**Anexa la OMTIC nr. …………………….**

**Regulament de navigație pe Canalul Bega în sectorul românesc**

**CAPITOLUL 1**PREVEDERI GENERALE

**Articolul 1.**

**Aplicarea Regulamentului**

Pentru asigurarea în bune condiţii a navigaţiei pe canalul Bega în sectorul românesc, toate navele care navighează pe Canalul Bega, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, sunt supuse dispoziţiilor prezentului ***Regulament***.

**Articolul 2.**

**Semnificaţia unor termeni**

În înţelesul prezentului Regulament, termenii de mai jos desemnează:

* + 1. *Administrația Canalului Navigabil Bega* *– Regia Autonomă Timiș* - persoană juridică română și funcționează ca regie autonomă sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 451/21.06.2018, îndeplinește funcția de administrație de cale navigabilă interioară pe sectorul românesc al canalului navigabil Bega, în lungime de 42,444 km, denumită în continuare *A.C.N.B.-R.A. Timiș*;
    2. *ambarcaţiune de agrement* - orice ambarcaţiune de orice tip, cu excepţia motovehiculelor nautice, destinată a fi utilizată în scopuri sportive şi recreative, având o lungime a corpului între 2,5 m şi 24 m, indiferent de modul de propulsie;
    3. *aparat plutitor/navă de șantier* - orice construcţie plutitoare dotată cu instalaţii mecanice şi destinată să execute lucrări pe căile navigabile sau în porturi (drăgă, șalandă, gabară, elevatoare, macarale etc.);
    4. *autoritate competentă* - Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, instituție de specialitate a administraţiei publice centrale şi autoritate de stat în domeniul transporturilor navale, denumit în continuare *minister*;
    5. *Autoritatea Navală Română* - autoritate centrală de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, în domeniul siguranţei navigaţiei şi al securităţii navelor, denumită în continuare *ANR*;
    6. *conducător de navă* - persoana care posedă aptitudini şi calificarea necesare pentru a asigura conducerea navei pe apele interioare navigabile şi care îşi exercită responsabilitatea la bordul navei;
    7. *construcţie plutitoare* - o structură plutitoare care nu este în mod normal destinată a fi deplasată (de exemplu: bazin de înot, doc, debarcader sau hangar pentru bărci);
    8. *echipaj minim de siguranţă* - personalul navigant, calificat şi atestat conform reglementărilor în vigoare, necesar pentru asigurarea siguranţei navei şi a navigaţiei şi care ocupă funcţiile stabilite prin Certificatul de echipaj minim de siguranţă;
    9. *ecluzare* - trecerea unei nave/formație în cuplu de la un nivel (bief) la altul al canalelor navigabile prin ecluza respectivă;
    10. *elemente de infrastructură ale canalului navigabil Bega* - elementele de infrastructură sunt constituite din calea navigabilă Bega, ecluzele, apărările şi consolidările de maluri şi taluzuri, drumurile tehnologice din lungul canalelor navigabile, construcţiile hidrotehnice, precum şi terenurile, locurile de operare și punctele izolate de operare, instalaţiile şi echipamentele aferente acestora;
    11. *formaţiune în cuplu* - un ansamblu de construcţii navale cuplate în mod rigid bord în bord, fără ca vreuna să fie situată în faţa construcţiei navale care propulsează ansamblul;
    12. *instalaţie plutitoare* - o structură plutitoare dotată cu echipamente de lucru cum ar fi macarale, echipament de dragare, sonete sau elevatoare;
    13. *împingător* - o navă special construită pentru a asigura propulsia unui convoi de nave prin împingere;
    14. *în marş* - situaţia în care se află o navă, formație în cuplu care nu este direct sau indirect nici ancorată, nici legată la mal şi nici eşuată. Pentru astfel de nave, formații în cuplu, în marş, prin termenul “a se opri” se înţelege oprirea în raport cu malul;
    15. *în staţionare* - o navă, o formaţie în cuplu care este direct sau indirect la ancoră sau legată la mal;
    16. *loc de operare* - o zonă situată la malul unei căi navigabile interioare, în afara porturilor, care dispune de amenajări permanente pentru acostarea în siguranţă a navelor, în vederea efectuării operaţiunilor de încărcare/descărcare mărfuri şi/sau îmbarcare/debarcare de persoane;
    17. *mijloc plutitor* - o plută sau orice altă structură, obiect sau ansamblu care poate să navigheze fără a fi o navă, o instalaţie plutitoare sau o construcţie plutitoare;
    18. *motovehicul nautic* - o ambarcaţiune destinată utilizării în scopuri sportive şi recreative, având o lungime a corpului mai mică de 4 m, care utilizează un motor de propulsie cu o pompă cu jet de apă ca sursă principală de propulsie şi este concepută să fie operată de către una sau mai multe persoane care stau jos, în picioare sau în genunchi, mai degrabă pe corpul ambarcaţiunii decât în interiorul acesteia;
    19. *navă* - orice navă de navigaţie interioară, cu sau fără propulsie, inclusiv navele de pasageri pentru voiaje de zi, aparatele plutitoare, construcțiile plutitoare, remorcherele, împingătoarele, șlepurile, ambarcaţiunile de agrement, motovehiculele nautice, precum și orice alte ambarcațiuni astfel cum sunt definite în Ordinul ministrului transporturilor nr. 1472/2018 pentru aprobarea cerinţelor tehnice pentru navele de navigaţie interioară. Fac parte din navă instalaţiile, maşinile şi motoarele care asigură propulsia navei sau produc o altă acţiune mecanică, împreună cu mecanismele şi mijloacele necesare transmiterii acestei acţiuni, toate echipamentele necesare navigaţiei, diferitelor manevre, siguranţei navei, salvării vieţii umane, prevenirii poluării, comunicaţiilor, igienei şi exploatării potrivit destinaţiei navei, precum şi proviziile;

**ș)** *navă de navigaţie interioară* - o navă destinată exclusiv sau în mod special, să navigheze pe căile navigabile interioare;

t)*navă de pasageri* - o navă pentru voiaje de zi sau o navă cu cabine construită şi amenajată pentru a transporta mai mult de 12 pasageri;

**ț)** *navă pentru voiaje de zi* - o navă de pasageri fără cabine de dormit pentru pasageri;

**u)** *noapte* - perioada cuprinsă între apusul şi răsăritul soarelui;

**v)** *Oficiul de Căpitănie Timişoara*  din cadrul Căpitaniei Zonale Drobeta Turnu Severin - organ teritorial operativ al Autorităţii Navale Române, care îndeplineşte funcţia de autoritate în domeniul siguranței navigaţiei pe Canalul Bega, numit în continuare *OCT*;

**w)** *personalul de la bord* – personalul auxiliar care efectuează activități la bordul unei nave de pasageri și nu face parte din echipajul minim de siguranță;

**x)** *punct izolat* *de operare* – o zonă situată la malul unei căi navigabile interioare, în afara porturilor şi a locurilor de operare, unde a fost executată o amenajare având caracter temporar, pentru acostarea în siguranţă a navelor, în vederea efectuării unor operaţiuni temporare de încărcare/descărcare de mărfuri în cantităţi limitate şi/sau îmbarcare/debarcare de persoane;

**y)** *Regulamentul de navigație pe Dunăre în sectorul românesc* – aprobat prin **o**rdinul ministrului transporturilor nr. 859/2013 pentru aprobarea "Regulamentului de navigaţie pe Dunăre în sectorul românesc" - ediţia 2013, denumit în continuare *RND*;

**z)** *remorcher* - o navă special construită pentru a efectua operaţiuni de remorcare;

**aa)** *stare de ebrietate* - starea rezultată ca urmare a consumului de alcool, narcotice, medicamente sau alte produse asemănătoare, determinată prin rezultatele analizelor de laborator sau prin indicatori clinici în conformitate cu legislaţia sau practica naţională;

**bb)** *stare de oboseală* - o stare de slăbire a capacităţilor fizice de gândire şi de reacţie a organismului uman cauzată de repaus insuficient sau de o îmbolnăvire şi care se manifestă prin devieri în raport cu norma de comportament sau de viteză de reacţie;

**cc)** *şenal* - un sector al căii navigabile utilizat pentru navigaţie la un nivel dat şi balizat cu semnale;

**dd)** *şlep* - un şlep obişnuit sau un şlep tanc;

**ee)** *viteză de siguranţă* - o viteză la care o navă sau o formație în cuplu poate naviga în deplină siguranţă, să efectueze manevre şi să se oprească în limitele de distanţă impuse de circumstanţele şi de condiţiile date;

**ff)** *vizibilitate redusă* - condiţiile în care vizibilitatea este redusă ca urmare a ceţii, pâclei, viscolului, averselor de ploaie şi altor cauze;

**gg)** *zi* - perioada cuprinsă între răsăritul şi apusul soarelui.

**Articolul 3.**

**Îndatoriri generale de vigilenţă**

(1) Navele în marş trebuie să respecte în orice moment viteza de siguranţă.

(2) Chiar dacă în prezentul Regulament, nu sunt prevăzute dispoziţii speciale, conducătorii de navă trebuie să ia toate măsurile de precauţie pe care le impun îndatoririle generale de vigilenţă şi practica profesională curentă pentru a evita în special:

a) a pune în pericol viaţa persoanelor;

b) a cauza prejudicii navelor sau formațiilor în cuplu, malurilor sau lucrărilor şi instalaţiilor de orice natură aflate în calea navigabilă sau în imediata apropiere a acesteia;

c) a crea piedici navigaţiei;

d) a cauza prejudicii pentru membrii echipajului şi alte persoane care se află la bordul navelor de care sunt legate, cheiurilor şi mediului.

(3) Prevederile de mai sus se aplică de asemenea persoanelor responsabile cu paza navelor.

**Articolul 4.**

**Utilizarea canalului navigabil Bega**

(1) Navigaţia pe Canalul navigabil Bega este permisă tuturor navelor, indiferent de pavilionul acestora, care navighează independent sau în formație în cuplu, cu condiţia respectării regulamentelor în vigoare privind regulile de navigaţie, regulile sanitare, vamale, de prevenire şi combatere a poluării, precum şi celelalte reguli privind exploatarea şi întreţinerea canalelor navigabile, prevăzute de legislaţia română în vigoare.

(2) Supravegherea navigaţiei pe canalele navigabile se efectuează de OCT prin reprezentanţii săi, ale căror dispoziţii sunt obligatorii pentru toţi conducătorii de nave.

**Articolul 5.**

**Dimensiunile navelor ce pot naviga pe Canalul Bega**

(1) Navigaţia pe Canalul Bega se efectuează cu navele care navighează independent sau în formaţie în cuplu şi care nu pot depăşi gabaritele standard stabilite de A.C.N.B. – R.A. Timiș:

(2) Pe canalul Bega dimensiunile maxime ale navelor și formațiilor în cuplu sunt după cum urmează:

1. lungimea maximă = 65 m;
2. lăţimea maximă = 8,20 m;
3. pescajul maxim = 1,20 m.

(3) Pe Canalul Bega pot naviga navele a căror suprastructură permite trecerea pe sub poduri, respectând valorile de gabarit:

a) între frontiera cu Serbia şi km 112+500, înălţimea maximă de la linia de plutire până la cel mai înalt punct al navei este de 5,70 m;

b) între km 112+500 şi km 115+600 înălţimea maximă este de 4,30 m;

c) între km 115+600 si km 118 +350 înălţimea maximă este de 3,00 m. Aceste înălţimi de liberă trecere sunt calculate de la nivelul apei.

(4) Valorile prevăzute la alin. (2) pot fi modificate ori de câte ori este nevoie și vor fi făcute publice de către A.C.N.B. – R.A. Timiș prin avize către navigatori.

(5) A.C.N.B.-R.A. Timiș are obligația să facă publice avizele către navigatori la sediul instituției şi pe website-ul propriu.

(6) Navele cu înălțimi mai mari decât cele prevăzute la alin. (3) nu pot naviga decât în mod excepţional cu autorizarea specială a OCT, care o poate da ţinând cont de situaţia nivelului apei în canal şi ecluze.

**Articolul 6.**

**Tipuri de nave ce pot naviga pe canalul Bega**

1. Pe canalul Bega pot naviga nave cu respectarea gabaritelor prevăzute la art. 5.
2. Nu este permisă navigaţia navelor remorcate.

(3) Toate ambarcațiunile care navighează pe canalul navigabil Bega trebuie să fie înmatriculate sau înregistrate, cu excepția:

**a)** ambarcaţiunilor de agrement, precum şi orice alte ambarcaţiuni cu o lungime mai mică de 7 m şi/sau cu o putere a motorului mai mică de 15 kW;

b**)** ambarcaţiunilor propulsate prin forţa umană;

c**)** ambarcaţiunilor de agrement cărora nu li se aplică reglementările naţionale privind introducerea pe piaţă a acestora, cu excepţia ambarcaţiunilor destinate să transporte persoane în scop commercial.

**Articolul 7.**

**Pescajul maxim şi viteza pe canal**

1. Orice navă care navighează pe canalul Bega nu poate fi încărcată peste pescajul stabilit și comunicat de A.C.N.B. – R.A. Timiș.
2. Pe canalul Bega vor putea naviga acele nave cu propulsie al căror pescaj maxim corespunde valorilor stabilite și comunicate de A.C.N.B. – R.A. Timiș.
3. Navele cu un pescaj mai mare decât valorile prevăzute la alin. (2) pot naviga numai cu avizul A.C.N.B. – R.A. Timiș și cu aprobarea OCT.
4. La ape mici, navigaţia pe canalul Bega va fi asigurată pentru un pescaj de 1,00 m.
5. Viteza maximă admisă este de 12 km/oră pentru ambarcațiunile de agrement și navele autopropulsate şi de 10 km/oră pentru împingătoare și formațiuni în cuplu.
6. La trecerea pe sub poduri, viteza maximă admisă este de 5 km/oră.
7. A.C.N.B. – R.A. Timiș va introduce restricţii sub vitezele indicate în aliniatele precedente, la intrările în ecluze şi pe sectoarele de canal unde apa produce eroziunea malurilor şi a digurilor. Aceste restricţii vor fi aduse din timp la cunoştinţa navigatorilor prin avize către navigatori.
8. A.C.N.B.-R.A. Timiș are obligația să facă publice avizele către navigatori la sediul său şi pe website-ul propriu.
9. Sectoarele de canal navigabil cu restricţii de viteză redusă vor fi marcate pe malul stâng/drept cu un semn corespunzător.

**Articolul 8.**

**Echipamentele de navigaţie necesare pentru navigaţia pe canal**

Echipamentele de navigaţie necesare vor fi în concordanţă cu cele specificate în documentele navei.

**Articolul 9.**

**Echipajele navelor**

* 1. Numărul membrilor echipajului și funcțiile îndeplinite de aceștia la bordul navelor sunt stabilite prin

Certificatul de echipaj minim de siguranţă al navei şi celelalte documente ale acesteia.

* 1. Certificatul de echipaj minim de siguranţă trebuie să se găsească obligatoriu la bordul fiecărei nave care arborează pavilionul român.
  2. Proprietarii sau operatorii navelor sunt obligaţi să asigure navele cu echipajul stabilit prin Certificatul de echipaj minim de siguranță.
  3. Responsabilitatea pentru nerespectarea normelor privind asigurarea navei cu echipaj minim de siguranță este în sarcina conducătorului navei.
  4. Responsabilitatea pentru neasigurarea cu echipaj pentru serviciul de siguranță și supraveghere a navei aflate în staționare, în iernatic sau scoase din exploatare este în sarcina proprietarului ori operatorului navei.

**Articolul 10.**

**Brevete, certificate de capacitate și certificate internaționale de**

**conducător de ambarcațiune de agrement**

Personalul navelor sau ambarcațiunilor de agrement care navighează pe canalul Bega trebuie să posede brevetul, certificatul de capacitate ori certificatul de conducător de ambarcațiune de agrement corespunzător funcţiei pe care o îndeplineşte la bord, conform reglementărilor în vigoare.

**Articolul 11.**

**Întreţinerea canalului navigabil Bega**

(1) Întreținerea canalului Navigabil Bega se face de către A.C.N.B. – R.A. Timiș, în baza regulamentului de exploatare și întreținere.

* 1. Este interzis pescuitul la undiță, precum și instalarea de baraje şi plase pentru pescuit în şenalul navigabil.

**Articolul 12.**

**Semnalizarea**

(1) Prezentul Regulament defineşte semnalele de interdicţie, de obligaţie, de restricţie, de recomandare şi de indicaţie, precum şi semnalele auxiliare ale căii navigabile şi defineşte în acelaşi timp semnificaţia acestor semnale conform RND.

* 1. Fără a încălca alte prevederi ale prezentului Regulament şi alte dispoziţii aplicabile, conducătorii naveor/ambarcațiunilor de agrement trebuie să se supună prevederilor şi să ţină cont de recomandările sau indicaţiile ce le sunt aduse la cunoştinţă prin semnalele prevăzute la alin. (1), care sunt amplasate pe calea navigabilă sau pe malurile sale.

**Articolul 13.**

**Balizajul**

(1) Prezentul Regulament defineşte balizajul care poate fi instalat pentru înlesnirea navigaţiei şi precizează, de asemenea, în ce condiţii sunt utilizate diferitele semnale de balizaj.

* 1. Pe întregul parcurs navigabil al canalului, şenalul este balizat după sistemul lateral, care indică poziţia limitelor sale în raport cu drumul unei nave care urmează şenalul. În prezentul Regulament, termenii “dreapta” şi “stânga” pentru limitele şenalului şi malurilor, se înţeleg pentru o navă care înaintează spre aval, conform prevederilor din RND.

(3) Pe tot parcursul canalului, balizajul arată limitele, direcţia şi adâncimea căii navigabile; sunt, de asemenea, semnalizate obstacolele şi construcţiile care se găsesc în canal.

(4) Toate schimbările balizajului vor fi aduse la cunoştinţa navigatorilor prin avize către navigatori.

(5) A.C.N.B.-R.A. Timiș are obligația să facă publice avizele către navigatori la sediul său şi pe website-ul propriu.

(6) Conducătorii de nave şi ambarcaţiuni au obligația să anunţe A.C.N.B.-R.A. Timiș și OCT, în cel mai scurt timp, cu privire la deplasarea balizelor de la locul lor sau lipsa acestora, precum şi orice observaţie care interesează navigaţia şi mai ales orice punere pe uscat sau avariere a navelor, care ar pune în pericol siguranţa navigaţiei sau blocarea navigației pe canal.

**Articolul 14.**

**Semne de identificare şi pavilionul naţional**

(1) Fiecare navă trebuie să poarte pe corp, pe panouri, sau pe plăci fixate definitiv, următoarele mărci de identificare:

* + 1. numele sau deviza - va fi înscris pe ambele borduri, în prova; totodată va fi aplicat şi în pupa:

(i) - dacă într-o formaţie în cuplu, una sau mai multe inscripţii ale navei care asigură propulsia sunt acoperite, numele trebuie să fie repetat pe panouri, amplasate astfel încât să fie vizibile din direcţiile în care inscripţiile sunt mascate;

(ii) - în afară de aceasta, pe navă se înscrie denumirea (sau denumirea prescurtată) obişnuită a organizaţiei sau armatorului căruia îi aparţine nava;

(iii) - dacă nava nu are nume sau deviză, pe ea se va înscrie un număr sau numărul de înmatriculare, urmat de litera sau literele prevăzute pentru indicarea ţării în care se găseşte, portul de ataş sau locul de înmatriculare.

* + 1. portul de ataş sau locul de înmatriculare al navei - va fi înscris în pupa, sub numele sau deviza navei şi trebuie să fie urmat de litera sau de literele care indică ţara în care se află acest port de ataş sau loc de înmatriculare.
    2. numărul oficial de identificare al navei trebuie aplicat coform instrucțiunilor de la pct. a).
  1. În afară de aceasta, cu excepţia ambarcaţiunilor de agrement, orice navă destinată transportului de pasageri trebuie să poarte indicaţia numărului maxim de pasageri autorizat. Această indicaţie trebuie să fie afişată la bord într-un loc vizibil.
  2. Mărcile de identificare menţionate mai sus se înscriu cu caractere latine, citeţ şi de neşters. Înălţimea caracterelor trebuie să fie de minim 20 cm pentru nume/deviză şi de minim 15 cm pentru celelalte mărci. Lăţimea caracterelor şi grosimea trăsăturilor trebuie să fie proporţionale cu înălţimea. Caracterele trebuie să aibă o culoare deschisă pe fond închis sau o culoare închisă pe fond deschis.
  3. Mărcile de identificare menţionate mai sus pot fi repetate cu litere din alfabetul naţional.
  4. Ziua, în marş, navele care au echipaj trebuie să arboreze pavilionul lor naţional la pupa navei şi pavilionul românesc la catarg.

**Articolul 15.**

**Marcajul exterior al ambarcaţiunilor de agrement**

(1) Marcajul exterior al ambarcațiunilor de agrement este în conformitate cu art. 24 și art. 50 din Ordinul ministrului transporturilor nr.1079/2014 pentru stabilirea procedurilor privind evidenţa şi înmatricularea ambarcaţiunilor de agrement, condiţiile tehnice şi încadrarea cu personal navigant a acestora şi avizarea operatorilor economici pentru desfăşurarea activităţilor de agrement nautic,cu modificările ulterioare.

(2) Marcajul exterior al ambarcaţiunilor de agrement, înmatriculate în Registrul matricol al ambarcaţiunilor de agrement, va fi inscripţionat cu vopsea de culoare închisă pe fond de culoare deschisă (sau invers), pe ambele borduri în prova, astfel încât să fie vizibile.

(3) Mărimea inscripţionării marcajului exterior al ambarcaţiunilor de agrement înmatriculate va fi după cum urmează:

   a) în cazul ambarcaţiunilor de agrement cu lungimea maximă ≤ 10 m, înălţimea literelor şi a cifrelor trebuie să fie de cel puţin 8 cm, iar grosimea trăsăturilor de 1 cm;

   b) în cazul ambarcaţiunilor de agrement cu lungimea maximă cuprinsă între 10 m şi 17 m, înălţimea literelor şi a cifrelor trebuie să fie de cel puţin 25 cm, iar grosimea trăsăturilor de 4 cm;

   c) în cazul ambarcaţiunilor de agrement cu lungimea maximă mai mare de 17 m, înălţimea literelor şi a cifrelor trebuie să fie de cel puţin 45 cm, iar grosimea trăsăturilor de 6 cm.

(4) Marcajul exterior al ambarcaţiunilor de agrement înmatriculate este structurat după cum urmează: Borduri - prova:

   a) tricolorul;

   b) codul Alpha - 3 ISO al României "ROU";

   c) numele şi/sau numărul prin care se individualizează ambarcaţiunea de agrement;

   d) indicativul portului de înmatriculare.

pupa: numele sau numărul ambarcaţiunii, după caz, şi portul de înmatriculare.

(5) Marcajul exterior al ambarcaţiunilor de agrement, înscrise în registrul de evidenţă, va fi inscripţionat cu vopsea de culoare închisă pe fond de culoare deschisă (sau invers), pe ambele borduri în prova, astfel încât să fie vizibile.

(6) Mărimea inscripţionării marcajului exterior al ambarcaţiunilor de agrement înscrise va fi după cum urmează:

   a) în cazul ambarcaţiunilor de agrement cu lungimea maximă <= 10 m, înălţimea literelor şi a cifrelor trebuie să fie de cel puţin 8 cm, iar grosimea trăsăturilor de 1 cm;

   b) în cazul ambarcaţiunilor de agrement cu lungimea maximă cuprinsă între 10 m şi 17 m, înălţimea literelor şi a cifrelor trebuie să fie de cel puţin 25 cm, iar grosimea trăsăturilor de 4 cm;

   c) în cazul ambarcaţiunilor de agrement cu lungimea maximă mai mare de 17 m, înălţimea literelor şi a cifrelor trebuie să fie de cel puţin 45 cm, iar grosimea trăsăturilor de 6 cm.

(7) Marcajul exterior al ambarcaţiunilor de agrementînscrise este structurat după cum urmează:

    borduri - prova:

   a) numele şi/sau numărul prin care se individualizează ambarcaţiunea de agrement;

   b) indicativul portului de înscriere.

pupa: numele sau numărul ambarcaţiunii, după caz, şi portul de înscriere.

**Articolul 16.**

**Scara de pescaj**

Mărcile de bord liber și scările de pescajtrebuie să fie amplasate **și dimensionate** conformcerinţelor tehnice pentru navele de navigaţie interioară prevăzute în legislația în vigoare.

**Articolul 17.**

**Actele de bord ale navelor**

(1) La bordul navelor, trebuie să se găsească:

* + 1. actul de naţionalitate şi certificatele tehnice sau documente echivalente cerute de normele legale în vigoare;
    2. certificatul de tonaj (numai pentru navele destinate transportului de mărfuri);
    3. certificatul privind echipajul minim de siguranţă (cu excepţia navelor fără echipaj);
    4. jurnalul de bord, precum şi alte documente referitoare la navigaţie, cerute în baza unor convenţii sau acorduri internaţionale;
    5. la bordul navelor care au echipaj și transportă mărfuri periculoase, trebuie să existe de asemenea documentele speciale prevăzute în reglementările specifice privind transportul mărfurilor periculoase,
  1. Ambarcaţiunile de agrement sunt obligate să aibă la bord certificatul de ambarcațiune de agrement însoțit de raportul de inspecție și permisul de navigație valabile, sau cartea de identitate a ambarcațiunii de agrement însoțită de raportul de inspecție;
  2. Documentele, a căror existenţă la bord este cerută prin prevederile prezentului Regulament sau ale altor norme aplicabile, trebuie să fie prezentate la cererea reprezentanţilor OCT.

**Articolul 18.**

**Norme pentru capacitatea şi numărul maxim de călători**

(1) Navele nu trebuie să fie încărcate peste linia de plutire care corespunde limitei inferioare a mărcilor de bord liber.

(2) Încărcătura nu trebuie să pericliteze stabilitatea navei și/sau vizibilitatea din timonerie.

(3) Încărcătura nu trebuie să limiteze vizibilitatea directă sau laterală din bordurile navei sau ale formației în cuplu în timpul navigaţiei.

(4) În cazul în care vizibilitatea directă spre pupa navei este împiedicată în timpul navigaţiei, această insuficienţă a câmpului vizual poate fi compensată prin utilizarea radarului sau a unor mijloace optice adecvate: oglinzi retrovizoare, periscoape şi alte asemenea.

(5) Navele destinate transportului de pasageri nu trebuie să aibă la bord un număr de pasageri mai mare decât cel autorizat de autorităţile competente.

* 1. Navelor care au înclinarea transversală mai mare de 4 grade nu li se permite navigaţia pe Canalul Bega.

**Articolul 19.**

**Mijloace pentru semnalizare fonică**

(1) În acele cazuri în care prevederile prezentului Regulament sau alte prevederi aplicabile prevăd emiterea de semnale sonore, altele decât loviturile de clopot, aceste semnale sonore trebuie să fie emise conform prevederilor din RND.

* 1. Semnalele sonore ale navelor autopropulsate, cu excepţia ambarcaţiunilor de agrement, trebuie să fie însoţite de semnale luminoase, sincronizate cu cele sonore.
  2. În cazul unui ansamblu de nave în cuplu, în lipsa altor prevederi speciale contrare, semnalele sonore prevăzute nu trebuie să fie emise decât de nava la bordul căreia se află conducătorul navelor în cuplu.

**Articolul 20.**

**Echipamentul navelor pentru incendiu, semnalizare, salvare etc.**

(1) Navele trebuie să fie construite şi echipate astfel încât să asigure securitatea persoanelor și siguranța mărfurilor care se găsesc la bord, precum şi siguranţa navigaţiei.

(2) În funcție de tipul și dimensiunile navei, echipamentele existente la bord, caracteristicile mărfurilor transportate, numărul maxim de persoane care pot fi prezente la bord, precum și de locurile de muncă în spații închise, inclusiv compartimentul mașini, nava trebuie să fie echipată cu dispozitive corespunzătoare pentru stingerea incendiilor și, în măsura în care este nevoie, cu detectoare de incendiu și cu sisteme de alarmă.

(3) Materialele pentru stingerea incendiilor trebuie totdeauna să se găsească la locurile special amenajate pentru acestea, să fie menținute în stare corespunzătoare și să poată fi utilizate imediat.

(4) Echipajul trebuie să cunoască bine locul materialelor de stingere a incendiilor, funcționarea și utilizarea lor.

(5) Prezența extinctoarelor și a celorlalte echipamente portabile de stingere a incendiilor trebuie verificată, înaintea oricărei plecări în cursă a navei.

(6) Dispozitivele manuale pentru stingerea incendiilor trebuie să fie ușor accesibile și ușor de manipulat și să fie semnalizate conform prescripțiilor minime pentru semnalizarea de securitate și/sau sănătate la locul de muncă. Aceste semnalizări trebuie să fie aplicate în locuri corespunzătoare și să fie durabile.

(7) Trebuie să fie disponibile permanent o scară, o pasarelă de îmbarcare sau alte dispozitive similare, care să ofere acces corespunzător și sigur la bordul navei;

(8) Toate navele trebuie să aibă un echipaj suficient de numeros şi calificat, pentru a asigura securitatea persoanelor care se află la bord şi siguranţa navigaţiei.

(9) Navele nepropulsate ale unei formaţii în cuplu nu sunt obligate să aibă echipaj atunci când echipajul navei propulsoare din formaţia în cuplu este suficient şi calificat pentru a asigura securitatea persoanelor care se află la bord şi siguranţa navigaţiei.

**CAPITOLUL II**

**REGULI DE NAVIGAȚIE - NAVIGAȚIA ÎN PUNCTELE DIFICILE ALE CANALULUI - ÎNTÂLNIREA ȘI DEPĂȘIREA NAVELOR**

**Articolul 21.**

**Măsuri pentru siguranţa navigaţiei**

(1) Navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care navighează pe Canalul Bega sau se află în porturile/locurile de operare/punctele izolate de operare situate pe acesta sunt obligate să respecte legislaţia naţională privind navigaţia în apele naţionale navigabile, intrarea, staţionarea, operarea şi ieşirea din porturi/locuri de operare/puncte izolate de operare.

(2) Navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, au obligaţia, atunci când navighează pe Canalul Bega sau se află în porturile/locurile de operare/punctele izolate de operare situate pe acesta, să respecte dispoziţiile OCT şi ale A.C.N.B.-R.A Timiș, precum și avizele către navigatori emise de aceste instituții, privind navigaţia pe Canalul Bega, intrarea, staţionarea, operarea şi ieşirea din porturi/locuri de operare/puncte izolate de operare.

(3) OCT și A.C.N.B.-R.A. Timiș au obligația să facă publice avizele către navigatori la sediile lor şi pe website-ul propriu.

(4) Conducătorul navei aflată în marş sau în staţionare este obligat să vegheze la siguranţa navei având ancorele, parâmele, mijloacele de semnalizare ori alte mijloace în stare de funcționare și pregătite pentru a fi acţionate.

(5) Conducătorul navei aflată în marş sau în staţionare trebuie să ia toate măsurile pentru ca nava să nu împiedice navigaţia, operațiunile de încărcare/descărcare mărfuri și/sau îmbarcare/debarcare pasageri, precum și lucrările în curs de executare.

**Articolul 22.**

**Reducerea vitezei**

(1) O navă autopropulsată trebuie să-şi reducă din timp viteza sau chiar să oprească propulsorul dacă este necesar, atunci când trece pe lângă o altă navă, pe lângă nave eşuate, locuri unde se execută lucrări de ranfluare nave, lucrări cu scafandri sau lucrări de construcţii hidrotehnice.

(2) Reducerea vitezei sau oprirea propulsorului trebuie să se facă în aşa fel încât nava sau unităţile din formațiile în cuplu să nu fie expuse pericolului.

**Articolul 23.**

**Trecerea în dreptul locurilor unde sunt instalate cabluri/conducte**

(1) Navele nu-şi vor lăsa ancorele sau lanţurile să se târască pe fundul canalului şi nu vor ancora în locurile unde se găsesc instalate pe fund cabluri sau conducte.

(2) Locurile unde canalul este traversat de cabluri sau conducte vor fi marcate prin mijloace de semnalizare corespunzătoare.

**Articolul 24.**

**Remorcarea navelor și navigația în cuplu**

(1) Pe Canalul Bega este interzisă navigaţia cu nave remorcate.

(2) Atunci când navigația se desfășoară în cuplu, formația în cuplu:

* + 1. trebuie să aibă o bună manevrabilitate la marş înainte, înapoi şi lateral;
    2. pe drum înainte, nava care asigură propulsia trebuie să asigure o putere suficientă pentru menţinerea drumului formației în cuplu şi la nevoie să poată schimba în cel mai scurt timp direcția de marș;
    3. pe drum înapoi, nava care asigură propulsia trebuie să aibă manevrabilitate sigură și să menţină direcția dorită până la oprire;
    4. nava propulsoare trebuie să aibă capacitatea de a asigura deplasarea laterală a formației în cuplu la trecerea pe sub pod, atunci când există pericolul de coliziune cu pilele podului;
    5. nava propulsoare trebuie să asigure viteza minimă de siguranţă a formației în cuplu pe şenalul balizat la trecerea pe sub pod.

(3) Nava propulsoare a formației în cuplu nu are dreptul să părăsescă navele din formație în timpul manevrei de legare sau ancorare, atât timp cât ele nu eliberează canalul navigabil şi atât timp cât  conducătorul nu se asigură de siguranţa acestor nave.

**Articolul 25.**

**Navigaţia pe acelaşi front**

Navigaţia navelor pe acelaşi front este interzisă în afară de cazul depăşirii.

**Articolul 26.**

**Trecerea pe sub poduri și prin ecluze – generalităţi**

(1) Dacă şenalul navigabil nu prezintă o lăţime suficientă pentru trecerea simultană a două nave prin deschiderea unui pod se aplică prevederile art. 33 - Măsuri de precauţie la apropierea de punctele dificile ale canalului.

(2) Trecerea printr-o deschidere de pod este autorizată şi semnalizată cu:

* + 1. semnalul de interzicere A.10 (RND) - *navigaţia este interzisă în afara spaţiului cuprins între cele două panouri care formează acest semnal*;
    2. semnalul de recomandare D.2 (RND) - *este recomandat ca navigaţia să se facă în spaţiul cuprins între cele două panouri sau lumini care constituie acest semnal*.

**Articolul 27.**

**Trecerea pe sub poduri fixe**

(1) Când deschiderile de poduri sunt semnalizate prin una sau mai multe lumini roşii ori panouri roşu-alb-roşu (semnal de interzicere A.1 – RND), navigaţia prin respectivele deschideri este interzisă.

* 1. Dacă anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate prin:
     1. semnalul de recomandare D.1 a) (RND), sau
     2. semnalul de recomandare D.1 b) (RND), instalat deasupra deschiderii, se recomandă trecerea prin aceste deschideri.
  2. Dacă deschiderea este semnalizată conform alin. (2) lit. a), navigaţia prin respectiva deschidere este permisă în ambele sensuri.
  3. Dacă deschiderea este semnalizată conform alin. (2) lit. b), navigaţia în sens opus este interzisă. În acest caz, deschiderea va fi semnalizată pe cealaltă parte cu semnalul de interzicere A.1 (RND).
  4. Dacă anumite deschideri de poduri fixe sunt semnalizate conform prevederilor de la alin.(2), navigația prin deschiderile nesemnalizate pentru navigaţie este pe riscul şi răspunderea conducătorului navei/ambarcațiunii de agrement.

**Articolul 28.**

**Trecerea prin ecluze**

(1) La apropierea de locurile de staţionare a navelor în faţa ecluzelor, navele trebuie să-şi reducă viteza de marş. Dacă nu pot sau nu vor să intre imediat în ecluză, navele trebuie, în cazul în care pe mal este instalat un panou de obligaţie B.5 (RND), să se oprească înainte de acest panou.

(2) Atunci când navele se află în locurile de staţionare sau în ecluze, navele echipate cu radiotelefon, trebuie să îl țină deschis pe canalul de lucru al ecluzei respective.

(3) Intrarea în ecluze se face în ordinea sosirii.

(4) La intrarea/ieșirea în/din ecluză și pe perioada de staționare în ecluză navele și ambarcaţiunile de agrement sunt obligate să respecte dispozițiile personalului ecluzei.

(5) La apropierea de ecluze, în special de locurile de staţionare a navelor din faţa ecluzelor, orice depăşire este interzisă.

(6) În ecluze, ancorele trebuie să fie ridicate complet; este valabil şi la locurile de staţionare a navelor din faţa ecluzelor, atât timp cât ancorele nu se folosesc.

* 1. La intrarea în ecluze, navele trebuie să-şi reducă viteza, astfel încât să evite orice coliziune cu porţile sau cu dispozitivele de protecţie sau cu alte nave.
  2. În ecluze:
     1. dacă pe pereţii de rezistenţă ai camerei ecluzei sunt indicate limite, navele trebuie să se menţină între aceste limite;
     2. în timpul umplerii şi golirii sasului ecluzei şi până în momentul primirii autorizaţiei de ieşire, navele trebuie să fie legate, iar manevrarea legăturilor trebuie să fie efectuată astfel încât să împiedice orice coliziune cu pereţii de rezistenţă, porţile sau dispozitivele de protecţie ori cu alte nave;
     3. este obligatorie utilizarea apărătorilor de bordaj;
     4. se interzice navelor să deverseze sau să evacueze apă pe platforme sau pe alte nave;
     5. din momentul în care nava este legată şi până în momentul primirii autorizaţiei de ieşire, mijloacele mecanice de propulsie ale navei nu pot fi folosite decât în cazuri speciale, pentru siguranţa ecluzării;
     6. ambarcaţiunile de agrement trebuie să respecte dispozițiile personalului ecluzei.

**Articolul 29.**

**Intrarea şi ieşirea din ecluze**

(1) Accesul într-o ecluză este reglementat atât ziua cât şi noaptea, prin semnale vizuale și luminoase amplasate pe o parte sau pe ambele părţi ale ecluzei. Aceste semnale au următoarea semnificaţie:

* + 1. două lumini roşii instalate una deasupra celeilalte: ACCES INTERZIS, ECLUZA NU LUCREAZĂ;
    2. lumină roşie izolată sau două lumini roşii instalate pe orizontală: ACCES INTERZIS, ECLUZA ÎNCHISĂ;
    3. una dintre cele două lumini roşii instalate pe orizontală este stinsă sau o lumină roşie şi una verde instalate pe orizontală sau o lumină roşie deasupra unei lumini verzi: ACCES INTERZIS, ECLUZA SE PREGĂTEŞTE PENTRU DESCHIDERE;
    4. lumină verde izolată sau două lumini verzi instalate pe orizontală: ACCES PERMIS.
  1. Ieşirea dintr-o ecluză este reglementată atât ziua cât şi noaptea, prin următoarele semnale vizuale:
     1. una sau două lumini roşii: IEŞIREA INTERZISĂ;
     2. una sau două lumini verzi: IEŞIREA PERMISĂ.
  2. Lumina sau luminile roşii prevăzute la paragrafele 1 şi 2 de mai sus pot fi înlocuite cu un panou de interzicere A.1 (RND). Lumina sau luminile verzi prevăzute la alineatele 1 şi 2 de mai sus pot fi înlocuite cu un panou de indicaţie E.1 (RND).
  3. În lipsa luminilor şi a panourilor de interzicere, accesul în şi ieşirea din ecluze sunt interzise, fără ordin special al personalului ecluzei

**Articolul 30.**

**Prioritate de trecere prin ecluze**

(1) Prin derogare de la prevederile art. 28, au prioritate la trecere prin ecluze:

* + 1. navele aparţinând OCT, navele de stins incendiu, navele de poliţie, vamă, salvare, servicii sanitare, care se deplasează din motive de urgențe de serviciu;
    2. navele cărora A.C.N.B.- R.A. Timiș, în calitate de autoritate competentă le-a acordat în mod expres prioritate şi care poartă flamura roşie.
  1. Dacă astfel de nave se apropie de locurile de staţionare din faţa ecluzelor sau se găsesc în aceste locuri în staţionare, celelalte nave trebuie, în limita posibilităţilor, să faciliteze trecerea acestora.

**Articolul 31.**

**Înălţimea de liberă trecere pe sub poduri**

(1) Conducătorii navelor şi formațiilor în cuplu care trec pe sub pod, sunt obligaţi a lua cunoştinţă în prealabil de avizele către navigatori privind condiţiile de navigaţie pe sub pod.

(2) OCT și A.C.N.B.-R.A. Timiș au obligația să facă publice avizele către navigatori la sediile lor şi pe website-ul propriu.

* 1. Orice nerespectare a dispoziţiilor şi regulilor de navigaţie, care va avea ca urmare producerea unor avarii la pod sau la instalaţiile sale aferente va atrage după sine plata despăgubirii pentru acoperirea pagubelor aduse podului şi instalaţiilor și sancţiunile prevăzute în legislația în vigoare privind stabilirea şi sancționarea contravențiilor la regimul navigației.
  2. Navigaţia pe sub pod este permisă numai pe timp de zi.
  3. Trecerea navelor şi formațiilor în cuplu pe sub pod se va face numai prin zona în care înălțimea liberă sub pod este maximă.
  4. Este interzisă navigația navelor şi a formațiilor în cuplu a căror înălțime este mai mare decât înălțimea liberă maximă sub pod.
  5. Se interzice trecerea pe sub poduri a navelor şi a formațiilor în cuplu pe timp de ceață cu vizibilitate redusă sau vânt puternic.

**Articolul 32.**

**Semnalizarea trecerii pe sub poduri, reducerea vitezei, interziceri etc.**

(1) Podurile pe sub care se face trecerea navelor vor fi marcate şi semnalizate corespunzător.

(2) La apropierea de poduri, navele sunt obligate să-și semnalizeze apropierea şi să-şi reducă viteza, astfel încât să nu se angajeze în trecerea prin deschidere înainte ca aceasta să fie liberă în întregime.

(3) Este interzis navelor de a intra în contact cu picioarele podurilor sau de a le lovi.

(4) La trecerea pe sub poduri, navele vor reduce și vor lăsa baloanele de acostare în borduri.

* 1. Este interzisă legarea parâmelor de picioarele podurilor sau de stâlpii apărători ai picioarelor podurilor.
  2. Este interzisă staţionarea navelor pe o distanţă de 10 m în amonte şi în aval de poduri.

**Articolul 33.**

**Măsuri de precauţie la apropierea de punctele dificile ale canalului**

(1) Înainte de a se angaja într-o trecere îngustă sau într-un cot al canalului, navele îşi vor semnaliza apropierea.

(2) Nava care traversează trecerile înguste, coturile canalului şi locurile în care vizibilitatea este insuficientă, nu trebuie să se apropie de nava care o precede, fără să fi luat toate măsurile de precauţie.

(3) Pentru a evita, în măsura posibilităţilor, o întâlnire în sectoarele sau în locurile unde şenalul nu prezintă o lăţime absolut suficientă pentru o astfel de întâlnire (treceri înguste), se aplică următoarele reguli:

* + 1. toate navele trebuie să străbată trecerile înguste cât mai repede posibil;
    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”; la nevoie, mai ales atunci când trecerea îngustă este lungă, ele trebuie să repete acest semnal în timpul trecerii;
    3. navele care navighează în amonte, atunci când constată că o navă 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 care navighează în aval a străbătut trecerea;
    4. când o formație în cuplu care navighează în amonte s-a angajat deja într-o trecere îngustă, navele care navighează în aval trebuie, pe cât posibil, să se oprească în amonte de această trecere, până ce formația în cuplu care navighează în amonte a străbătut-o; aceeaşi obligaţie revine navelor izolate care navighează în aval în raport cu o navă izolată care navighează în amonte.

(4) În cazul în care întâlnirea într-o trecere îngustă a devenit inevitabilă, navele trebuie să ia toate măsurile posibile pentru ca întâlnirea să se facă într-un loc şi în condiţii care să prezinte un minim de pericol. Orice conducător care constată un pericol de abordaj trebuie să emită “o serie de sunete foarte scurte”.

**Articolul 34.**

**Măsuri de precauţie cu nivelul scăzut al apei**

(1) În zonele cu nivelul scăzut al apei, pentru a naviga în condiții de siguranță, pescajul navei sau al formației în cuplu trebuie să fie cu un decimetru mai mic decât adâncimea apei.

(2) Dacă într-o zonă unde șenalul are o lățime redusă și nivelul apei este scăzut ajung mai multe nave în același timp, navele cu un pescaj mai mare vor avea prioritate de trecere față de cele cu pescaje mai mici.

**Articolul 35.**

**Ordinea de trecere la punctele dificile ale canalului**

Navele destinate acțiunilor de salvare sau cele care merg să dea ajutor navelor care au eșuat, precum şi navele de pasageri în apropiere de punctele dificile ale canalului, trebuie să semnalizeze corespunzător. În acest caz ele trec primele, celelalte nave trec în ordinea sosirii lor.

**Articolul 36.**

**Întâlnirea navelor la trecerile dificile ale canalului**

În zonele în care șenalul are lățimi reduse, navele care se deplasează în amonte trebuie să acorde prioritate navelor care se deplasează în aval, în aşa fel încât întâlnirea să aibă loc într-o zonă a canalului care să permită deplasarea uneia fașă de cealaltă în condiții de siguranță.

**Articolul 37.**

**Interziceri la coturile pronunțate**

În coturile canalului şi în zonele unde canalul nu prezintă o lățime suficientă, sunt interzise navigaţia pe acelaşi front, depăşirea şi întâlnirea navelor.

**Articolul 38.**

**Interzicerea de a tăia drumul**

Nava la plecare, în manevră sau în marş, nu trebuie să taie drumul unei alte nave, pentru a nu stingheri deplasarea acesteia.

**Articolul 39.**

**Semnale privind interzicerea depășirii**

Fără a încălca alte prevederi, depăşirea este interzisă:

a) în general pe sectoarele delimitate prin semnalul A.2 (RND);

b) între formațiile în cuplu, pe sectoarele delimitate prin semnalul A.3 (RND).

**Articolul 40.**

**Întâlnirea dintre o navă singură și o formație în cuplu**

Când o navă ce navighează singură în aval și se apropie de o formație în cuplu care navighează în amonte şi apare pericolul de abordaj, atunci nava care navighează singură trebuie să acorde prioritate formației în cuplu.

**Articolul 41.**

**Depăşiri – prevederi generale**

(1) Depăşirea este permisă numai când nava care ajunge din urmă s-a asigurat că această manevră se desfășoară în condiții de siguranță.

(2) Nava ajunsă din urmă trebuie să înlesnească depăşirea atât cât este necesar şi posibil. Ea trebuie să reducă viteza atunci când este necesar, pentru ca depăşirea să se efectueze fără pericol, iar durata sa să fie suficient de scurtă pentru ca mişcarea altor nave să nu fie stânjenită. Această prevedere nu se aplică în cazul în care o ambarcaţiune de agrement ajunge din urmă o navă de altă categorie.

**Articolul 42.**

**Depăşirea**

(1) Dacă în cazul unei depăşiri nu există riscul de abordaj, nava care ajunge din urmă poate depăşi prin babord sau tribord.

* 1. Dacă depăşirea este posibilă fără ca nava ajunsă din urmă să fie nevoită să-şi modifice drumul sau viteza, nava care ajunge din urmă nu emite niciun fel de semnal sonor.
  2. Când depăşirea nu poate avea loc fără ca nava ajunsă din urmă să-şi modifice drumul său, sau când există teama că nava ajunsă din urmă să nu fi înţeles intenţia navei care ajunge din urmă de a depăşi şi aceasta poate provoca un pericol de abordaj, nava care ajunge din urmă trebuie să emită:
     1. **două sunete lungi urmate de două sunete scurte**, dacă doreşte să depăşească prin babordul navei ajunse din urmă;
     2. **două sunete lungi urmate de un sunet scurt**, dacă doreşte să depăşească prin tribordul navei ajunsă din urmă.
  3. Când nava ajunsă din urmă poate îndeplini solicitarea navei care ajunge din urmă, ea trebuie să lase spaţiul dorit pe partea cerută, abătându-se la nevoie spre partea opusă, emiţând:
     1. **un sunet scurt**, când depăşirea trebuie să aibă loc prin babordul ei;

**două sunete scurte**, când depăşirea trebuie să aibă loc prin tribordul ei.

* 1. Când depăşirea 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:
     1. **un sunet scurt**, când depăşirea este posibilă prin babordul ei;
     2. **două sunete scurte**, când depăşirea este posibilă prin tribordul ei. Dacă, în aceste condiţii, nava care ajunge din urmă, intenţionează totuşi să efectueze depăşirea, ea trebuie să emită „două sunete scurte” în cazul prevăzut la alin. (6) a) sau “un sunet scurt” în cazul prevăzut la alin. (6) lit. b). Nava ajunsă din urmă trebuie, să lase spaţiul dorit în partea pe unde trebuie să aibă loc depăşirea, abătându-se în caz de nevoie spre partea opusă.
  2. Când depăşirea este imposibilă fără pericol de abordaj, nava ajunsă din urmă trebuie să emită „cinci sunete scurte”.
  3. Prevederile de la alin. (4) – alin. (6) nu se aplică ambarcaţiunilor mici în raport cu navele de alte categorii şi nici în cazul depăşirii ambarcaţiunilor mici de către alte ambarcaţiuni mici.

**Articolul 42.**

**Navigaţia pe sectoarele în care drumul de urmat este obligatoriu**

(1) Pe sectoarele semnalizate cu semnalele de obligaţie B.1, B.2, B.3 sau B.4 (RND) navele care navighează în amonte nu trebuie în nici un caz să împiedice navigaţia navelor care navighează în aval; în special, la apropierea de semnalul de obligaţie B.4, ele trebuie la nevoie să-şi reducă viteza şi chiar să se oprească pentru a permite navelor care navighează în aval să-şi execute manevra lor.

(2) Terminarea unor astfel de sectoare este semnalizată prin semnalul de indicaţie E.11 (RND).

**Articolul 43.**

**Întoarcerea**

(1) Navele pot întoarce numai după ce s-au asigurat că mişcările celorlalte nave permit efectuarea manevrei fără pericol şi fără ca celelalte nave să fie obligate să-şi modifice brusc drumul sau viteza lor.

(2) Dacă manevra avută în vedere va obliga alte nave să se abată de la drumul lor sau să-şi modifice viteza, nava care doreşte să întoarcă trebuie, înainte de a întoarce, să-şi anunţe manevra în timp util, emiţând:

* + 1. **un sunet lung urmat de un sunet scurt**, dacă doreşte să întoarcă la tribord, sau
    2. **un sunet lung urmat de două sunete scurte**, dacă doreşte să întoarcă la babord.
  1. Celelalte nave trebuie, pe cât este necesar şi posibil, să-şi modifice viteza şi drumul, pentru ca întoarcerea să se poată efectua fără pericol. În special, în raport cu navele care doresc să întoarcă contra curentului, ele trebuie să contribuie ca această manevră să se poată efectua în timp util.
  2. Prevederile de la alin. (1) – (3) nu se aplică ambarcaţiunilor de agrement în raport cu nave de alte categorii. Pentru ambarcaţiunile de agrement în raport una cu alta, se aplică numai prevederile alin. (1) şi alin. (3).
  3. Este interzisă orice întoarcere pe sectoarele marcate printr-un semnal de interzicere A.8 (RND). Dacă pe o cale navigabilă, există însă, sectoare marcate prin semnalul de indicatie E.8 (RND), conducătorilor li se recomandă să aleagă respectivele sectoare pentru a efectua întoarcerea acolo, întoarcerea rămânând supusă prevederilor prezentului articol.

**Articolul 44.**

**Manevre de plecare**

Navele, cu excepția bacurilor, care pleacă din locul de ancorare sau de acostare fără a efectua întoarcerea emit următoarele semnalele:

* + 1. **un sunet scurt**, când navele vin la tribord, sau
    2. **două sunete scurte**, când navele vin la babord.

**Articolul 45.**

**Navigaţia la aceeaşi înălţime a navelor în marș pe același drum**

**și interdicția de apropiere între nave**

(1) Navele nu trebuie să navigheze la aceeaşi înălţime decât dacă spaţiul disponibil le permite aceasta, fără a stânjeni sau a pune în pericol navigaţia.

(2) Fără a încălca alte prevederi, este interzis navelor de a acosta la o altă navă, de a se agăţa de aceasta sau de a naviga în siajul ei, fără aprobarea expresă a conducătorului.

**Articolul 46.**

**Navigaţia în derivă**

Se interzice navigaţia în derivă.

**Articolul 47.**

**Evitarea întâlnirii a două nave și depășirii în dreptul navelor ce staţionează**

(1) Întâlnirea a două nave și depășirea în dreptul navelor staționate este interzisă.

(2) Dacă întâlnirea nu poate fi evitată, nava care navighează în amonte va opri şi va aştepta trecerea navei care navighează în aval.

**CAPITOLUL III**

**LUMINI ȘI SEMNALE**

**Articolul 48.**

**Semnificaţia termenilor referitori la “lumini”**

(1) În contextul prezentului Regulament, termenii de mai jos au următoarele semnificaţii:

* + 1. *lumină de catarg* - o lumină albă puternică, continuă, vizibilă pe un arc de orizont de 225° şi dispusă astfel încât să fie văzută din prova până la 22°30’ înapoia traversului fiecărui bord;
    2. *lumini din borduri* - o lumină verde clară la tribord şi o lumină roşie clară la babord, fiecare dintre aceste lumini proiectând o lumină continuă pe un arc de orizont de 112°30’ şi dispuse astfel încât să fie vizibile începând din prova până la 22°30’ înapoia traversului bordului corespunzător;
    3. *lumină de pupa* - o lumină albă sau galbenă, clară sau obişnuită, proiectând o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de 135° şi dispusă astfel încât să fie vizibilă până la 67°30’ la fiecare bord începând dinspre pupa;
    4. *lumină vizibilă din toate părţile* - o lumină continuă vizibilă pe toată întinderea unui arc de orizont de 360°.
  1. În afara altor prevederi, luminile menţionate în prezentul Regulament trebuie să fie continue şi uniforme.

**Articolul 49.**

**Lumini şi semnale interzise**

Este interzis a se folosi lumini sau semnale, altele decât cele menţionate în prezentul Regulament sau a se folosi luminile sau semnalele menţionate în alte condiţii decât cele prevăzute sau admise de prezentul Regulament.

**Articolul 50.**

**Lumini de rezervă**

Când luminile de semnalizare prevăzute în prezentul Regulament nu funcţionează, ele trebuie să fie înlocuite fără întârziere cu lumini de rezervă. Totodată, atunci când lumina prevăzută trebuie să fie puternică, lumina de rezervă poate fi clară şi, atunci când lumina prevăzută trebuie să fie clară, lumina de rezervă poate să fie obişnuită. Restabilirea luminilor la puterea prescrisă trebuie să se facă în cel mai scurt timp posibil.

**Articolul 51.**

**Interzicerea folosirii luminilor, proiectoarelor, panourilor, pavilioanelor etc.**

(1) Se interzice folosirea de lumini sau proiectoare, ca şi de panouri, pavilioane sau alte obiecte, dacă acestea pot fi confundate cu luminile sau semnalele menţionate în prezentul Regulament, sau dacă acestea împiedică vizibilitatea sau complică identificarea luminilor sau semnalelor.

(2) Se interzice folosirea de lumini sau proiectoare care pot produce o orbire ce ar constitui un pericol sau o împiedicare a navigaţiei sau a circulaţiei terestre.

**Articolul 52.**

**Semnalizarea de noapte a navelor în staţionare**

* 1. O navă izolată sau o formaţie în cuplu în staţionare trebuie să poarte o lumină albă obişnuită vizibilă din toate părţile şi dispusă pe partea şenalului, la o înălţime de cel puţin 3 m.
  2. Ambarcaţiunea de agrement în staţionare poate purta în locul luminii prevăzute mai sus, o lumină albă, obişnuită, dispusă într-un loc corespunzător şi la o înălţime de la care să fie vizibilă din toate părţile.
  3. Semnalizarea prevăzută în prezentul articol nu este obligatorie:
     1. când nava sau formația în cuplu este în staţionare într-o zonă a Canalului Bega unde navigaţia este temporar imposibilă sau interzisă;
     2. când nava staţionează lângă mal şi este suficient luminată;
     3. când nava este în staţionare în afara limitei şenalului într-o poziţie nepericuloasă;
     4. când o ambarcaţiune de agrement este legată la mal.

**Articolul 53.**

**Semnalizarea de noapte în staţionare a construcțiilor plutitoare şi a aparatelor plutitoare**

Fără a încălca prevederile speciale, construcțiile plutitoare și aparatele plutitoare, trebuie să poarte lumini albe obişnuite, vizibile din toate părţile, în număr suficient pentru a indica conturul lor din partea şenalului navigabil.

**Articolul 54.**

**Semnalizarea de noapte a aparatelor plutitoare în lucru**

(1) Aparatele plutitoare în lucru şi navele care efectuează lucrări sau operaţiuni de sondare sau de măsurare, în staţionare, trebuie să poarte:

1. în partea sau în părţile în care şenalul este liber, două lumini verzi obişnuite sau două lumini verzi clare dispuse la aproximativ 1 m una deasupra celeilalte, şi, dacă este cazul,
2. în partea în care şenalul nu este liber o lumină roşie obişnuită sau o lumină roşie clară dispuse la aceeaşi înălţime ca cea mai înaltă dintre cele două lumini verzi prevăzute la alineatul de mai sus, având aceeaşi intensitate; sau, în cazul în care aceste nave trebuie să fie protejate împotriva valurilor,
3. în partea sau în părţile în care şenalul este liber o lumină roşie obişnuită şi o lumină albă obişnuită sau o lumină roşie clară şi o lumină albă clară, dispuse la aproximativ 1 m una deasupra celeilalte, lumina roşie fiind mai sus şi, dacă este cazul,
4. în partea în care şenalul nu este liber o lumină roşie dispusă la aceeaşi înălţime cu lumina roşie prevăzută la alin. (1) lit. c) de mai sus şi de aceeaşi intensitate cu aceasta. Aceste lumini trebuie să fie amplasate la o astfel de înălţime încât să fie vizibile din toate părţile.
   1. OCT poate da derogare de la obligaţia de a purta luminile prevăzute în acest articol la alin. (1) lit. a) şi b) de mai sus.

**Articolul 55.**

**Semnalizarea de noapte a ancorelor care pot constitui un pericol pentru navigaţie**

(1) Dacă ancorele navelor sunt fundarisite în aşa fel încât prezintă un pericol pentru navigaţie, luminile de staţionare care se găsesc cel mai aproape de aceste ancore trebuie să fie înlocuite prin două lumini albe obişnuite, vizibile din toate părţile, dispuse una deasupra celeilalte la o distanţă de aproximativ 1 m.

(2) Navele trebuie să semnalizeze fiecare dintre ancorele lor, care pot constitui un pericol pentru navigaţie, printr-un flotor cu reflector radar, care să poarte o lumină albă obişnuită, vizibilă din toate părţile.

**Articolul 56.**

**Semnalizarea de zi a ambarcațiunilor cu vele care folosesc propriile lor mijloace**

**mecanice sau electrice de propulsie**

(1) Navigația cu vele pe canalul Bega este interzisă.

(2) Ambarcațiunile cu vele care navighează cu ajutorul propriilor mijloace mecanice și electrice de propulsie sunt asimilate cu ambarcațiunile de agrement autopropulsate și se semnalizează corespunzător.

**Articolul 57.**

**Semnalizarea de zi a navelor autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri**

**şi a căror lungime maximă a corpului este mai mică de 20 m**

Navele autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri şi a căror lungime maximă a corpului este mai mică de 20 m trebuie să poarte un bicon galben amplasat într-un loc corespunzător şi la o înălţime în aşa fel încât să fie vizibil din toate părţile.

**Articolul 58.**

**Semnalizarea de zi suplimentară a navelor cu capacitate de manevră redusă**

(1) Nava cu capacitatea de manevră redusă, în caz de necesitate, în afară de semnalizarea prevăzută în Regulament, trebuie să balanseze un pavilion roşu sau să arate două baloane negre suprapuse la aproximativ 1m distanță unul deasupra altuia, amplasate într-un loc din care să fie vizibile din toate părțile.

(2) În caz de necesitate, o astfel de navă trebuie, suplimentar, să emită semnalul sonor regulamentar.

**Articolul 59.**

**Semnalizarea de zi suplimentară a navelor care au prioritate de trecere**

Navele cărora autoritatea competentă le-a acordat prioritate de trecere în locurile în care ordinea de trecere este reglementată de această autoritate, trebuie să poarte, în afară de semnalizarea stabilită de celelalte prevederi ale prezentului Regulament un fanion roşu ridicat la prova, la o înălţime suficientă pentru a fi bine vizibil.

**Articolul 60.**

**Semnalizarea de zi a navelor în staţionare**

(1) O navă autopropulsată, cu excepţia ambarcaţiunilor de agrement, sau o navă făcând parte dintr-un formaţie în cuplu staţionată la ancoră, fără acces direct sau indirect la mal, trebuie să poarte un balon negru dispus într-un loc corespunzător în partea din faţă şi la o astfel de înălţime, în aşa fel încât să fie vizibil din toate părţile.

(2) Semnalizarea prevăzută în prezentul articol nu este obligatorie:

* + 1. când nava staţionează într-un sector al Canalului Bega unde navigația este temporar imposibilă sau este interzisă;

b) când nava este în staţionare în afara şenalului navigabil în poziţie nepericuloasă.

**Articolul 61.**

**Semnalizarea de zi a aparatelor plutitoare în lucru**

(1) Aparatele plutitoare în lucru şi navele care efectuează lucrări sau operaţiuni de sondare sau măsurare, când sunt în staţionare, trebuie să poarte:

a) în partea sau în părţile unde şenalul este liber, două biconuri verzi suprapuse, dispuse la aproximativ 1 m unul deasupra celuilalt şi, dacă este cazul,

b) în partea în care şenalul nu este liber, un balon roşu dispus la aceeaşi înălţime cu biconul superior din cele două biconuri verzi prevăzute la alin. (1) lit. a).

(2) Semnalizarea prevăzută la alin. (1) poate fi înlocuită cu semnalele următoare:

a) în partea sau în părţile unde trecerea este liberă - un panou de permitere a trecerii E.1 (RND);

b) în partea în care trecerea nu este liberă - un panou de interzicere a trecerii A.1 (RND), dispus la aceeaşi înălţime cu panoul prevăzut la alineatul (2) a) de mai sus.

(3) Panourile, biconurile, baloanele şi pavilioanele trebuie să fie dispuse la o astfel de înălţime în aşa fel încât să fie vizibile din toate părţile. Pavilioanele pot fi înlocuite cu panouri de aceeaşi culoare.

(4) OCT poate da derogare de la obligaţia de a purta semnalele prevăzute la alin. (1) şi (2).

**Articolul 62.**

**Semnalizarea de zi a ancorelor care pot prezenta pericol pentru navigaţie**

Navele, aparatele plutitoare şi construcțiile plutitoare ale căror ancore sunt fundarisite astfel încât pot prezenta pericol pentru navigaţie, trebuie să semnalizeze fiecare dintre aceste ancore printr-un flotor galben cu reflector radar.

**Articolul 63.**

**Interzicerea accesului la bord**

(1) Dacă sunt dispoziţii regulamentare care interzic accesul la bord al persoanelor care nu aparţin personalului de serviciu, această interdicţie trebuie să fie semnalizată prin panouri albe, având forma unui disc, cu chenar roşu, cu o diagonală roşie şi, care au imaginea în negru a unui pieton. Aceste panouri trebuie să fie plasate, după necesităţi, la bord sau la pasarelă. Diametrul panourilor trebuie să fie de aproximativ 0,60 m.

* 1. Dacă este nevoie, aceste panouri trebuie să fie iluminate în aşa fel încât să fie vizibile noaptea.

**Articolul 64.**

**Interzicerea fumatului, folosirii luminilor, lămpilor neprotejate și focului la bord**

(1) Dacă la bord este interzis fumatul sau întrebuinţarea flăcării, luminilor sau lămpilor neprotejate, această interzicere trebuie să fie semnalizată prin panouri albe având forma unui disc cu diametrul de aproximativ 0,60 m cu un chenar şi o diagonală roşie şi care are la mijloc imaginea unei ţigări din care se degajă fum. Aceste panouri trebuie să fie dispuse, după necesităţi, la bord sau la pasarelă;

(2) Dacă este nevoie, aceste panouri trebuie să fie iluminate în aşa fel încât să fie vizibile noaptea în ambele borduri ale navei.

**Articolul 65.**

**Semnalizarea navelor de supraveghere**

Navele destinate supravegherii navigației trebuie să poarte la prova pe ambele părţi ale corpului ca semn distinctiv un romb alb încadrat cu un chenar albastru. În afară de aceasta, ele trebuie să poarte:

* + 1. ziua, pavilionul lor naţional şi un pavilion alb în centrul căruia se găseşte semnul distinctiv sus-menţionat;
    2. ziua şi noaptea, o lumină albastră intermitentă, dacă aceasta este necesară pentru exercitarea atribuţiilor lor.

**Articolul 66.**

**Semnale de pericol**

(1) Atunci când o navă în pericol vrea să ceară ajutor, ea poate emite sunete de clopot sau sunete prelungite repetate;

(2) Aceste semnale înlocuiesc sau completează semnalele prevăzute în RND.

**Articolul 67.**

**Interzicerea staţionării laterale**

(1) Dacă dispoziţii regulamentare sau prescripţii speciale ale OCT sau A.C.N.B.-R.A. Timiș interzic staţionarea 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. Cele două fețe ale panoului pătrat trebuie să fie albe, cu marginile roşii şi purtând o diagonală trasă din colţul superior din stânga până în colțul inferior din dreapta şi litera ”P” în mijloc cu negru. Cele două feţe ale triunghiului trebuie să fie albe şi să aibă indicată cu cifre negre distanţa în metri până la care este interzisă staţionarea.

(2) Noaptea, aceste panouri trebuie să fie iluminate astfel încât să fie perfect vizibile din ambele borduri ale navei.

**Articolul 68.**

**Semnalizarea suplimentară a navelor în marş care efectuează lucrări în calea navigabil**

Navele în marş care efectuează în calea navigabilă lucrări sau operaţiuni de sondaj sau măsurători pot arăta, fără a încălca semnalizarea ce le este aplicabilă în baza celorlalte prevederi ale prezentului Regulament: noaptea şi ziua - o lumină galbenă clară sau obişnuită intermitentă, vizibilă din toate părţile. Folosirea acestei semnalizări se limitează numai la navele care au o autorizaţie scrisă din partea OCT și/sau a A.C.N.B.-R.A. Timiș.

**Articolul 69.**

**Semnalizarea sonoră**

(1) Semnalele sonore, altele decât loviturile de clopot şi semnalul tritonal, trebuie să fie formate prin emisia unui sunet sau mai multor sunete consecutive având următoarele caracteristici:

* + 1. *sunet scurt* - sunet cu o durată de aproximativ o secundă;
    2. *sunet lung* - sunet cu o durată de aproximativ patru secunde.
  1. Între două sunete consecutive intervalul trebuie să fie de aproximativ o secundă, cu excepţia semnalului “o serie de sunete foarte scurte“, care trebuie să fie compus din cel puţin şase sunete cu o durată de aproximativ un sfert de secundă, fiecare cu intervale de pauză de aceeaşi durată.

**Articolul 70.**

**Semnale utilizate frecvent**

1. **SEMNALE GENERALE**
   1. Un sunet lung - ATENŢIE !
   2. Un sunet scurt - VIN LA TRIBORD
   3. Două sunete scurte - VIN LA BABORD
   4. Trei sunete scurte - MASINA PE MARŞ ÎNAPOI
   5. Patru sunete scurte - SUNT ÎN IMPOSIