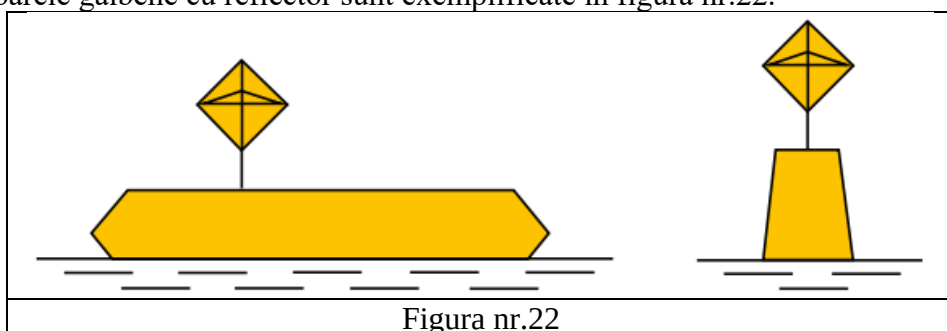


Figura nr.22

23.3. Suportii cu reflector radar sunt exemplificați în figura nr.23.

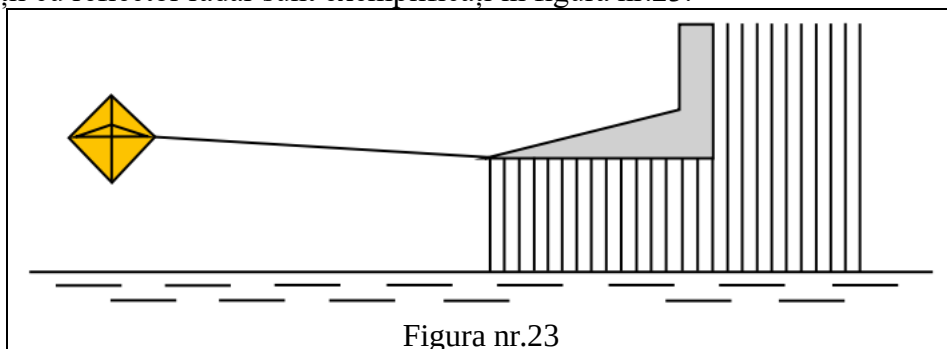


Figura nr.23

24. Balizarea liniilor aeriene

24.1. Pe linia aeriană sunt fixate, dacă este necesar, reflectoare radar (care produc pe ecranul radarului imaginea unui rând de puncte pentru identificarea liniei aeriene).

24.2. Reflectoare radar instalate pe geamanduri de culoare galbenă dispuse, în caz de necesitate, perechi în apropiere de fiecare mal (fiecare pereche de reflectoare produce în radar imaginea a două puncte unul lângă altul care permit identificarea liniei aeriene).

24.3. Amplasarea semnalelor descrise în prezentul punct este exemplificată în figurile nr.24 și nr.25.

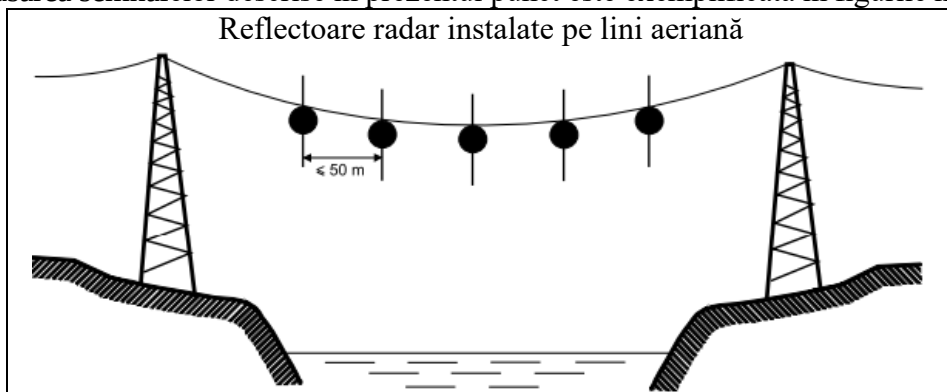
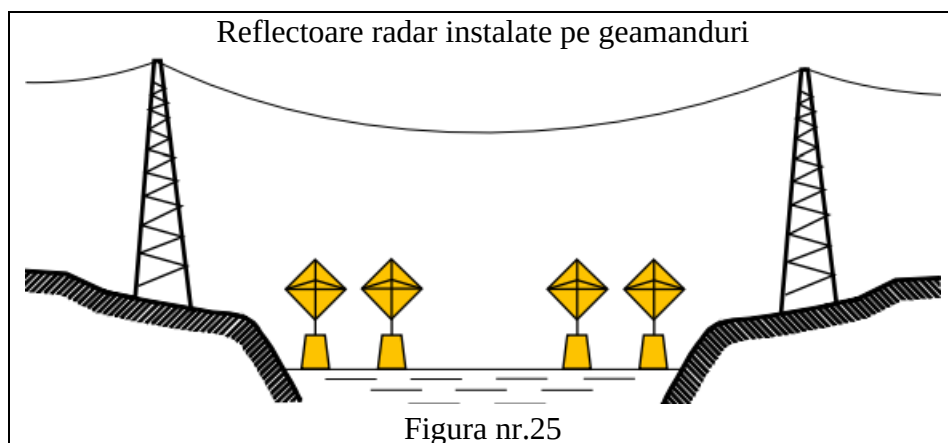


Figura nr.24



VII. Balizarea și marcajul aplicat bazinelor acvatice și canalelor navigabile largi

25. Mărci cardinale

25.1 Se definesc 4 cadrane respectiv direcțiilor geografice N, E, S, W, intersecția cadranelor determină alte 4 direcții adăugătoare NW, NE, SE, SW, toate direcțiile reprezintă mărci cardinale.

25.2 Un semn cardinal este numit după cadranul în care este plasat.

25.3 Numele unui semn cardinal indică faptul că marcajul trebuie trecut pe partea laterală a cadranului numit.

25.4 Mărcile cardinale, marcate prin semne specifice, sunt exemplificate în figura nr.26.

25.5 Punctul cardinal N este marcat prin un semn de tip jalon sau stâlp, jumătatea superioară va fi vopsită cu negru, iar jumătatea inferioară va fi vopsită cu galben, deasupra semnului sunt instalate două conuri suprapuse cu vârfurile în sus.

25.6 Punctul cardinal E este marcat prin un semn tip jalon sau stâlp, semnele sunt de culoare neagră cu o linie orizontală de culoare galbenă aplicată la mijloc, deasupra semnului sunt instalate două conuri suprapuse, fixate bază la bază.

25.7 Punctul cardinal S este marcat prin un semn tip jalon sau stâlp, jumătatea superioară va fi vopsită cu galben, iar jumătatea inferioară va fi vopsită cu negru, deasupra semnului sunt instalate două coduri suprapuse cu vârfurile în jos.

25.8 Punctul cardinal W este marcat prin un semn tip jalon sau stâlp, semnele sunt de culoare galbenă cu o linie orizontală de culoare neagră aplicată la mijloc, deasupra semnului sunt instalate două conuri suprapuse, fixate vârf la vârf.

25.9 Semnele descris în prezentul punct sunt exemplificate în figura nr.30.

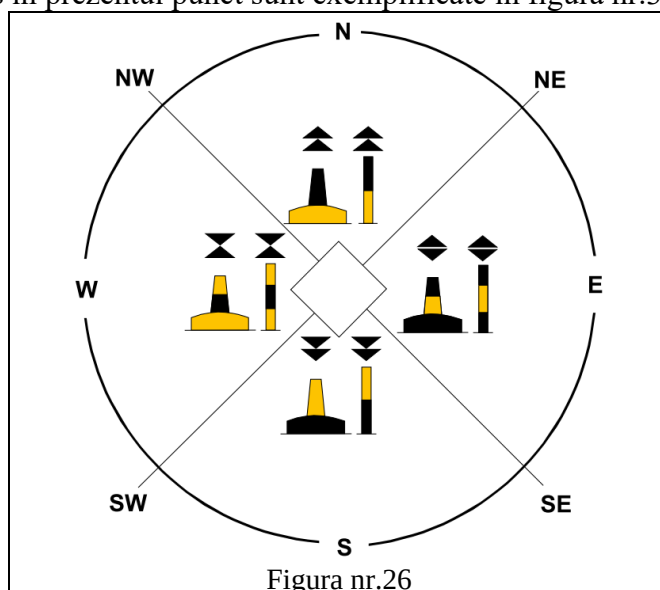


Figura nr.26

26. Semne de pericol izolate

Un semn de pericol izolat este un marcaj amplasat deasupra unui pericol izolat care are sigur apă de jur împrejur. Semnul este de tip jalon sau stâlp de culoare neagră cu una sau mai multe linii negre orizontale, deasupra semnului sunt amplasate 2 sfere negre suprapuse, semnul poate fi completat cu o lumină albă cu sclipiri. Semnele descrise în prezentul punct sunt exemplificate în figura nr.27.

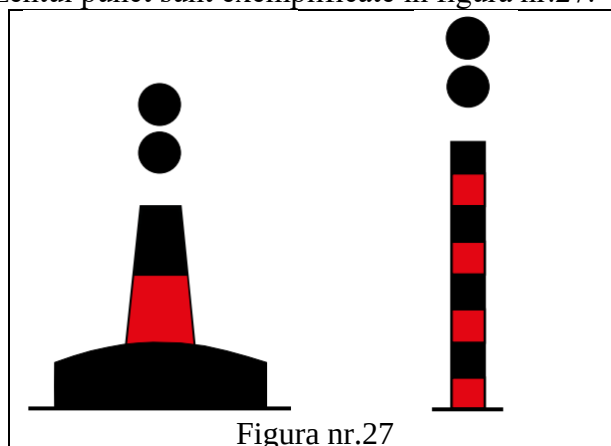


Figura nr.27

27. Semne de pericol nou

Termenul „Pericol nou” este folosit pentru a descrie pericolele nou descoperite care nu sunt încă prezentate în documentele nautice. Noile pericole includ obstacole care apar în mod natural, cum ar fi bancurile de nisip sau pietrele sau pericolele provocate de om, cum ar fi epavele. Semnul este de tip jalon sau stâlp vopsit în linii verticale de culori galben și albastru, numărul de linii variază de la 4 la 8, deasupra semnului va fi amplasat un „+”, de culoare galbenă. Semnul poate fi completat de o lumină de culoare albastru și galben alternate, semnul va lumina după cum urmează: 1 secundă lumină albastră, 1 secundă lumină galbenă, 0.5 secunde nu luminează. Semnele descrise în prezentul punct sunt exemplificate în figura nr.28.

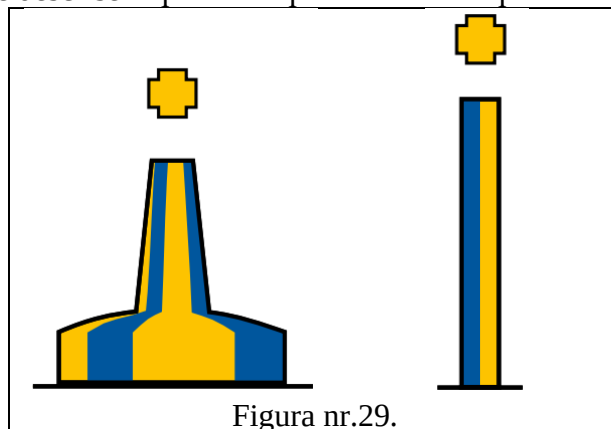


Figura nr.29.

28. Semnalizarea axei unui canal, mijlocul unui canal sau ieșirea la mal

Semnul este de tip geamandură sferică, jalon sau stâlp vopsit în linii verticale de culori alb și roșu, deasupra semnului poate fi amplasată o sferă de culoare roșie. Semnul poate fi completat de o lumină de culoare albă, semnul va lumina după cum urmează: 5 secunde lumină albastră, 5 secunde nu luminează. Semnele descrise în prezentul punct sunt exemplificate în figura nr.29.

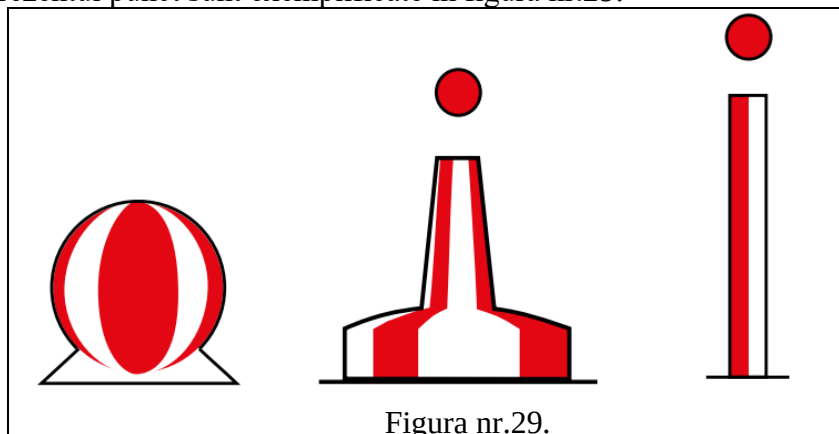


Figura nr.29.

29. Semnalizare meteorologică și semnale pe bazine acvatice

29.1 Avertismentul „Atenție” este prezentat prin o lumină galbenă care produce aproximativ 40 de

clipiri pe minut. Acest avertisment indică declanșarea probabilă a unui fenomen periculos, fără a preciza timpul acesteia.

29.2 Avertismentul „Pericol” este prezentat prin o lumină galbenă care produce aproximativ 90 de clipiri pe minut. Acest avertisment indică declanșarea iminentă a unui fenomen periculos.

29.3 Semnele descrise în punct capitol sunt exemplificate în figura nr.30.

VIII. MARCAREA ZONELOR INTERZISE SAU RESTRICȚIONATE

30. Marcaje speciale

30.1. Semnele speciale nu sunt destinate în primul rând să ajute navigația, dar indică o zonă sau o caracteristică specială la care se face referire în documentele corespunzătoare, cum ar fi marcajele zonei de exerciții militare, marcajele zonei de recreere, etc.

30.2. Semnul este de culoare galbenă, el poate avea orice formă, de regulă geamandură cu condiția că se va diferenția de marcajele altor semne.

30.3. Semnul special poate fi completat de o lumină galbenă.

31. Natura zonelor interzise

31.1 Natura interdicției trebuie, pe cât posibil, să fie clarificată în scris și prin informații locale. Informațiile locale pot fi indicate pe geamandurile galbene. Detaliile privind natura interdicției la fel pot fi transmise prin utilizarea semnelor menționate la anexa nr. 4, fiind amplasate pe mal, aceste semne pot fi completate cu o săgeată care indică direcția pentru care respectivul semnal se aplică.

31.2 Dacă o zonă de țarm în care unul sau mai multe tipuri de navă sau activitate sunt interzise sau restricționate este traversată de un șenal în care un astfel de tip de navă sau activitate nu este interzisă sau restricționată, părțile laterale ale acelui șenal pot fi, din nou, marcate cu geamanduri galbene. Părțile superioare ale celor două geamanduri de la intrare pot fi vopsite, dacă este necesar, cu roșu pe partea dreaptă și cu verde pe partea stângă, pentru un conducător de barca care părăsește șenalul.

31.3 Pentru un șenal cu interdicție de acces pentru unele categorii de ambarcațiuni sau activități, se vor utiliza opțional semnele **E.15-E.20** din anexa nr. 4, pentru a indica tipul de ambarcațiuni sau activități permise.

31.4 În cazul în care o zonă deschisă pentru mai multe activități este străbătută de un șenal în care este permisă o singură activitate, părțile laterale ale acelui șenal pot fi marcate conform prevederilor subpunctului 31.3. Un panou de pe mal poate indica activitatea permisă.

32. Semnele descrise în prezentul capitol sunt exemplificate în figura nr.30.

VIII. GEAMANDURI PENTRU SCOPURI DIVERSE

33. Dacă geamandurile sunt utilizate în alte scopuri decât cele descrise în prezenta anexă, atunci ele trebuie să fie predominant albe și pot fi completate cu pictograme.

VIII. MARCAREA LOCURILOR DE INTRARE ÎN PORTURI

34. Intrările în port trebuie să fie marcate conform prevederilor prezentului Regulament, de așa natură ca să asigure siguranța și să nu perturbe traficul pe căile navigabile.

35. Marcarea pe timp de zi

35.1 În partea babordului navelor de intrare în port va fi instalat un element roșu, de dorit de formă cilindrică sau un element care are amplasat deasupra lui un cilindru roșu sau un dreptunghi roșu pe dană.

35.2 În partea tribordului navelor de intrare în port va fi instalat un element verde, de dorit de formă conică sau un element care are amplasat deasupra lui un con verde sau un triunghi verde pe dană.

36. Marcarea pe timp de noapte

Pe timp de noapte sau de zi va fi utilizat marcajul de la punctul 35 completat cu lumini. Marcajul de pe partea babordului va fi completat cu lumină de culoare roșie, iar marcajul de pe partea tribordului va fi completat cu lumină de culoare verde, ambele lumini vor de dorit cu sclipiri. Ca excepție poate fi utilizată doar o lumină verde sau roșie.

37. Marcajul descris în prezentul capitol poate fi utilizat și pentru intrările în căile navigabile afluate, intrările în brațele secundare ale căilor navigabile și intrările în docuri.

38. Semnele descrise în prezentul capitol sunt exemplificate în figura nr.30.

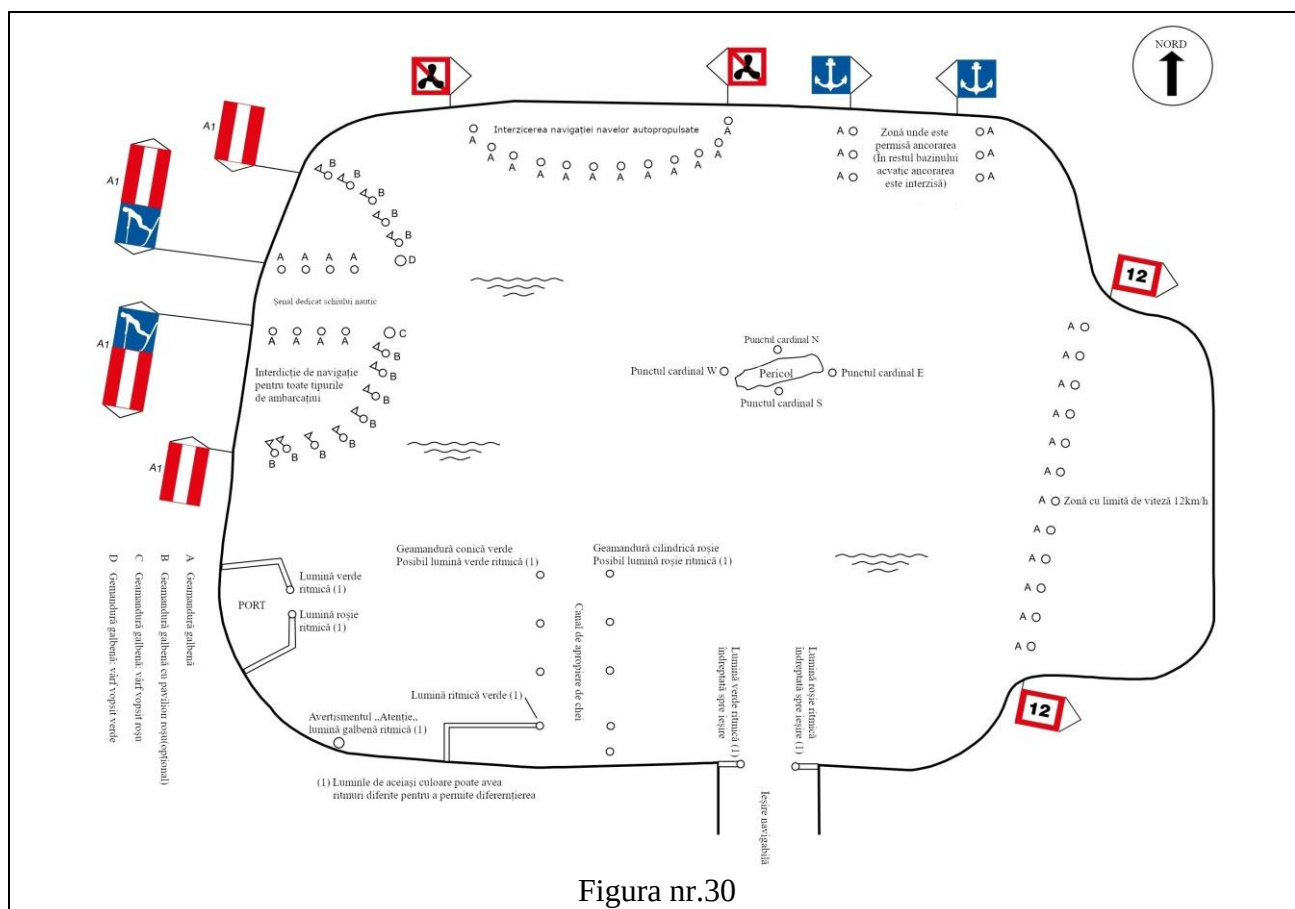


Figura nr.30

LISTĂ DE VERIFICARE PENTRU SIGURANȚA PROCESULUI DE BUNCHERARE

Number: Year:
Număr: Anul:

Bunker station / Tank truck Stația de buncherare/ Autocisternă	Bunkering Vessel Nava buncherată
Name: Nume:	Name: Nume:
Unique European Vessel identification number / Official number: Număr european unic de identificare a navei / Număr oficial:	Unique European Vessel identification number / Official number: Număr european unic de identificare a navei / Număr oficial:
Boatmaster: Conducător	Boatmaster: Conducător
Bunkering attendant: Operator de buncherare:	Responsible person for the bunkering procedure (bunker watch): Persoana responsabilă pentru procedura de buncherare (observator de buncherare):

	Filler necks Gâturi de umplere			Total
	1	2	3	
Position of filler neck (e.g. port side aft; bow thruster tank; ...) Poziția gâtului de umplere (de exemplu, babord la pupa; rezervor propulsor de prova; ...)				
Tank capacity of the tanks to be filled via the respective filler neck: Capacitatea rezervoarelor care urmează să fie umplute prin gâtul de umplere respectiv:				
Tank content before beginning of the bunkering according to reading of tank level: Conținutul rezervorului înainte de începerea buncherării conform citirii nivelului rezervorului:				
Free capacity of the tanks immediately after the filler neck: Capacitatea liberă a rezervoarelor imediat după gâtul de umplere:				
Agreed takeover quantity: Cantitatea de preluare convenită:				

General:	
The mooring between the bunkering vessel and the bunker station is correct and has been checked/ Amarajul dintre nava buncherată și stația de buncherare este corect și a fost verificată.	
The lighting is sufficient to supervise the bunkering procedure/ Iluminarea este suficientă pentru a supraveghea procedura de buncherare	
Communication between bunker attendant and bunker watch is ensured/ Comunicarea între operatorul de buncherare și observatorul de buncherare este asigurată.	
The hose lines are not subject to tensile forces nor to torsion; the minimum bending radii are respected./	

Furtunurile nu sunt supuse presiunii sau forțelor de torsiune; se respectă razele minime de curbare.		
Bunkering procedure/ Procedura de buncherare	with overfill protection/ cu protecție la supraumplere	
	without overfill protection/ fără protecție la supraumplere	
In case of use of a fuelling hose with flange or quick coupling/ În cazul utilizării unui furtun de buncherare cu flanșă sau cuplare rapidă:		
The connection of the fuelling hose with the filler neck has been checked and is in good working condition/ Conexiunea furtunului de buncherare cu gâtul de umplere a fost verificată și este în stare bună de funcționare.		
In case of use of a fuelling hose with nozzle/ În cazul utilizării unui furtun de buncherare cu duză:		
The bunker watch is familiar with the operation of the nozzle and is capable to activate an emergency stop/ Observatorul de buncherare este familiarizat cu funcționarea duzei și este capabil să activeze o oprire de urgență.		
The nozzle reaches deep enough into the filler neck and has been secured in its position/ Duza ajunge suficient de adânc în gâtul de umplere și a fost fixată în poziția sa.		

Date: Data:

Place (River km respectively berth number): Locul (km râului respectiv numărul danei):

Beginning of bunkering procedure (Time): Începutul procedurii de buncherare (Timp):	
--	-------

Bunkering attendant: Însoțitor de buncherare:	Bunker watch Persoana responsabilă pentru procedura de buncherare:
.....	
Signature Semnătura	Signature Semnătura

End of bunkering procedure (Time): Sfârșitul procedurii de buncherare (Timp):	
--	-------

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului
privind navigația pe căile navigabile interioare și navigația pe fluviul
Dunărea(939/MIDR/2024)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Drept temei pentru adoptarea prezentei HG au servit: 1) art.3 alin. (2) din Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 238-242, art. 672), cu modificările ulterioare. 2) art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern. 3) Acțiunea 28, Capitolul 14 din Planul Național de Acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023. 4) Acțiunea 287 din Planul de Acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 887/2023. 5) Direcția prioritară 5.3. din Strategia de Mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, care prevede armonizarea legislației naționale cu Codul european pentru căile navigabile interioare (CEVNI). 6) Articolul 23 din Convenția privind regimul navigației pe Dunăre, semnată la Belgrad la 18 august 1948, care prevede că statele riverane Dunării vor stabili, pe sectorul național al fluviului, reguli de navigație în conformitate cu dispozițiile Comisiei Dunării. Astfel, prezentul Regulament este întocmit în concordanță cu Dispozițiile Fundamentale pentru Navigația pe Dunăre adoptate de Comisia Dunării. Republica Moldova, în calitate de stat semnatar al Convenției, a ratificat prin Hotărârea Parlamentului nr. 86/1998 Protocolul adițional, semnat la Budapesta la 26 martie 1998, la Convenția despre regimul navigației pe Dunăre, întocmită la Belgrad la 18 august 1948. Respectiv, prezentul Regulament este elaborat în baza Dispozițiilor Fundamentale pentru Navigația pe Dunăre adoptate, de Comisia Dunării și a Codul european pentru căile navigabile interioare (CEVNI), adoptat de Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU).
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Cadrul juridic actual privind navigația pe căile navigabile interioare este deficitar și fragmentat, lipsind reglementări cuprinzătoare care să controleze în mod corespunzător traficul. Această situație amplifică riscurile legate de apariția accidentelor și poluării mediului. În ultimii ani numărul de nave deservite de complexul portuar Giurgiulești este în continuă creștere, conform datelor din Figura nr.1, este evident că numărul în creștere de nave ridică riscurile apariției unui incident. Conform datelor din

Figura nr.2 în ultimii 5 ani se înregistrează o creștere semnificativă a traficului de mărfuri, ajungând la 2.6 mln de tone pentru anul 2023, în aceste condiții un potențial incident va provoca nu doar o pagubă financiară locală, dar și o periclitare a comerțului Republicii Moldova.

Un eventual incident pe segmentul moldovenesc al Dunării nu ar prezenta doar riscuri naționale, ci ar afecta întregul trafic pe Dunăre, perturbând comerțul internațional și creând efecte negative în lanț pentru toate statele riverane. Pierderile financiare asociate unor astfel de incidente ar fi semnificative, nu doar pentru operatorii din complexul portuar, ci și pentru întreaga regiune.

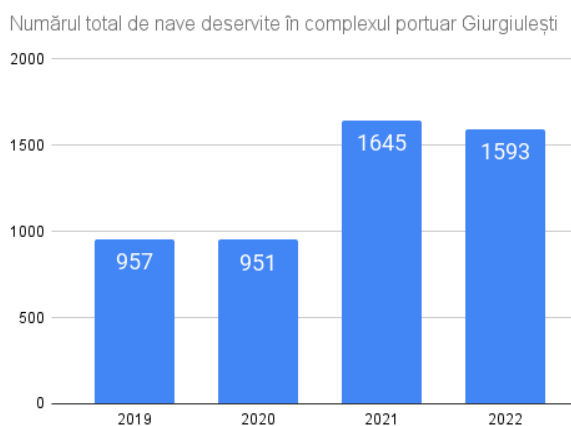


Figura nr.1 (sursa: NARM)

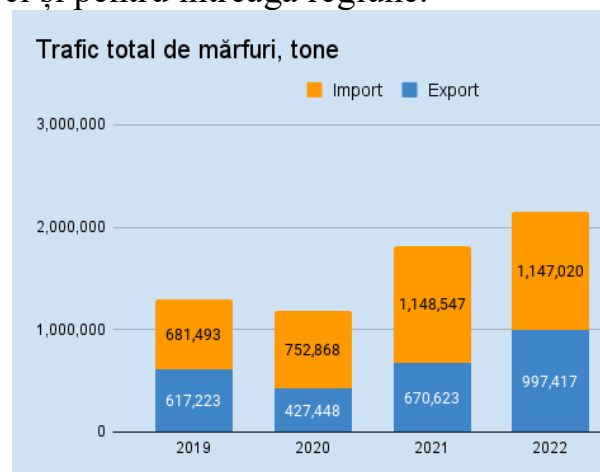


Figura nr.2 (sursa: NARM)

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul de hotărâre privind navigația pe căile navigabile interioare și navigația pe fluviul Dunărea introduce un set complex de norme menite să asigure siguranța, eficiența și protecția mediului în cadrul transportului naval. Acest regulament aliniază legislația națională la standardele europene și la cerințele Comisiei Dunării, stabilind dispoziții detaliate pentru toate aspectele navigației pe apele interioare ale Republicii Moldova și navigația pe fluviul Dunărea.

Unul din aspectele esențiale al regulamentului este stabilirea normelor detaliate pentru semnalizarea vizuală și sonoră a navelor. Este specificat clar modul în care navele trebuie să utilizeze luminile de navigație, panourile, fanioanele și semnalele acustice pentru a crește vizibilitatea și a preveni accidentele. În cazul vizibilității reduse, utilizarea corectă a semnalizării este obligatorie. În plus, se impun reguli stricte pentru utilizarea proiectoarelor și a altor surse de lumină pentru a evita orbirea celorlalți participanți la trafic și pentru a asigura o navigație fluentă.

De asemenea, regulamentul stabilește cerințe față de marcarea pescajului navelor. Astfel, se impune ca navele să respecte adâncimea căilor navigabile, evitând supraîncărcarea și asigurând o deplasare sigură și eficientă. Această măsură este esențială pentru a preveni incidentele cauzate de scăderea nivelului apei sau de infrastructura insuficient adaptată. În acest context, operatorii de nave sunt obligați să respecte mărcile de pescaj și să utilizeze scări de pescaj conforme, asigurând astfel o navigație în siguranță și evitarea blocajelor pe căile navigabile.

Un alt element important introdus de proiect este reglementarea semnalizării și balizajului căilor navigabile. Aceste prevederi au rolul de a ghida eficient traficul naval și de a reduce riscurile de coliziune prin utilizarea unor balize standardizate și a unor semne corespunzătoare. În acest sens, se impune ca fiecare cale navigabilă să fie echipată cu sisteme de semnalizare adecvate, iar operatorii de nave trebuie să fie instruiți pentru a le recunoaște și respecta.

În ceea ce privește regulile stricte de navigație și staționare a navelor, regulamentul impune măsuri clare pentru evitarea blocajelor și a coliziunilor. Aceste măsuri includ delimitarea zonelor de acostare, stabilirea unor reguli clare pentru întâlnirea și depășirea navelor, precum și impunerea unor restricții pentru anumite tipuri de ambarcațiuni în funcție de dimensiuni și capacitate. De asemenea, este reglementată utilizarea căii navigabile în funcție de condițiile meteorologice și de trafic, cu obligația raportării oricăror incidente către autoritățile competente.

Un aspect esențial al regulamentului îl reprezintă măsurile de prevenire a poluării apelor. Sunt introduse norme stricte privind gestionarea deșeurilor rezultate din exploatarea navelor, inclusiv ape uzate, reziduuri petroliere și alte deșeuri periculoase. Este interzisă deversarea acestora în apele navigabile, iar operatorii de nave sunt obligați să utilizeze facilități de colectare și tratare a deșeurilor. De asemenea, sunt prevăzute reguli pentru echiparea navelor cu sisteme de prevenire a scurgerilor accidentale și pentru implementarea unor planuri de intervenție rapidă în caz de poluare accidentală.

O altă noutate adusă de proiect este lista extinsă de definiții, menită să clarifice terminologia utilizată și să elimine orice ambiguități în interpretarea regulamentului. Prin definirea clară a termenilor specifici, cum ar fi „convoi împins”, „navigație în siguranță”, „balizaj” sau „viteză de siguranță”, se asigură o aplicare uniformă a normelor și se reduc riscurile de interpretare eronată. Această clarificare este esențială pentru asigurarea unui cadru de reglementare coerent și eficient.

În concluzie, proiectul de hotărâre introduce un set de norme detaliate care vizează îmbunătățirea siguranței navigației, protejarea mediului și optimizarea utilizării căilor navigabile. Prin alinierea la standardele internaționale și prin implementarea unor reglementări moderne, acest proiect contribuie semnificativ la dezvoltarea unui sistem de transport naval eficient și sustenabil în Republica Moldova.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Opțiunile alternative analizate au inclus menținerea statu-quo-ului, care nu a fost considerată viabilă deoarece nu soluționează problemele legate de siguranța navigației, protecția mediului și eficiența operațiunilor. Menținerea situației actuale este însoțită de riscuri majore în ceea ce privește siguranța traficului pe căile navigabile interioare și buna funcționare a complexului portuar Giurgiulești, un nod important pentru comerțul și transportul maritim al Republicii Moldova. Aceste riscuri nu doar că pot genera pierderi financiare semnificative pentru stat, dar și pot crește riscul de accidente și incidente care ar putea duce la poluarea

apelor și deteriorarea mediului înconjurător. De asemenea, a fost luată în considerare actualizarea parțială a legislației, însă această opțiune a fost respinsă, deoarece nu soluționa în mod complet fragmentarea normelor existente și nu permitea alinierea integrală la standardele internaționale, necesare pentru competitivitatea și sustenabilitatea sectorului de navigație pe căile interioare.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Proiectul nu are impact asupra sectorului public.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Proiectul nu prevede costuri și cheltuieli în vederea punerii în aplicare a prevederilor proiectului.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Prezentul regulament va aduce schimbări pentru sectorul privat din Republica Moldova, având în vedere că acesta va fi implementat pentru prima dată la nivel național, în timp ce în alte state dunărene, precum România, este deja aplicat. Impactul se va resimți în funcție de activitățile economice, dimensiunea companiilor, amplasamentul regional și alte particularități.

În prezent, navigația pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova se desfășoară în baza documentelor normative aprobate prin actul departamental Ordinul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor nr. 46 din 27.03.2002 privind aprobarea actelor de reglementare aplicate în domeniul transportului pe apă interioară al RM. Aceste documente includ:

Regulile de navigație pe căile navigabile interioare ale RSFSR;

Semne și lumini de navigație, semnalizarea navelor;

Reguli locale de navigație pe căile navigabile interioare ale RSSM.

Aceste reglementări stabilesc normele de navigație aplicabile navelor care operează pe căile navigabile interioare. Ele au fost, în esență, preluate din cadrul juridic aplicabil în Uniunea Sovietică sau în Federația Rusă, fiind elaborate de Ministerul Transportului Fluvial al URSS sau de Registrul Fluvial al Federației Ruse.

În activitățile economice legate de transportul naval și logistică, regulamentul va introduce îmbunătățiri importante în siguranța și eficiența operațională. Companiile din aceste sectoare vor beneficia de o reducere a riscurilor de accidente și de deteriorare a mărfurilor, ceea ce va crește fiabilitatea și competitivitatea acestora pe piețele internaționale. Dunărea, cu cei 2.415 km navigabili, reprezintă o cale strategică de transport între Europa Centrală și Marea Neagră, având un rol major în comerțul național. Companiile moldovenești care respectă noile reglementări vor putea profita de acest coridor internațional prioritar în cadrul rețelei Trans-Europene de Transport (TEN-T).

În funcție de dimensiunea companiilor, firmele mari vor adopta mai rapid noile cerințe, având resursele necesare pentru a implementa standardele de siguranță și eficiență. Aceste companii vor beneficia imediat de pe urma creșterii eficienței logistice și a accesului mai facil la piețele internaționale. IMM-urile vor avea nevoie de timp pentru a se adapta, dar vor beneficia pe termen lung prin

optimizarea fluxurilor logistice și integrarea în comerțul transfrontalier, facilitându-și astfel extinderea activităților.

Amplasamentul regional va influența semnificativ impactul acestui regulament. Companiile situate în apropierea portului Giurgiulești și de-a lungul Dunării vor beneficia în mod direct de pe urma acestor noi reglementări. Dunărea, fiind parte a coridorului pan-european Rin-Main-Dunăre, leagă Europa de Vest cu Marea Neagră, facilitând astfel transportul mărfurilor din Moldova către piețele din Asia și Orientul Mijlociu. Accesul la această infrastructură navigabilă, combinat cu noile reglementări, va permite operatorilor moldoveni să crească volumul de mărfuri transportate, să reducă timpii de transport și să îmbunătățească siguranța operațiunilor.

De asemenea, regulamentul pune accent pe protecția mediului, care va ajuta companiile să reducă poluarea apelor și să contribuie la obiectivele ecologice stabilite la nivel european. Navigația pe ape interioare este recunoscută ca fiind cea mai ecologică metodă de transport, având cele mai mici emisii de CO₂ pe tonă-kilometru comparativ cu alte moduri de transport. Aceasta va oferi companiilor moldovenești un avantaj competitiv, sporindu-le reputația în fața partenerilor internaționali și consolidându-le poziția pe piețele externe.

Armonizarea regulilor de navigație pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova cu reglementările stabilite prin CEVNI urmărește atingerea următoarelor obiective:

- Creșterea siguranței navigației pe căile navigabile interioare, reducând riscurile asociate evenimentelor în transportul naval.
- Facilitarea comerțului prin încurajarea transportului transfrontalier.
- Optimizarea eficienței proceselor logistice pe căile navigabile.

Perioada de tranziție la normele impuse va fi de 1 an.

Opțiunea de a menține de a menținere a statu-quo-ului nu a fost analizată din motiv că este însoțită de riscuri cu efecte financiare majore.

4.4. Impactul social

Proiectul nu are impact social.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal.

Proiectul nu are impact asupra datelor cu caracter personal.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul nu are impact asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Noile reglementări vor contribui la protecția ecosistemelor acvatice prin prevenirea poluării și gestionarea corespunzătoare a deșeurilor generate de navigație.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

-

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul nu transpune și nu prevede transpunerea legislației UE.

5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

-

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost plasat pe pagina web al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și pe portalul guvernamental particip.gov.md.

Proiectul a fost supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și a fost plasat pe paginile www.midr.gov.md și particip.gov.md pentru consultări publice.

Proiectul a fost avizat de următoarele instituții:

Î.S. „Portul Fluvial Ungheni” (nr. 238 din 07.11.2024)

Inspectoratul pentru Protecția Mediului (nr. 1617 din 13.11.2024)

Ministerul Afacerilor Interne (nr. 40/4400 din 08.11.2024)

Ministerul Finanțelor (nr. 07/5-03/562/1747 din 11.11.2024)

Ministerul Mediului (nr. 13-05/3201 din 12.11.2024)

Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 03-3458 din 15.11.2024)

Agencia Navală (nr. 03-406 din 01.11.2024)

Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (nr. 38-78-12321 din 08.11.2024)

Proiectul de act normativ a fost supus expertizării de către:

- Ministerul Justiției;

- Centrul Național Anticorupție.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul de hotărâre a fost supus expertizei juridice și respectiv expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Ca rezultat al expertizării juridice s-a constatat că pHG include unele lacune de tipul unor formulări neclare care oferă spațiu de interpretare, dublarea unor definiții, erori în ceea ce privește unele abrevieri și greșeli în ceea ce privește gruparea elementelor structurale.

Proiectul a fost redactat în conformitate cu concluziile expertizei juridice, au fost modificat cu scop de a elimina formulările neclare care pot fi interpretate greșit, au fost excluse definițiile care se regăsesc sau sunt deja sunt interpretate în legislația națională, au fost redactate abrevierile și s-a asigurat conformitate cu prevederile art. 53 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În același timp a fost asigurată o motivare completă a poziției autorului.

Ca rezultat al expertizării anticorupție au fost identificate unele lacune privind terminologia, expresii care pot fi interpretate greșit și neclarități privind competențele autorităților.

Proiectul a fost redactat în conformitate cu recomandările expertizei anticorupție. Recomandările care nu au fost acceptate au fost motivate expres de autor prin prevederile legislației naționale în vigoare.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Proiectul de hotărâre de Guvern este corelat cu prevederile actelor normative în vigoare, care se află în conexiune, nu afectează concepția generală ori caracterul unitar al cadrului normativ în vigoare și nu necesită operarea unor modificări în alte acte normative, elaborarea sau abrogarea unor acte normative.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Implementarea prevederilor hotărârii Guvernului va fi asigurată de către Agenția Navală a Republicii Moldova.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

Sinteza
obiecțiilor și propunerilor la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind navigația pe căile navigabile interioare și navigația pe fluviul Dunărea (număr unic 939/MIDR/2024)

Instituția	Nr.crt.	Conținutul obiecției/ propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Inspectoratul pentru Protecția Mediului (nr. 1617 din 13.11.2024)	1	lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act.
Î.S. „PORTUL FLUVIAL UNGHENI” (nr. 238 din 07.11.2024)	2	lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act.
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 40/4400 din 08.11.2024)	3	Se propune după pct. 5 de completat cu un nou punct, cu următorul cuprins: „Participanții la traficul de nave pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova au obligația să respecte prevederile art. 36 din Legea nr. 28/2024 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova, în vederea asigurării securității frontierei de stat și prevenirii oricăror acțiuni care pot afecta regimul zonei de frontieră.”. Amendamentul propus reafirmă imperativitatea respectării regimului zonei de frontieră, prevăzut în legislația națională, în procesele aferente navigației pe căile navigabile interioare, contribuind astfel la fortificarea securității frontaliere și reglementarea expresă a implicării tuturor subiecților pentru a atinge acest obiectiv.	Nu se acceptă. Proiectul nu are ca obiectiv acoperirea prevederilor menționate.
	4	S-a constatat o discrepanță la nivelul clauzei de armonizare a Regulamentului privind regulile de navigație pe căile navigabile interioare, anexă la proiectul hotărârii de Guvern și pct. 5 din Nota de fundamentare a acestuia „Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE”. Prin urmare, autorul proiectului urmează să precizeze faptul transpunerii/ne-	Nu se acceptă. Proiectul transpune un act, dar actul transpus nu face

		transpunerii legislației UE, prin prisma uniformizării acestui aspect atât în proiectul de act normativ, cât și în Nota de fundamentare. În cazul afirmării acțiunii de transpunere Nota de fundamentare urmează a fi revizuită, după cum urmează: 1. Precizarea clară a aspectelor care rămân netranspuse și motivarea acestora, inclusiv a actelor normative suplimentare necesare pentru implementarea integrală; 2. Stabilirea termenului/termenelor-limită și a modalității definite de transpunere totală a dispozițiilor actului european în legislația națională. Ajustarea proiectului de act normativ propus, va asigura claritatea și conformitatea cu legislația europeană, ceea ce este esențial pentru aplicarea uniformă și corectă a normelor de navigație pe căile navigabile interioare. Subsecvent, aceste propuneri vor sprijini transpunerea corectă a normelor europene, contribuind la îmbunătățirea cadrului legal în contextul angajamentelor asumate de către Republica Moldova având statut de țară candidată.	parte din <i>legislația UE</i>(de văzut HG 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene).
	5	Se menționează că proiectul are o structură similară cu Regulamentul de navigație pe Dunăre în sectorul românesc, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor al României nr. 859/2013, reglementând prevederi legate de tipurile de nave, responsabilitățile echipajului, măsurile de siguranță, regulile de navigație, semnalizarea și prevenirea poluării. În acest sens, Regulamentul românesc, pe lângă sancțiunile prevăzute stabilește și sancțiuni specifice (Partea a III-a, lit. D, art. 5 pct. 3) conform legislației române. În această ordine de idei se propune completarea proiectului cu o prevedere care ar stabili că orice nerespectare a dispozițiilor și regulilor de navigație, care va avea ca urmare producerea unei avarii, va atrage după sine, în afară de sancțiunile prevăzute, și plata despăgubirii pentru acoperirea Astfel, se consideră oportună completarea proiectului cu o secțiune dedicată protecției mediului, care să includă cerințe privind gestionarea deșeurilor, prevenirea poluării și raportarea incidentelor de mediu la autoritățile competente naționale conform prevederilor Legii nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător (art. 32 lit. e), dar și a Legii nr. 1540/1998 privind plata pentru poluarea mediului (art. 2 alin. (2)).	Nu se acceptă. Prevederea din Regulamentul românesc face referință la un sector specific. Regulamentul nu are ca obiectiv să acopere aceste prevederi.
Ministerul Finanțelor (07/5- 03/562/1747 din 11.11.2024)	6	lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act.

Ministerul Mediului (nr. 13-05/3201 din 12.11.2024)	7	La capitolul IX. Prevenirea poluării apelor și eliminarea deșeurilor rezultate la bordul navelor, la pct. 139.1. și 139.2. de exclus sintagma „sau să se lase să se scurgă” deoarece noțiunea „a deversa” presupune scurgerea unui lichid (rezidual) într-o apă natural.	Se acceptă, redactat.
	8	La pct. 139.1. se propune de înlocuit cuvântul „gunoaie” cu cuvântul „deșeurî”.	Se acceptă, redactat.
	9	La pct. 139.1. după „deșeuri uleioase” de completat pentru precizare cu „(uleiuri de santină” în conformitate cu Lista de deșeuri aprobată prin HG nr. 99/2018.	Se acceptă, redactat.
	10	La pct. 140.2.2. se recomandă de înlocuit sintagma „certificată de autoritatea competentă” cu sintagma „autorizată de Agenția de Mediu”.	Se acceptă parțial, excepția de a incinera deșeurile a fost exclusă.
	11	La pct. 144, în scopul excluderii inadvertențelor se recomandă de înlocuit cuvântul „recepția” cu cuvântul „predarea”	Se acceptă, redactat.
Ministerul Muncii și protecției sociale (nr. 07/5713 din 11.11.2024)	12	lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 03-3458 din 15.11.2024)	13	Subpct.17.1 – potrivit art.2 din Legea nr.595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova, tratat internațional este orice acord încheiat în scris de către Republica Moldova, destinat a produce efecte juridice și guvernat de normele dreptului internațional public, perfectat fie într-un instrument unic, fie în două sau mai multe instrumente conexe, oricare ar fi denumirea sa particulară (tratată, acord, convenție, act general, pact, memorandum, schimb de note, protocol, declarație, statut, act final, aranjament etc., toate având valoare juridică egală). Astfel, considerăm oportun de substituit cuvintele „convențiile sau acordurile internaționale” cu cuvintele „tratatele internaționale”.	Se acceptă, redactat.
	14	Subpct.27.2 prevede că reprezentanții autorităților competente pot să interzică navigația unei nave prin dispoziție. În acest sens, este necesar de prevăzut expres autoritățile cărora le este atribuită obligația în cauză.	Se acceptă, redactat.
	15	La subpct.139.3; 139.4; 139.5; 139.6 se face trimitere la „în conformitate cu legislația în vigoare în cazul căilor navigabile interne ale Republicii Moldova”. Prin urmare, în scopul asigurării respectării principiului transparenței actului normativ și predictibilității normelor	Se acceptă, redactat

		juridice, consacrat de art.3 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, considerăm necesar de indicat actul normativ național.	
	16	La subpct.144.1 este prevăzut că, „toate navele trebuie să poarte la bord pentru fiecare operațiune de descărcare un certificat de descărcare valabil”. Astfel, menționăm că pentru aplicarea normei în cauză se impune necesitatea completării proiectului cu prevederi care să stabilească procedura de eliberare, modelul acestuia, precum și autoritatea care îl eliberează sau indicarea actului normativ care prevede normele menționate.	Se acceptă, prevederea a fost exclusă.
	17	Subsidiar, evidențiem că în textul proiectului Regulamentului au fost identificate norme care prezintă un caracter netransparent și incert, după cum urmează: la subpct.8.66 textul „dispozitive special construite și autorizate în acest scop”; la subpct.9.4; pct. 12 textul „să ia toate măsurile cerute/impuse de împrejurări”; la subpct.16.3 textul „anumite împrejurări particulare”; la subpct.25.1 cuvintele „să ia toate măsurile”; la subpct.27.1 cuvintele „facilitățile necesare”; „altor dispoziții aplicabile”; la subpct.114.1 cuvintele „alte dispoziții aplicabile”; la subpct.141.5 cuvintele „alte documente referitoare”; la subpct.143.5 cuvintele „autorizațiile necesare”; la subpct.143.7 cuvintele „sunt luate toate măsurile”.	Se acceptă parțial. 8.66 – redactat. 9.4 – nu se acceptă. 12 – nu se acceptă. 16.3 – nu se acceptă. 25.1 – nu se acceptă. 27.1 – redactat. 114.1 – redactat. 141.5 – nu se acceptă. 143.5 – redactat. 143.7 – nu se acceptă.
Agenția Navală a Republicii Moldova (nr. 03-406 din 01.11.2024)	18	Teza punctului 3 urmează a fi redată conform variantei inițiale a proiectului propus de ANRM: „Prezentul Regulament se aplică pe sectorul moldovenesc navigabil ale fluviului Dunărea cuprins între mila 71.50 și mila 72.40, pe toate căile de navigație interioare ale Republicii Moldova, bazinele acvatice și în acvatoriile porturilor, locurile de adăpost, locurile de încărcare/descărcare și locurile de îmbarcare/debarcare situate pe acestea.” Este importantă asigurarea unei delimitări clare a domeniului de aplicare actului normativ prin reflectarea ariei geografice vizate de prevederile Regulamentului.	Nu se acceptă.
	19	Complementar delimitării domeniului de aplicare, este necesar ca obligațiile conducătorilor de nave să fie clarificate prin următoarea completare: ”Prezentul Regulament nu exonerează conducătorii navelor de respectarea regulilor speciale de navigație stabilite de autoritățile competente în limitele porturilor sau în zonele din afara porturilor unde se desfășoară operațiuni de încărcare-descărcare sau lucrări pe calea navigabilă.”	Se acceptă, redactat.

		Drept urmare, capitolul I „Dispoziții generale” trebuie completat cu această teză, conform variantei inițiale a proiectului propuse de ANRM spre promovare. Aceste prevederi clarifică responsabilitățile conducătorilor de nave și sunt în deplină concordanță cu articolul 1.24 din Regulamentul CEVNI.	
	20	De asemenea, Capitolul I „Dispoziții generale” se va completa cu teza din varianta inițială a proiectului: ”Regulile de navigație în acvatoriul unui port sau cheu se aprobă de ANRM, în funcție de adâncimea apei, traficul de nave, condițiile meteo, prezența obstacolelor, precum și alte aspecte geografice și hidrografice, precum și destinația fiecărei facilități portuare pentru acostare a unor nave specifice și nu trebuie să contravină prezentelor Reguli.”. Această propunere este justificată prin prevederile Capitolului 9 din CEVNI, care permite autorităților competente să stabilească reguli speciale pentru navigația în anumite zone, inclusiv porturi și cheiuri, în funcție de condițiile locale. CEVNI subliniază că astfel de reguli trebuie să fie compatibile cu dispozițiile generale ale codului și să nu le contravină. Prin includerea acestei teze, se asigură claritatea privind competențele ANRM (AUTORITATE DE SIGURANȚĂ) în reglementarea navigației în porturi și cheiuri, conform principiilor stabilite de CEVNI.	Nu se acceptă. Excede obiectul de reglementare al prezentului Regulament
	21	În cadrul compartimentului Noțiuni de la punctul 8, termenul pentru „mal stâng și mal drept” necesită separare de termenul „șenal”.	Se acceptă, redactat.
	22	Formularea actuală a subpunctului 15.4 „Echipamentele de salvare concepute pentru pasageri trebuie să se găsească la bord. Numărul de echipamente de salvare de distribuit pasagerilor trebuie să corespundă numărului de adulți și de copii” prezintă o serie de deficiențe. În primul rând, lipsește referința obligatorie la certificatul navei, care trebuie să indice numărul de echipamente de salvare destinate pasagerilor. Această mențiune este crucială pentru a stabili o legătură directă între autorizarea navei pentru transportul de pasageri și dotarea corespunzătoare cu echipamente de salvare. În al doilea rând, formularea actuală poate fi interpretată în sensul că orice navă, indiferent dacă este autorizată sau nu să transporte pasageri, ar putea efectua această activitate, cu condiția de a avea la bord echipamente de salvare, fără a specifica dacă acestea respectă cerințele prevăzute în certificatele navei. Această omisiune este inacceptabilă, deoarece certificatul navei reprezintă documentul oficial care reglementează atât capacitatea navei de a transporta pasageri, cât și dotarea acestuia cu echipamente adecvate. În varianta inițială propusă de ANRM, textul prevedea clar că echipamentele de salvare concepute pentru pasageri trebuie să fie cele menționate în certificatul navei și să corespundă numărului de	Se acceptă parțial. Redactat în vederea de a face textul mai clar. Interpretarea punctului 15.4, de natură să ofere dreptul de a efectua o activitate de transport pasageri este greșită. Redacția propusă de NARM nu corespunde prevederilor Legii

		adulți și copii permise la bord, conform specificațiilor tehnice. Această formulare elimină orice ambiguitate și aliniaza regulamentul la exigențele Rezoluției nr. 61 în vigoare a CEE-ONU. Drept urmare, solicităm revenirea la formularea inițială propusă de ANRM pentru prevederile aferente Construcției, echipării și echipajului navelor.	100/2017 cu privire la actele normative.
	23	La subpunctul 17.1, este indispensabilă completarea listei actelor obligatorii care trebuie să se găsească la bordul navelor cu mențiunea expresă a „certificatelor tehnice”.	Nu se acceptă. În legislația națională nu avem clar definit termenul „Certificat tehnic,”
	24	Pentru alinierea terminologiei utilizate în proiectul regulamentului, la subpunctul 17.1, este necesară înlocuirea expresiei „Certificatul de naționalitate” cu „actul de naționalitate”.	Nu se acceptă. Termenul propus nu a fost identificat în legislația națională.
	25	Textul referitor la „Certificatul de echipaj minim” de la subpunctul 17.1, necesită a fi completat cu mențiunea „(cu excepția navelor fără echipaj)”, pentru a exclude interpretările eronate și a clarifica aplicabilitatea acestei cerințe doar pentru navele cu echipaj.	Se acceptă, redactat
	26	Formularea actuală privind jurnalul de bord, de la subpunctul 17.1, trebuie modificată pentru a specifica că acesta este obligatoriu doar pentru navele autopropulsate. În forma actuală, se creează confuzia că toate navele, inclusiv cele neautopropulsate, ar fi obligate să dețină un jurnal de bord. Prin urmare, textul corectat va avea următorul conținut: „Jurnalul de bord (numai pentru navele autopropulsate), precum și alte documente referitoare la navigație cerute în baza unor convenții sau acorduri internaționale;”.	Se acceptă parțial, redactat. Nu poate fi făcută referința la acorduri și convenții abstracte sau la cele care Republica Moldova nu este parte.
	27	La subpunctul 17.2, formularea „Certificatul de naționalitate poate fi înlocuit cu un act care confirmă buna stare de navigabilitate” este eronată și necesită ajustare. Teza urmează a fi adusă în concordanță cu prevederea art. 34 alin. (1) al Legii nr. 599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova. Prin urmare, expresia ”act care confirmă buna stare de navigabilitate” urmează a fi substituită cu expresia ”act național de navigație”.	Se acceptă parțial. Redactat. Art. 34 alin. (1) al Legii nr. 599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, nu acoperă

			termenul ”act național de navigație”
28	La subpunctul 17.3, a fost omisă menționarea „actului de navigație” ca document necesar la bordul materialelor plutitoare. Prin urmare, teza subpunctului va fi redată în forma: „La bordul materialelor plutitoare trebuie să se găsească un act care confirmă buna stare de navigabilitate și actul de navigație.”.		Se acceptă parțial. S-a utilizat termenul „ <i>Certificat de bună stare de navigabilitate</i> ,” în conformitate cu legislația națională.
29	La subpunctul 17.5, este necesară completarea textului prin includerea „certificatelor tehnice” în lista documentelor obligatorii care trebuie să se găsească la bordul barjelor. În forma actuală, subpunctul permite interpretarea conform căreia prezența unei plăci metalice cu informațiile necesare ar putea substitui documentele tehnice, ceea ce nu este acceptabil din punct de vedere al cerințelor de siguranță și conformitate. Prin urmare, teza introductivă a subpunctului 17.5. va avea următorul conținut: ”Certificatul de naționalitate, certificatele tehnice și certificatul de tonaj nu este obligatoriu să fie la bordul barjelor de împingere pe care există o placă cu următoarele date:”.		Nu se acceptă. În legislația națională nu avem clar definit termenul „Certificat tehnic,”
30	Pentru o specificare adecvată, la subpunctul 18.2, este necesară completarea textului cu expresia ”, partea generală și partea regională, Dunăre”, pentru a reflecta în mod explicit diferențele dintre aceste două părți, având în vedere particularitățile aplicabile regiunii Dunării.		Se acceptă, redactat.
31	Din teza de la subpunctul 63.5, urmează a fi eliminată expresia „pentru navele care nu necesită să fie protejate împotriva valurilor” și menținută redacția propusă în varianta inițială a proiectului prezentat de ANRM.		Se acceptă parțial, redatat. Redacția propusă de NARM nu corespunde prevederilor Legii 100/2017 cu privire la actele normative.
32	Textul la subpunctul 70.1 necesită revizuire, deoarece conține două fraze deja incluse la subpunctul 69.1.		Se acceptă, redactat.
33	În cadrul capitolului V, intitulat „Semnalizarea și balizajul căii navigabile”, au fost omise prevederile referitoare la utilizarea semnalelor care reglementează navigația și a semnalelor de		Nu se acceptă.

		balizaj. Astfel, capitolul V urmează a fi completat cu prevederile așa cum au fost propuse în varianta inițială a proiectului expediată către minister: ”Autoritățile competente nu sunt obligate să utilizeze ansamblul semnalelor care figurează în Anexele nr. (privind semnalele care servesc reglementării navigației pe calea navigabilă) și nr. (privind balizarea căii navigabile) la Regulament și pot să nu reproducă în regulamentele lor semnalele și balizele pe care nu le utilizează. În absența unor semnale care reglementează navigația și a semnalelor de balizaj, conducătorii, precum și persoanele în paza cărora se află instalațiile plutitoare, trebuie să ia toate măsurile de precauție ordonate de sarcina generală de vigilență, conform punctului privind îndatoririle generale de vigilență”.	Textul actual este în conformitate cu CEVNI.
34	La punctul 90 „Reguli normale în cazul întâlnirilor”, a fost omisă teza corespunzătoare aliniatului (9) din varianta inițială a ANRM: ”Fără a aduce atingere oricărei dispoziții contrare la alin.(8), atunci când, în cazul ambarcațiunilor mici de diferite categorii, două ambarcațiuni mici se întâlnesc în așa fel, încât este un risc de coliziune, ambarcațiunile mici motorizate trebuie să cedeze loc tuturor celorlalte ambarcațiuni mici, iar ambarcațiunile mici care nu sunt motorizate și cele fără vele, vor lăsa loc ambarcațiunilor mici cu vele. Totuși nava care navighează aproape de limita unui șenal semnalizat, cu limita pe ea partea de tribord va continua să urmeze granița canalului, cealaltă navă trebuie să cedeze.”. Această omisiune reduce claritatea regulilor aplicabile în cazul întâlnirilor între ambarcațiuni mici de categorii diferite și poate genera incertitudini în aplicarea regulamentului. În varianta inițială, aliniatul (9) stabilea explicit ordinea de prioritate între ambarcațiuni mici motorizate, nemotorizate și cele cu vele.	Se acceptă parțial, redactat. Redacția propusă de NARM nu corespunde prevederilor Legii 100/2017 cu privire la actele normative.	
35	La subpunctul 90.6, observăm că teza preluată din varianta ANRM a fost redată incorect, ceea ce afectează claritatea și corectitudinea prevederii. Varianta inițială a ANRM prevedea în mod explicit următoarele: ”6) Dacă există temerea că intențiile navelor care navighează în amonte nu au fost înțelese de navele care navighează în aval, navele care navighează în amonte trebuie să emită: a) un sunet scurt când întâlnirea trebuie să se efectueze prin babord; sau b) două sunete scurte” când întâlnirea trebuie să se efectueze prin tribord.”. În redacția actuală, textul este formulat astfel: ”Dacă există temerea că intențiile navelor care navighează în amonte nu au fost înțelese de navele care navighează în aval, navele care navighează în amonte trebuie să emită un sunet scurt când	Se acceptă parțial, redactat. Redacția propusă de NARM nu corespunde prevederilor Legii 100/2017 cu privire la actele normative.	

		întâlnirea trebuie să se efectueze prin babord două sunete scurte când întâlnirea trebuie să se efectueze prin tribord.”. Această redacție este confuză și omite separatorul necesar între cele două cazuri (babord și tribord), ceea ce poate genera dificultăți în interpretarea și aplicarea corectă a regulamentului. Solicităm revenirea la formularea din varianta inițială a ANRM, care este clară, corectă și respectă standardele tehnice.	
	36	Textul punctului 113 „Trecerea pe sub poduri fixe” a fost simplificat într-un mod care reduce claritatea și precizia prevederilor. În varianta actuală, situațiile prevăzute pentru semnalizarea D.1a și D.1b au fost combinate într-un singur alineat, ceea ce reduce explicitarea scenariilor distincte de semnalizare. De asemenea, au fost omise detaliile privind direcția de navigație și interzicerea sensului opus, care în varianta ANRM erau specificate distinct, asigurând o interpretare corectă a regulilor. Prin urmare, tezele pentru punctul 113, urmează a fi redactate în forma din varianta inițială a proiectului propus de ANRM.	Nu se acceptă. Forma actuală a textului acoperă toate prevederile. Materialul recepționat de la NARM este formulat greșit.
	37	Teza punctului 140 ”Colectarea și tratarea deșeurilor la bord”, urmează a fi completată cu următoarea teză (așa cum a fost propus în varianta inițială elaborată de ANRM): ”Conducătorul trebuie să asigure colectarea la bord și depozitarea separată într-o stație de recepție a deșeurilor vizate la subpunctul 139.1, cum ar fi gunoaiele menajere, nămolurile de epurare, slopurile și alte deșeuri speciale. Dacă e posibil gunoaiele menajere trebuie să fie depozitate separat pe următoarele categorii: hârtie, sticlă, alte materiale reciclabile și alte gunoaie.”.	Se acceptă parțial, redactat.
	38	La noțiunea pentru ”alte deșeuri speciale” urmează a fi eliminată expresia ”vizate în prezenta literă”.	Se acceptă, redactat
	39	La noțiunea „alte deșeuri care rezultă din exploatarea navei” se remarcă lipsa referinței la deșeurile speciale, care în varianta inițială era inclusă și specifica în mod clar „deșeurile speciale, așa cum sunt definite la lit. h)”. Această referință trebuie reintegrată pentru a restabili claritatea și coerența noțiunii.	Nu se acceptă. Mai verificați odată versiunea regulamentului trimisă spre avizare.
	40	Pentru noțiunea „reziduuri de încărcătură”, a fost omisă referința la „încărcătura restantă și reziduurile de manipulare”. Solicităm revenirea la redacția inițială, care includea această specificare.	Nu se acceptă. În materialul recepționat de la NARM termenul

			apare de 2 ori cu definiții diferite. A fost redactat cu scopul de la delimita <i>deșeuri</i> de <i>încărcătură</i> de <i>reziduuri</i> de <i>încărcătură</i> .
41	Definiția „gunoaielor menajere” necesită completare, întrucât lipsește referința la „alte deșeuri” care rezultă din exploatarea navei, dar care nu sunt incluse în categoriile deja definite. Este necesar să se includă această referință pentru a reflecta integral definiția.		Nu se acceptă. Au fost introdus termenul „deșeu,, în loc de „gunoi,, la propunerea Ministerului Mediului. Au fost introduse completări pentru acest termen, pentru a evita înțelegerea greșită.
42	Expresia „Aceste prevederi” de la subpunctul punctul 15.3, nu face o referință explicită la punctul 15 „Construcția, echiparea și echipajul navelor”, ceea ce poate crea ambiguități în interpretare. Solicităm clarificarea expresiei prin indicarea explicită a punctului 15, pentru a asigura o înțelegere corectă și univocă a textului.		Se acceptă, redactat.
43	Tot la subpunctul 15.3, este necesară specificarea expresă a numerelor Directivei (UE/2016/1629) și Rezoluției nr. 61 în vigoare a CEE-ONU, pentru a oferi un temei juridic clar și pentru a facilita identificarea actelor normative relevante.		Nu se acceptă. Nu putem face referință la directiva respectivă.
44	Formularea „În caz de deversare accidentală a unei substanțe din cele prevăzute...” de la subpunctul 22.3 este ambiguă, deoarece expresia „cele prevăzute” nu indică la ce substanțe se face referire. Drept urmare, solicităm clarificarea acestei teze prin indicarea exactă a substanțelor sau prin trimitere la un punct specific din regulament.		Se acceptă, redactat.

	45	Tezele numerotate 46.4.3, 46.4.4 și 46.4.5 au fost incluse eronat în cadrul subpunctului 46.4. Acestea trebuie separate și redactate ca subpuncte distincte, conform structurii inițiale a proiectului ANRM, pentru a menține claritatea și coerența textului.	Nu se acceptă. Redacția propusă de NARM nu corespunde prevederilor Legii 100/2017 cu privire la actele normative.
	46	Expresia „Semnalizarea convoaielor împinse în marș” din teza subpunctului 46.7.2 este irelevantă și necesită a fi exclusă.	Se acceptă, redactat.
	47	Tezele de la subpunctul 47.1 trebuie separate și redactate conform structurii inițiale a proiectului propus de ANRM, pentru a asigura o organizare clară și precisă.	Nu se acceptă. Redacția propusă de NARM nu corespunde prevederilor Legii 100/2017 cu privire la actele normative..
	48	La subpunctul 47.5, expresia „prezentului capitol” trebuie înlocuită cu sintagma „prezentei subsecțiuni”, întrucât subpunctul se referă exclusiv la subsecțiunea 1 din Secțiunea a 2-a a Capitolului III.	Nu se acceptă. În conformitate cu Regulamentul CEVNI și Dispozițiile Fundamentale pentru navigația pe Dunăre adoptate de Comisia Dunării, prezenta dispoziție face referință la capitolul 3 Semnalizarea vizuală a navelor.
	49	Referința la punctul 68 din teza subpunctului 50.7 este ambiguă și necesită revizuire pentru a preveni confuziile în aplicarea prevederilor.	Se acceptă, redactat.

	50	Formularea de la subpunctul 62.1 „Semnalizarea aparatelor plutitoare în lucru și a navelor eșuate sau scufundate va respecta următoarele cerințe” este ambiguă și trebuie revizuită pentru a evita interpretările neclare.	Se acceptă, sintagma a fost eliminată ca greșală de redactare.
	51	Teza de la subpunctul 72.3 trebuie integrată în subpunctul 72.2, conform structurii inițiale a proiectului ANRM, pentru a menține continuitatea și coerența textului.	Se acceptă parțial. Redacția propusă de NARM nu corespunde prevederilor Legii 100/2017 cu privire la actele normative.
	52	Textul punctului 100 necesită ajustare pentru a reflecta varianta inițială propusă de ANRM. Expresia „prescrise” trebuie înlocuită cu o referință clară și explicită, care să indice prevederile relevante	Nu se acceptă. Verificați proiectul recepționat.
	53	La punctul 111 „Reguli aplicabile bacurilor”, în subpunctul 111.2, a fost admisă combinarea eronată a prevederilor privind cerințele pentru bacurile care nu navighează liber. Aceste cerințe trebuie redactate separat, conform structurii și conținutului inițial propus de ANRM în varianta sa.	Nu se acceptă.
	54	La teza punctului 136.1.1, a fost admisă o eroare de redactare. Astfel cuvântul „convoai” urmează a fi substituit cu cuvântul ”convoaie”.	Nu se acceptă. Verificați proiectul recepționat.
Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (nr. 38-78-12321 din 8.11.2024)	55	La pct.17.1 prevede obligativitatea deținerii la bord a unui „act de confirmare a calificării conducătorului de navă”, este preferabil de indicat denumirea concretă (așa cum se prevede în cadrul normativ național) și apoi, pentru orice eventualitate, de inclus „sau alt act care atestă calificarea conducătorului de navă”	Nu se acceptă. În legislația națională nu avem definit o denumire exactă.
	56	La pct.27.2 este necesar de prevăzut expres care sunt acele „autorități competente” care pot să interzică navigația unei nave. Așa cum regulamentul circulației rutiere indică expres și exhaustiv care sunt „agenții de circulație”, la fel în acest sens la pct.17.4 se indică expres o serie de organe care pot verifica documentele de bord (ANRM, reprezentanților Căpitaniilor de port, Inspectoratului General al Poliției de Frontieră, Serviciului Vamal).	Se acceptă, redactat.
	57	Pentru a respecta principiul previzibilității și transparenței aplicării normelor, nu este acceptabilă trimiterea la „legislația în vigoare” în special în raport cu obligații și interdicții certe. Spre exemplu (pct. 139) dacă se prevede că deversarea apelor uzate menajere de pe navă poate să fie efectuate	Se acceptă, redactat

		doar în conformitate cu unele reguli, atunci este strict necesar să fie indicată trimiterea directă la actul normativ național în vigoare care reglementează aceste aspecte.	
	58	La pct.141 se impune „Carnetul de control al uleiurilor uzate”, atenționăm că această obligație nu pare să aibă un temei legal cert, însă cel mai important, odată ce proiectul impune obținerea acestui Carnet anume de la ANRM, este necesar ca proiectul să prevadă toate detaliile procedurale în acest sens –cum se solicită, în ce termen și ce condiții ANRM eliberează acest Carnet și dacă există o taxă/plată, să prevadă care este aceasta (sau se indică expres că se eliberează gratuit).	Se acceptă. Prevederea a fost eliminată.
	59	La pct.144 se prevede un oarecare „certificat de descărcare”, care la fel nu pare să aibă un temei legal valid. Nu este clar ce presupune acest certificat, cine și în ce condiții îl acordă, care este forma/modelul și/sau în ce act normativ sunt reglementate aceste aspecte. Pentru ca obligațiile stabilite în pct.144 să fie realizabile în principiu, este necesar să fie prevăzute detaliile în cauză în acest proiect sau să fie indicată trimiterea la actul normativ care le prevede.	Se acceptă. Prevederea a fost eliminată.
	60	Nota de fundamentare nu indică principalele obiectivele în mod măsurabil, realist și fixat în timp, care trebuie să fie conexe direct cu problemele identificate și cauzele stabilite. În Notă nu sunt descrise părțile și modul în care acestea sunt afectate, corespunzător lipsește și analiza costurilor pentru persoanele afectate. Lipsesc indicatorii de performanță pentru a efectua monitorizarea și nu se expune cum va fi monitorizat și evaluat impactul opțiunii recomandate și peste cât timp se va evalua performanța actului normativ propus.	Se acceptă, redactat.
	61	La analiza situației actuale este important de identificat navele înregistrate în prezent pe căile navigabile interne și dacă acestea dețin nivelul suficient de dotare (elemente de comunicare, iluminat etc.), marcate în modul prevăzut în proiect și îndeplinesc cerințele de siguranță corespunzător cu cerințele din Regulament. Adică este necesar de stabilit nivelul actual de conformare cu normele din proiect. În paralel, lipsește o analiză a componentei juridice, în care este important de înțeles care este actul ce reglementează circulația pe fluvii în prezent la nivel național și cât de mult diferă regulile de circulație propuse în proiect cu regulile care se aplică în prezent.	Se acceptă, redactat
	62	La analiza impactului, nu sunt expuse și estimate impacturile cele mai importante: - cheltuielile posibile de conformare cu cerințele pentru dotarea suplimentară și marcarea navelor, inclusiv costuri pentru solicitarea și ținerea Carnetelor uleiuri uzate; - în cazul în care se dovedește că regulile din prezent diferă substanțial de cele propuse în proiect, probabil să fie necesară instruirea și reexaminarea tuturor persoanelor care în prezent dețin acte	Se acceptă parțial, redactat. Aplicarea regulamentului nu va necesita reutilizarea navelor,

		(permis) ce le acordă dreptul să conducă o navă pe căile navigabile, este necesar de identificat costul aproximativ al acestor instruiți și reexaminări; - pentru autoritățile publice, este evident costul ridicării celor mai fundamentale elemente de infrastructură (indicatoare, marcaje etc.) pe porțiunile navigabile interne	cele care intră în complexul portuar Giurgiulești deja respectă aceste condiționalități ca rezultat al traversării sectorului românesc. Nu este necesară recalificarea conducătorilor de nave.
Inspectoratul pentru Protecția Mediului (nr. 1846 din 23.12.2024)	63	lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act.
Centru Național Anticorupție (nr. 06/2/50 din 03.01.2025)	64	Pct.9.5; pct.9.7; pct.10.3; 9.5. Orice instalație plutitoare trebuie să se afle sub autoritatea unei persoane calificate. Această persoană este răspunzătoare de respectarea dispozițiilor prezentului Regulament pe instalația plutitoare. 9.7. Dacă o navă sau un material plutitor în staționare nu are conducător, răspunzători pentru respectarea dispozițiilor prezentului Regulament sunt: 10.3. Membrii echipajului și alte persoane aflate la bord care determină temporar ei înșiși ruta și viteza navei sunt în mod egal responsabili de respectarea dispozițiilor prezentului Regulament. Obiecții: Responsabilitatea și răspunderea sunt concepte distincte. Responsabilitatea se referă la asumarea conștientă a consecințelor acțiunilor proprii și este legată de dimensiunea morală și valorică a individului. În contrast, răspunderea implică un raport formal între individ și autoritate, având un caracter normativ și fiind stabilită prin lege, după comiterea unei fapte. Astfel, responsabilitatea este preexistentă actului, iar răspunderea apare ulterior, ca efect al nerespectării normelor.	Se acceptă, redactat.

		Recomandări: La pct.9.5, 10.3 cuvintele "este răspunzătoare" "sunt în mod egal responsabili de" urmează a fi substituite cu expresia "poartă răspundere pentru". La pct.9.7 cuvîntul "răspunzători" urmează a fi substituit cu cuvîntul "responsabil".	
	65	Pct.10.1; pct. 10.1. Membrii echipajului trebuie să execute ordinele ce le sunt date de către conducătorul navei în cadrul responsabilității sale și să contribuie la respectarea dispozițiilor prezentului Regulament și a altor dispoziții aplicabile Obiecții: Utilizarea expresiei "să contribuie la respectarea dispozițiilor" atribuie caracter ambiguu normei, fapt care denotă neîntrunirea exigențelor de tehnică legislativă vizate de art.54 alin.(1) lit.a) al Legii nr.100/2017 și poate condiționa multiple riscuri aferente implementării acesteia și delimitării responsabilității subiecților vizați. Recomandări: Substituirea expresiei "să contribuie la respectarea dispozițiilor" cu expresia "să respecte dispozițiile".	Se acceptă, redactat.
	66	Pct.17.1 17.1. În navigația internațională, la bordul navelor, cu excepția navelor maritime, este obligatoriu să se găsească: — Certificatul de naționalitate sau actul care atestă naționalitatea navei în cazul navelor cu pavilion străin; — Certificatul de tonaj; — Certificatul de echipaj minim, cu excepția navelor fără echipaj; — Jurnalul de bord(numai pentru navele autopropulsate); — Act care atestă calificarea conducătorului de navă; — Alte acte tehnice care atestă starea tehnică conform acordurilor internaționale la care Republica Moldova este parte. precum și alte documente privind navigația cerute în conformitate cu tratatele internaționale Obiecții: Prim-plan, se remarcă faptul că utilizarea expresiilor "Alte acte tehnice", ". precum și alte documente" atribuie caracter ambiguu normei, fapt care denotă neîntrunirea exigențelor de tehnică legislativă vizate de	Se acceptă, redactat.

	art.54 al Legii nr.100/2017. Carența în speță, este accentuată de utilizarea cuvîntului ”cerute” în context, fapt care poate condiționa interpretarea extensivă a normei de către agenții publici vizați de executarea acesteia și nemijlocit interpretarea extensivă a spectrului de acte permissive (acte tehnice/documente) solicitate de către agentul public vizat de executarea normei. Recomandări: Excluderea cuvintelor ”alte”, ”precum și alte” și substituirea expresiei ”cerute în conformitate cu” cu cuvintele ”stabilite de”.	
67	Pct.17.2.; pct.27.2; pct.63.5; pct.119.4 17.2. Prin derogare de la punctul 17.1, ambarcațiunile mici nu sunt obligate să aibă Certificatul de tonaj și Jurnalul de bord; totodată, pentru ambarcațiunile mici de agrement, Certificatul de echipaj minim de siguranță nu este obligatoriu, iar Certificatul de naționalitate poate fi înlocuit cu actul de navigație, care confirmă înregistrarea navei în Catalogul naval. 27.2. Reprezentanții Căpităniilor de port și ANRM, cu excepția cazurilor speciale în care se aplică dispozițiile unei alte legislații, pot să interzică navigația unei nave prin dispoziție în următoarele cazuri: 63.5 Căpităniile de port pot să acorde derogare de la obligația de a purta luminile prevăzute în punctele 63.1.1, 63.1.2 și 63.2. 119.4. Navele care își continuă drumul trebuie, în caz de întâlnire, să tină dreapta atât cât este necesar pentru ca trecerea să se poată efectua babord la babord. Dispozițiile punctelor 85 și 86 în ceea ce privește emiterea unei serii de sunete foarte scurte nu se aplică în general în condiții de vizibilitate redusă. Totuși trecerea tribord la tribord poate fi admisă de către autoritățile competente dacă condițiile speciale pe anumite căi navigabile o impun. Obiecții: Determinarea competenței după formulă „este în drept”, „poate” este o modalitate coruptibilă de determinare a competențelor când formulează drepturi, obligațiile/îndatoririle entităților și agenților publici. Coruptibilitatea acestui element rezidă în discreția agenților publici care apare în cazul utilizării unor	Se acceptă parțial, redactat. 17.2. În conformitate cu Codul transportului maritim comercial nr. 599/1999, înregistrarea de stat a navelor se face prin înscrierea în Registrul navelor(se emite certificat de naționalitate) sau Catalogul naval(se emite Actul de navigație), respectiv sunt actele echivalente, care pot fi substituite între ele. – redactat. 27.2. În conformitate cu art.

		asemenea determinări permissive ale competențelor lor, care urmau a fi stabilite de o manieră imperativă. Această discreție poate fi folosită în mod abuziv de către agentul public pentru a nu-și executa obligațiile sale legale tocmai în virtutea caracterului permisiv al formulării competențelor sale. Riscul de coruptibilitate a acestor norme crește în cazul în care lipsesc criteriile pentru a stabili în ce cazuri agentul public „este în drept” sau „poate” și în ce cazuri este în drept și poate să nu-și realizeze competențele. Recomandări: Revizuirea formulelor permissive de reglementare a activității subiecților vizati.	93 din Codul transportului maritim comercial și art. 35 din LP nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, Căpitanul portului are atribuția de a emite dispoziții în ceea ce privește sfera lui de responsabilitate. – redactat. 63.5. Statutul/atribuțiile căpitanului portului conform LP 599/1999 și LP 176/2013, oferă căpitanului atribuții de a emite dispoziții pentru a asigura siguranța navigației. –redactat. 119.4. - redactat
	68	Pct.30 30. Desfășurarea manifestațiilor sportive și altele Manifestațiile sportive, sărbătorile pe apă și alte manifestări care pot afecta siguranța sau buna desfășurare a navigației este obligatoriu să se desfășoare cu aprobarea Căpităniilor de port și ANRM. Obiecții: Prevederile proiectului nu reglementează procedurile administrative aferente	- Nu se acceptă Regulamentul nu are ca obiectiv reglementarea procedurilor administrative aferente aprobării

		aprobării desfășurării manifestațiilor sportive și alte manifestații sportive, sărbători pe apă și alte manifestări care pot afecta siguranța sau buna desfășurare a navigației, fapt care denotă neîntrunirea exigențelor de tehnică legislativă vizate de art.29 alin.(2) al Legii nr.100/2017 coroborat art.32 Cod administrativ. Reglementarea insuficientă/lacunară a procedurilor administrative pe care le gestionează entităților publice poate determina discreția periculoasă a agentului public, de a dezvolta reguli procedurale convenabile propriilor sale interese, contrare interesului public (în sensul vizat de prevederile Legii integrității nr.82 din 25 mai 2017). Prin urmare, omiterea reglementării aspectelor prenotate, poate condiționa multiple riscuri de corupție aferente delimitării termenului administrativ de examinare și soluționare a cererii și temeiurilor de refuz eventual aplicate. Recomandări: Reglementarea aspectelor deficitare evidențiate supra.	desfășurării manifestațiilor sportive, a sărbătorilor pe apă și a altor manifestări pe apă. Căpitănia nu permite/interzice desfășurarea acestor evenimente. Aprobarea acestor evenimente de către Căpitănie se face doar în cazul când manevrele efectuate în timpul evenimentului pot afecta siguranța navigației. Prezentul punct nu oferă discreție adăugătoare agentului public(căpitănia), el deja are aceste atribuții prin LP 599/1999 si LP 176/2013. Aprobarea de către ANRM este relevantă din motiv în conformitate cu art. 91 din LP nr.
--	--	---	---

			599/1999, Căpitanul se subordonează Agenției Navale.
	69	Pct.65.2 65.2. Cu autorizarea unei autorități competente, lumina albastră intermitentă prevăzută la punctul 65.1.2 poate fi purtată de navele de serviciu de incendiu când se duc să acorde ajutor și de navele care efectuează operațiuni de salvare. Obiecții: Prevederile proiectului citate supra, nu delimitează expres autoritatea publică vizată de normă, fapt care denotă neîntrunirea exigențelor de calitate a legii și poate condiționa multiple riscuri aferente implementării normei (aparitia conflictelor de competență dintre entitățile publice care presupun concomitent că sunt vizate de normă, sau nerecunoașterea de către entități a competențelor statuate de normă), ceea ce creează dificultăți persoanelor fizice și juridice de a-și realiza drepturile și interesele legitime. Recomandări: Concretizarea entității publice vizate de autorizare.	Se acceptă, redactat.
Î.C.S. „Danube Logistics,, S.R.L. (nr. 174 din 27 decembrie 2024)	70	Obiectăm la folosirea în Regulament a termenului „conducător al navei,, și considerăm că el trebuie înlocuit cu termenul consacrat de „comandat al navei,, Argumentare: Referirile din Regulament la „conducătorii de navă,, nu reprezintă o abordare standard în sfera navigației și pot crea ambiguități, fiind neclare din punct de vedere juridic și tehnic. Atât Codul navigației maritime comerciale nr. 599/1999, cât și Legea privind transportul maritim intern al Republicii Moldova nr. 176/2013 utilizează exclusiv noțiunea de „ comandant al navei ,, , fără a face vreo referire la „ conducător de navă,, ,,. În lipsa unei definiții clare de „ conducător al navei,, în Regulament , rămâne incert cine este această persoană, ce statut are și care sunt responsabilitățile sale în raport cu cele ale comandantului navei.	Nu se acceptă. În practica internațională se face o diferență, în engleză Captain/Master/ Shipmaster-boatmaster, în rusă Капитан судна- Судоводитель, în conformitate cu regulamentul CEVNI și Regulamentul de navigație de la

			Comisia Dunării și Convenția STCW. În Regulament există definiție pentru „conducător,,
71	1. Propuneri de modificare a punctului 3 al Regulamentului: 3. Prezentul Regulament se aplică pe sectorul moldovenesc navigabil ale fluviului Dunărea cuprins între mila 71.50 și mila 72.40, pe toate căile de navigație interioare ale Republicii Moldova, bazineile acvatice și în acvatoriile porturilor și cheiurilor temporare, locurile de adăpost, locurile de încărcare/descărcare și locurile de îmbarcare/debarcare situate pe acestea. Pe sectorul moldovenesc navigabil al fluviului Dunărea, regulile de navigație stabilite de Administrația Fluvială a Dunării de Jos în conformitate cu Convenția despre regimul navigației pe Dunăre din 18 august 1948, acestea vor prevala asupra dispozițiilor prezentului Regulament. Argumentare: Conform art. 23 și 20 ale Convenției despre regimul navigației pe Dunăre din 18 august 1948, la care Republica Moldova este parte competența de a stabili reguli de navigație pentru sectorul Dunării de Jos, inclusiv sectorul moldovenesc, revine Administrației Fluviale a Dunării de Jos (AFDJ) cu sediul la Galați. Este esențial ca acest fapt să fie recunoscut în textul Regulamentului pentru a clarifica aplicarea seturilor de reguli în cazul eventualelor contradicții între prevederile naționale și cele stabilite de AFDJ.	Nu se acceptă. În conformitate cu art. 23 din Convenția despre regimul navigației pe Dunăre din 18 august 1948, în măsura în care Republica Moldova, în calitate de stat semnatar al Convenției, a ratificat prin Hotărârea Parlamentului nr. 86/1998 Protocolul adițional, semnat la Budapesta la 26 martie 1998, la Convenția despre regimul navigației pe Dunăre, întocmită la Belgrad la 18 august 1948.	
72	2. Propunem expunerea definițiilor din punctul 8 al Regulamentului în ordine alfabetică. Argumentare: Punctul 8 al Regulamentului introduce un număr semnificativ de noțiuni (78 în prezent), dar acestea sunt prezentate într-un mod nestructurat, fără o ordine logică clară. Acest fapt	Se acceptă. Redactat	

		îngreunează identificarea rapidă a existenței unei definiții în acest punct al Regulamentului: pentru ca utilizatorul Regulamentului să se asigure dacă o noțiune este sau nu definită trebuie să studieze întreaga listă de noțiuni. Expunerea definițiilor în ordine alfabetică ar conferi claritate și predictibilitate acestui punct, permițând utilizatorilor să localizeze cu ușurință termenii definiți, economisind timp. Ordinea alfabetică reprezintă o practică standard în redactarea actelor normative și manualelor, fiind intuitivă și accesibilă. Aceasta reduce efortul de căutare și crește eficiența utilizării Regulamentului.	
	73	3. Revizuirea subpunctului 8.33: clarificarea noțiunii „deșeuri care apar la bord”. Argumentare: Definiția actuală din subpunctul 8.32 este ambiguă: „substanțe sau obiecte definite la prezenta literă...”, în condițiile în care textul nu conține nicio „literă” și nu specifică clar ce include această categorie. Este necesară revizuirea definiției pentru a preciza explicit ce se înțelege prin „deșeuri care apar la bord”, astfel încât aceasta să fie utilizabilă în interpretarea și aplicarea cerințelor Regulamentului.	Se acceptă, redactat. Greșeală de redactare.
	74	4. Propunem Introducerea unei definiții pentru „stația de buncherare” (un nou subpunct 8.42), după cum urmează: 8.42 stație de buncherare – instalație sau navă pentru aprovizionarea navelor cu combustibili lichizi și/sau lubrifianți; Argumentare: În capitolul 10 Regulamentul introduce cerințe de vigilență la buncherarea navelor. Acestea sunt preluate din Capitolul 10 al Dispozițiilor Fundamentale pentru Navigația pe Dunăre (D.F.N.D.) în versiunea acesteia adoptată de Comisia Dunării la 15 iunie 2023 și aplicabilă pentru statele-membre ale din 1 ianuarie 2024 . Capitolul menționat al Regulamentului, printre altele, face referiri la stațiile de buncherare. Deși subpunctele 8.33-8.41 ale Regulamentului reproduc definițiile din Capitolul 10 al D.F.N.D., definiția stațiilor de buncherare din D.F.N.D a fost omisă. Lipsa definiției creează incertitudini, cum ar fi dacă noțiunea include instalațiile de buncherare la țărm. Este important ca această definiție să fie preluată pentru coerență și claritate. Contextual, definiția ar trebui introdusă după subpunctele existente (8.33–8.41). În cazul reordonării alfabete a definițiilor, după cum s-a propus mai sus, poziția acesteia se va ajusta corespunzător.	Se acceptă, redactat.
	75	5. Punctele 141.1, 141.6, 142.3, 142.4 și 142.9 ale Regulamentului trebuie revizuite din perspectiva suficienței, legalității și predictibilității reglementărilor. Argumentare: Punctele menționate din Regulament care fac referiri la o „autoritate competentă” nespecificată, care „desemnează autocisterne” pentru buncherare, inspectează listele de verificare a operațiunilor de buncherare, desemnează locațiile de buncherare, acordă autorizații persoanelor	Se acceptă . Dacă consultăm literatura din domeniu observăm că se utilizează atât termenul <i>buncăr</i> , cât

	care se pot afla în locațiile de buncherare, acordă consimțământ pentru buncherare în situații neconforme, și urmează să fie notificată cu privire la operațiunile de buncherare cu LNG. Considerăm că acestea reprezintă niște norme insuficient dezvoltate. Acestea reprezintă preluări din actele normative supranaționale, cum este, de exemplu, D.F.N.D . O atare transpunere în cadrul național necesită o adaptare la acest cadru și detalieri conform cerințelor legislative naționale, lucru care nu a fost realizat în acest caz. Regulamentul specifică identitatea autorității competente, atribuțiile acesteia, procedura de aplicare a regulilor sau cerințele de conformare pentru cei vizați. Din această perspectivă, punctele menționate ale Regulamentului nu respectă principiul predictibilității, prevăzut la art. 3 din Legea 100/2017 cu privire la actele normative. Mai mult, în măsura în care aceste prevederi afectează desfășurarea activității de întreprinzător (de exemplu, prestarea serviciilor de buncherare) ele contravin și principiului previzibilității reglementării activității de întreprinzător din Legea 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător. În lipsa unor norme aprobate prin lege care să stabilească în mod primar autoritatea și competențele acesteia în materie de buncherare, punctele menționate ale Regulamentului contravin articolul 14 al Legii 235/2006, conform căruia autoritățile administrației publice (inclusiv Guvernul) nu sunt în drept să adopte norme primare pentru reglementarea desfășurării afacerii. În măsura în care este vorba de autorizarea unor activități sau de controale administrative, aceste puncte riscă să intre în contradicție și cu prevederile Legii 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și Legii 131/2012 privind controlul de stat. În aceste condiții, fie că dispozițiile menționate trebuie excluse din punctele menționate ale Regulamentului, fie trebuie concretizate și dezvoltate în mod adecvat.	și <i>bunker</i>, chiar și legislația română utilizează ambii termeni. A fost aplicată o redacție unică a termenului.
76	6. Propunem mai multe modificări redacționale la punctele 141-142 ale Regulamentului și la Anexa 6 a Regulamentului (Lista de verificare pentru siguranța procesului de buncherare), care are legătură cu aceste puncte, după cum urmează: 141. Îndatoriri generale de vigilență la buncherare 141.1. Pentru buncherarea navelor, cu excepția ambarcațiunilor mici, trebuie să utilizeze stații de buncherare sau autocisterne special desemnate certificate în acest scop de autoritățile competente. 141.2. În timpul operațiunilor de buncherare care implică combustibil sau ulei de lubrifiere, comandantul vasului se asigură că:	Se acceptă parțial, redactat.

		141.2.1. Nava de primire buncherată este trebuie să fie fixată astfel, asigurată astfel încât să nu fie exercitată presiune asupra creeze tensiune asupra țevelor și furtunurilor pe durata în timpul întregii operațiuni de umplere buncherare. 141.2.2. Cantitatea care trebuie furnizată trebuie să se încadrezează în limitele scalei vizibile a indicatorii citibili ai dispozitivului de măsurare a capacității. 141.2.3. În cazul umplerii separate a Când rezervoarele sunt umplute individual, supapele de închidere din situate în conductele de legătură dintre rezervoare trebuie să fie sunt închise. 141.2.4. Operațiunea de bunchkerare trebuie să fie este supravegheată. 141.2.5. Rezervoarele de combustibil trebuie să fie protejate împotriva scurgerilor de combustibil în timpul bunchkerării prin intermediul utilizarea dispozitivelor tehnice de bord adecvate ale navei, care trebuie să fie specificate înscrise în documentele navei, dacă este cazul. În cazul în care combustibilul este preluat din stațiile de buncherare folosind cu propriile dispozitive tehnice proprii ale navei pentru a preveni scurgerile de combustibil pe navă la bord în timpul buncherării, aceste cerințe nu se aplică privind echipamentului stației de buncherare ele nu se mai aplică. 141.3. În plus, comandantul navei trebuie să se asigure că înainte de începerea operațiunii de bunchkerare, operatorul persoana care supraveghează stația de buncherare sau al autocisternei și membrul echipajului navei responsabil cu operațiunea de buncherare umplere au completat și semnat o listă de verificare pentru siguranța procesului de bunchkerare, conform care corespunde modelului din Anexa nr. 6 (în două exemplare), și au constatat convenit asupra următoarelor aspecte: 141.3.1. dispozitivul automat de oprire automată (dacă există) este în stare de funcționare corespunzătoare; 141.3.2. este asigurată o comunicare modalitate sigură și directă de comunicare; cantitatea care trebuie furnizată buncherată în fiecare rezorvor și rata de buncherare umplere, în special din perspectiva în ceea ce privește potențialele eventuale probleme cu sistemele de ventilație ale rezervoarelor lui; 141.3.3. succesiunea ordinea în care trebuie umplute bucherării rezervoarelor; 141.3.4. viteza de navigație mișcare a navei, în caz de buncherare în timpul deplasării cursă. 141.1. Conducătorul Comandantul navei de ambarcațiune și operatorul persoana de supraveghere a stației de buncherare sau a autocisternei sunt autorizate să pot începe	
--	--	--	--

		apă operațiunea de <u>bunchkerare</u> numai după ce <u>au fost respectate prevederile s-a ajuns la un acord asupra</u> punctului 141.3. 141.2. Persoana care supraveghează <u>Operatorul</u> stației de <u>bunchkerare</u> sau al autocisternei ia trebuie să întrerupă imediat <u>bunchkerarea</u>, dacă <u>observatorul supraveghetorul</u> de la bordul navei <u>buncherate</u> de primire părăsește locul de <u>bunchkerări</u>are sau <u>dacă</u> nu mai este <u>asigurată</u> garantată o cale de comunicare sigură și directă. 141.3. Lista de verificare trebuie păstrată pentru cel puțin șase luni la bordul navei buncherate de către nava primitoare și la stația de buncherare sau camionul autocisternă. Autoritatea competentă are voie să inspecteze listele de verificare. 142. Îndatoriri de vigilență la <u>bunchkerare</u> cu LNG. 142.1. La <u>bunchkerarea</u> cu LNG se aplică îndatoriile generale de vigilență la buncherarea din punctul 141 în limita posibilității tehnice de aplicare a lor. <u>Nu sunt aplicabile prevederile punctelor 141.2.3, 141.2.4, 141.3.1 și 141.3.5.</u> 142.2. <u>Bunchkerarea</u> cu LNG nu este permisă atunci când nava este în mers, în timpul transbordării mărfurilor sau în timpul îmbarcării și debarcării pasagerilor. 142.3. <u>Bunchkerarea</u> cu LNG poate fi efectuată numai în locații desemnate de autoritatea competentă. 142.4 În zona de <u>bunchkerare</u> pot fi <u>este permisă</u> prezența doar numai a membrilor echipajului navei de <u>bunchkerare</u>, <u>a angajaților personalul</u> stației de <u>bunchkerare</u> și <u>a persoanelor</u> care <u>dețin</u> au obținut autorizație de la autoritatea competentă. 142.5. Înainte de începerea operațiunii de <u>buncherarelor de alimentare</u> cu LNG, conducătorul ambarcațiunii comandantul navei buncherate care primește combustibilul trebuie să se asigure că nava este acostată <u>este amarată</u> astfel încât <u>să nu creeze tensiune în cablurile, în special în cablurile de alimentare electrică, cablurile de bornele de legare la împământare, și în furtunurile, să nu fie supuse tensiunii și ca nava să poată fi dezamarată eliberată rapid în caz de urgență.</u> De asemenea, <u>pentru navele care afișează marcajul de identificare prevăzut în punctul 37 trebuie să fie completată și semnată o listă de verificare pentru operațiunile de alimentare cu LNG pentru</u>	
--	--	--	--

		navele care afișează marcajul de identificare prevăzut în punctul 37, atât de către conducătorul ambarcațiunii comandantul navei sau o persoană autorizată mandatată de acesta, cât și de persoana responsabilă de stația de buncherare alimentare, o listă de verificare pentru operațiunile de buncherare cu LNG, în care iar toate întrebările incluse au primit trebuie să primească un răspuns pozitiv afirmativ. Întrebările nerelevante trebuie tăiate/șterse. Dacă nu se poate da este posibil să se răspundă un răspuns pozitiv afirmativ la toate întrebările, buncherarea alimentarea este permisă doar cu consimțământul permisiunea autorității competente. 142.6 Lista de verificare pentru siguranța procesului de bunchkerare menționată la 141.3 trebuie să fie completată în două exemplare și păstrată la bordul navei timp de trei luni. 142.7 În timpul operațiunilor de alimentare buncherare cu LNG, conducătorul comandantul navei ambarcațiunii trebuie să se asigure constant că sunt luate toate măsurile pentru a evita scurgerile de LNG, că presiunea și temperatura din rezervorul de combustibil LNG rămân în limitele normale de operare, că gradul-nivelul de umplere cu LNG al rezervoarelor de combustibil rămâne în limitele autorizate permise și că sunt luate măsuri pentru împământarea navei care primește combustibil <u>buncherate</u> și a stației de alimentare <u>buncherare</u>, în conformitate cu metoda prevăzută în manualul de operare. 142.8. În timpul operațiunilor de alimentare buncherare cu LNG, pe lângă marcajul de identificare prevăzut în punctul 37, nava care primește combustibil <u>buncherată</u> trebuie să afișeze un semn vizibil pentru alte nave, care stipulează că este interzice să acostarea staționarea la o distanță mai mică de 10 m de nava buncherată <u>care primește combustibil</u>, în conformitate cu punctul 71. Latura semnului trebuie să aibă cel puțin 60 cm. În plus față de marcajul de identificare prevăzut în punctul 37, nava care primește combustibil <u>buncherată</u> trebuie să afișeze, într-un loc vizibil pentru alte nave, semnul A.9; <u>din Anexa nr.4</u>, care avertizează alte nave să nu creeze valuri din Anexa nr.4. Latura cea mai lungă a semnului trebuie să aibă cel puțin 60 cm. Pe timpul nopții, Noaptea semnele trebuie iluminate astfel încât să fie clar vizibile de pe ambele părți ale navei.	
--	--	--	--

	77			Se acceptă parțial, redactat.
General:				
<i>The mooring between the bunkering vessel and the bunker station is correct and has been checked/</i> <i>Acostarea Amarașul dintre nava de bunkerare <u>buncherată</u> și stația de buncherare <u>buncherare</u> este corectă și a fost verificată.</i>				
<i>The lighting is sufficient to supervise the bunkering procedure/</i> <i>Iluminarea este suficientă pentru a supraveghea procedura de buncherare <u>buncherare</u></i>				
<i>Communication between bunker attendant and bunker watch is ensured/</i> <i>Comunicarea între operatorul însoțitorul buncărului <u>operatorul de buncherare</u> și ceasul buncărului <u>observatorul de buncherare</u> este asigurată.</i>				
<i>The hose lines are not subject to tensile forces nor to torsion; the minimum bending radii are respected./</i> <i>Furtunurile nu sunt supuse unor tensiuni sau torsiuni; razele minime de curbare sunt respectate</i>				
Bunker station / Tank truck Stația de buncherare/ Camion <u>Autocisternă</u>		Bunkering Vessel Nava buncherată		
Name: Nume:		Name: Nume:		
Unique European Vessel identification number / Official number:		Unique European Vessel identification number / Official number:		

		Număr european unic de identificare a navei / Număr oficial:	Număr european unic de identificare a navei / Număr oficial:		
		Boatmaster: Conducător <u>Comandant</u>	Boatmaster: Conducător <u>Comandant</u>		
		Bunkering attendant: Însoțitor <u>Operator de bunchkerare:</u>	Responsible person for the bunkering procedure (bunker watch): Persoana responsabila pentru procedura de bunchkerare (<u>observator de buncherare</u>):		
		Filler necks turi de Gâ implere			Total
		1	2	3	
Position of filler neck (e.g. port side aft; bow thruster tank; ...) Poziția gâtului de umplere (de exemplu, babord la pupa; rezervor propulsor de prova; ...)					
Tank capacity of the tanks to be filled via the respective filler neck: Capacitatea rezervoarelor care urmează să fie umplute prin gâtul de umplere respectiv:					

		<i>Tank content before beginning of the bunkering according to reading of tank level:</i> Conținutul rezervorului înainte de începerea bunchkerării conform citirii nivelului rezervorului:				
		<i>Free capacity of the tanks immediately after the filler neck:</i> Capacitatea liberă a rezervoarelor imediat după gâtul de umplere:				
		<i>Agreed takeover quantity:</i> Cantitatea de preluare convenită:				
		Conductele de furtun nu sunt supuse forțelor de tracțiune sau torsiune; se respectă razele minime de îndoire.				
		<i>Bunkering procedure/</i> Procedura de bunchkerare	<i>with overfill protection/ cu protecție la supraumplere</i>			
			<i>without overfill protection/ fără protecție la supraumplere</i>			
		<i>In case of use of a fuelling hose with flange or quick coupling/</i> <i>În cazul utilizării unui furtun de alimentare bunchkerare cu flanșă sau cuplare rapidă:</i>				
		<i>The connection of the fuelling hose with the filler neck has been checked and is in good working condition/</i> Conexiunea furtunului de alimentare bunchkerare cu gâtul de umplere a fost verificată și este în stare bună de funcționare.				

		<i>In case of use of a fuelling hose with nozzle/</i> În cazul utilizării unui furtun de alimentare-buncherare cu duză: <table border="1"> <tr> <td data-bbox="526 331 1653 507"> <i>The bunker watch is familiar with the operation of the nozzle and is capable to activate an emergency stop/</i> Ceasul buncăr<i>Observatorul de buncherare este familiarizat cu funcționarea duzei și este capabil să activeze o oprire de urgență.</i> </td> <td data-bbox="1653 331 1758 507"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="526 507 1653 590"> <i>The nozzle reaches deep enough into the filler neck and has been secured in its position/</i> <i>Duza ajunge suficient de adânc în gâtul de umplere și a fost fixată în poziția sa.</i> </td> <td data-bbox="1653 507 1758 590"></td> </tr> </table>		<i>The bunker watch is familiar with the operation of the nozzle and is capable to activate an emergency stop/</i> Ceasul buncăr<i>Observatorul de buncherare este familiarizat cu funcționarea duzei și este capabil să activeze o oprire de urgență.</i>		<i>The nozzle reaches deep enough into the filler neck and has been secured in its position/</i> <i>Duza ajunge suficient de adânc în gâtul de umplere și a fost fixată în poziția sa.</i>				
<i>The bunker watch is familiar with the operation of the nozzle and is capable to activate an emergency stop/</i> Ceasul buncăr<i>Observatorul de buncherare este familiarizat cu funcționarea duzei și este capabil să activeze o oprire de urgență.</i>										
<i>The nozzle reaches deep enough into the filler neck and has been secured in its position/</i> <i>Duza ajunge suficient de adânc în gâtul de umplere și a fost fixată în poziția sa.</i>										
		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="526 678 1160 821"> <i>Bunkering attendant:</i> Însoțitor<i>Operator de buncherare:</i> </td> <td data-bbox="1160 678 1758 821"> <i>Bunker watch</i> Persoana responsabilă pentru procedura<i>Observatorul de buncherare:</i> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="526 821 1160 869"> </td> <td data-bbox="1160 821 1758 869"> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="526 869 1160 973"> <i>Signature</i> <i>Semnătura</i> </td> <td data-bbox="1160 869 1758 973"> <i>Signature</i> <i>Semnătura</i> </td> </tr> </table>		<i>Bunkering attendant:</i> Însoțitor<i>Operator de buncherare:</i>	<i>Bunker watch</i> Persoana responsabilă pentru procedura<i>Observatorul de buncherare:</i>			<i>Signature</i> <i>Semnătura</i>	<i>Signature</i> <i>Semnătura</i>	
<i>Bunkering attendant:</i> Însoțitor<i>Operator de buncherare:</i>	<i>Bunker watch</i> Persoana responsabilă pentru procedura<i>Observatorul de buncherare:</i>									
.....										
<i>Signature</i> <i>Semnătura</i>	<i>Signature</i> <i>Semnătura</i>									
		Argumentare: Se propune uniformizarea terminologiei referitoare la buncherarea navelor. În prezent Regulamentul folosește atât termenii „buncăr”/„buncherare”, cât și „bunker”/„bunkerare”. Propunem folosirea exclusiv a termenilor „buncăr”/„buncherare”, aceștia fiind atestați de dicționarele limbii române								

Ministerul Justiției (nr. 04/2-143 din 09.01.2025)	78	În denumirea proiectului, cuvintele „regulile de navigație” se vor substitui cu cuvântul „navigația”, or, noțiunea de „regulament” include norme și reguli prescrise pentru a se menține o anumită ordine/normă, statutul, norme de funcționare internă ale unei unități etc. Totodată, semnalăm despre necorespunderea denumirii proiectului atât cu denumirea Regulamentului indicată la pct. 1 din hotărâre, cât și nemijlocit în proiectul Regulamentului.	Se acceptă parțial. Redactat. Cuvintele „regulile de navigație,, se substituie cu „navigația,, . Se păstrează structura actuală; la pct. 1 din pHG – anexează regulament de navigație pe căi navigabile interioare; la pct. 2 din pHG – se indică condițiile de navigație pe Dunăre.
	79	În clauza de adoptare, în calitate de temei juridic pentru emiterea prezentei hotărâri se va menține doar referința la art. 3 alin. (2) din Legea nr.176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova. Or, norma menționată la art. 8 alin. (2) din aceeași Lege stabilește modul de utilizare a acvatoriilor și a sectoarelor de teren adiacent căilor navigabile interne.	Se acceptă, redactat. A fost introdusă referința la art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, drept temei legal.
	80	La pct. 2, nu este justificată includerea dispoziției privind efectuarea navigației pe fluviul Dunărea în conformitate cu art. 23 din Convenția despre regimul navigației pe Dunăre din 18 august 1948, în măsura în care Republica Moldova, în calitate de stat semnatar al Convenției, a ratificat prin Hotărârea Parlamentului nr. 86/1998 Protocolul adițional, semnat la Budapesta la 26 martie 1998, la Convenția despre regimul navigației pe Dunăre, întocmită la Belgrad la 18 august 1948. În context, recomandăm plasarea acestei informații în cuprinsul notei de fundamentare.	Se acceptă parțial. Conform PNA (acțiunea 28, cap. 14) și PAG (acțiunea 287) indicatorul prevedea aprobarea și regulilor de

			navigație pe Dunăre, pe când noi avem acces pe Dunăre doar pe sectorul cuprins între mila 71.50 și mila 72.40 în port, în rest, navigația pe Dunăre este reglementată de documentele Comisiei Dunărene, depozitarul Convenției. Pentru a justifica includerea dispoziției de la punctul 2, pHG a fost completat cu prevederile art. 6 din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, care asigură temeiul legal. Redactat în nota de fundamentare.
	81	Textul „Prezentul Regulamentul transpune parțial Rezoluția CEE-ONU nr. 24 din 17.08.1988 aprobată la Geneva privind Codul european pentru căile navigabile interioare (CEVNI)”, plasat după denumirea Regulamentului, urmează a fi exclus, deoarece prin prezentul act normativ nu este transpusă legislația Uniunii Europene, în sensul armonizării legislației naționale cu legislația Uniunii Europene. Astfel, această informație va fi inclusă în cuprinsul notei de fundamentare.	Se acceptă, redactat
	82	La pct. 1, pentru corectitudinea informației juridice, cuvintele „cuprinde regulile de bază aplicabile traficului” se vor substitui cu cuvintele „stabilește norme privind traficul”. Concomitent, pentru precizie, se va revizui textul „din regiunea CEE-ONU și ale Republicii	Se acceptă redactat

		Moldova”. Semnalăm că, abrevierile utilizate în textul regulamentului se vor expune în conformitate cu art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017, potrivit căruia, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire	
	83	Pct. 2 este declarativ și urmează a fi exclus.	Se acceptă, redactat
	84	Cuprinsul pct. 7 referitor la aprobarea de către Agenția Navală a Regulilor de navigație în acvatoriul unui port sau chei, excede obiectul de reglementare al prezentului Regulament, prin urmare, se va exclude.	Se acceptă, redactat
	85	La pct. 8 remarcăm că, actul normativ nu este un dicționar juridic, fapt pentru care nu este justificată definirea noțiunilor decât în cazul în care la momentul adoptării actului se știe cu certitudine că, un termen este pasibil de mai multe interpretări sau dacă se imprimă un alt sens decât cel uzual și se optează pentru o anumită interpretare. Suplimentar, se va ține cont că, având în vedere complexitatea relațiilor sociale, atribuirea semnificației atotcuprinzătoare a unei noțiuni este practic imposibilă. Astfel, explicarea sensului unor termeni în actele normative determină pericolul nedefinirii exacte a acestora, fapt ce va face dificilă aplicarea actului. În situația în care autorul unui proiect intenționează să definească o noțiune, în nota de fundamentare este necesar să se arate că se întrunesc condițiile care impun definirea termenului în actul normativ și să se indice circumstanțele care justifică definirea termenului în sensul propus de autor (a se vedea art. 54 alin. (5) din Legea nr. 100/2017). Astfel, lista noțiunilor se va revizui în sensul excluderii dublărilor cu cele expuse în Legea nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova, precum și noțiunile sensul cărora nu este necesar a fi definit.	Se acceptă, redactat. Textul proiectului a fost redactat, au fost excluse peste jumătate din definiții, au fost păstrate doar definițiile strict necesare, eliminarea ulterioară a definițiilor poate duce la interpretarea greșită a textului.
	86	La pct. 16 sbp. 16.3, pentru claritatea și previzibilitatea normei, recomandăm revizuirea sintagmelor „anumite împrejurări particulare impun” și „trebuie asigurată o veghe și un post de ascultare pentru informarea persoanei de la cârmă”	Se acceptă, revizuit.
	87	Pct. 17 și 18 referitoare la actele de bord, urmează a fi expuse în concordanță cu art. 12 din Legea nr. 176/2013. Subsidiar, la sbp. 17.4, este lipsită de claritate norma ce vizează necesitatea prezentării actelor de bord la orice cerere a Inspectoratului General al Poliției de Frontieră, Serviciului Vamal și Poliției.	Nu se acceptă. Art. 12 din Legea nr. 176/2013 vizează specific navele înregistrate în

			Registrul de stat al navelor și care navighează pe căile navigabile interne, iar pct. 17 din proiect vizează specific navele în navigație internațională. Menționez că activitate navelor în navigație internațională se efectuează în zona frontierei de stat, în conformitate cu art. 7 alin. (2) din Legea nr. 215/2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova, controlul frontierei inclusiv pe ape este efectuat de Poliția de Frontieră și poate fi efectuat în comun cu Serviciul Vamal. În același timp trebuie de menționat că în conformitate cu Acordul european privind principalele căi navale interne de
--	--	--	--

			importanță internațională, încheiat la Geneva la 19 ianuarie 1996 (ratificat prin Hotărîrea Parlamentului nr.1431 din 24 decembrie 1997), elementele următoare sunt desemnate de importanță internațională: E 80 – 07 – râul Prut, de la estuar pînă la or. Ungheni (407,0 km); E 90 – 03 – râul Nistru de la portul Belgorod-Dnestrovsk (Ucraina) pînă la portul Varnița (228 km), incluzând 2 porturi moldovenești de importanță internațională cu indicativul: P 80 – 62 – portul Giurgiulești (133 km) în calitate de
--	--	--	---

			complex portuar pe fluviul Dunărea; P 90 – 03 – 02 – portul Varnița (228,0 km) pe râul Nistru.
	88	La pct. 22 sbp. 22.3. textul „în punctele 22.1 sau 22.2” se va substitui cu textul „în subpunctele 22.1 sau 22.2” (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect).	Se acceptă. Redactat
	89	La pct. 32 sbp. 32.1.1, după textul „în Anexa nr. 1” se vor exclude cuvintele „la prezentul Regulament”. Potrivit art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017, în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect).	Se acceptă, redactat.
	90	La pct. 63 sbp. 63.5 și pct. 133 sbp. 133.4, este total eronată sintagma „căpitanii de port pot da derogări în cazuri particulare”. Atenționăm că prin derogare sunt aduse modificări printr-un act normativ nou de același grad ori de grad superior unor dispoziții prevăzute într-un act normativ anterior, noile dispoziții dobândind o poziție de excepție în raport cu reglementarea rămasă în vigoare.	Se acceptă parțial. În conformitate cu prevederile art. 93 din LP 599/1999, care indică că dispozițiile căpitanului de port în probleme de siguranță sunt executorii pentru toate navele, căpitanul are astfel de atribuții. Redactat.
	91	La pct. 88 și 127, pentru rigoare normativă, cuvântul „Principii” se va substitui cu cuvântul „Dispoziții”.	Se acceptă, redactat.

	92	La pct. 90, 91, semnalăm caracterul incert al sintagmei „Reguli normale”, prin urmare, se va revedea în acest sens.	Se acceptă. redactat.
	93	La sbp. 91.1, este formulată greșit expresia „prin derogare de la regula normală a punctului 90”. Reiterăm că derogarea, ca procedeu, reprezintă o excepție de la dispozițiile unui act normativ, care poate fi prevăzută în cuprinsul acestuia într-un alt act normativ de același nivel sau de nivel superior. Datorită caracterului său, derogarea este, de regulă, expresă și este de strictă aplicare, neputând fi extinsă prin interpretare. În cazul reglementărilor derogatorii, se va folosi formula „prin derogare de la...”, urmată de menționarea reglementării concrete de la care se derogă. Observația este valabilă inclusiv pentru sbp. 17.2, 116.12, 118.1.	Se acceptă, redactat.
	94	La pct. 132 sbp. 132.2, textul „Anexa 4” se va substitui cu textul „Anexa nr. 4”.	Se acceptă, redactat.
	95	La pct. 134, pentru o informare corectă și pentru evitarea echivocului, este necesară revizuirea expresiei „o pază suficientă”.	Se acceptă, redactat.
	96	La pct. 145-147 textul „HG. nr. 723/2023” va fi substituit cu textul „Hotărârea Guvernului nr. 723/2023”. Concomitent, pentru claritatea și previzibilitatea normei, se recomandă, excluderea textului „Recomandările în vigoare ale Comisiei Dunării, cu Rezoluția CEE-ONU privind Codul european pentru căile navigabile interioare sau cu”.	Se acceptă parțial. Redactat Nu este suficientă referința doar la HG nr. 723/2023, ea nu acoperă deplin prevederile.
	97	Conținutul proiectului urmează a fi definitivat conform prevederilor art. 54 din Legea nr. 100/2017. Textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective. Întru excluderea greșelilor gramaticale și de stil, vor fi evitate expresiile, precum „îndatoriri generale de vigilență”, „să ia toate măsurile”, „de asemenea”, „persoane responsabile cu paza instalațiilor”, „răspunderea pentru neportul vestei”, „deasupra apei”, „trebuie să se verifice stabilitatea navei”, „prevederile punctului 15 sunt considerate a fi satisfăcute”, „Rezoluția în vigoare a CEE-ONU... Directiva în vigoare a Uniunii Europene”, „în general”, „în special”, „unei alte legislații”, „în afară de aceasta”, „totuși”, „ca regulă generală” etc., care sunt nespecifice stilului normativ.	Se acceptă, redactat.

	98	Subsidiar observațiilor evocate, remarcăm că, textul proiectului în mare parte este expus în formă narativă, fapt pentru care considerăm necesară revizuirea integrală sub aspectul conferirii unui caracter concret, precum și a expunerii cu utilizarea unui limbaj juridic. Conform art. 45 și 46 din Legea nr. 100/2017, expunerea dispozițiilor de conținut trebuie să fie sistematizată într-o succesiune logică, dispozițiile de drept material precedându-le pe cele de ordin procedural. Succesiunea logică se bazează pe o analiză juridică temeinică, pe stabilirea naturii instituțiilor și a relațiilor dintre acestea. Deci, proiectul necesită o analiză suplimentară și reexaminare în fond.	Se acceptă, redactat.
	99	La gruparea elementelor structurale se va ține cont de prevederile art. 53 din Legea nr. 100/2017. Astfel, punctele pot fi grupate în secțiuni, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe, iar secțiunile pot fi grupate în capitole, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre romane. Prin urmare, capitolele și secțiunile nu pot fi constituite dintr-un singur punct.	Se acceptă, redactat.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU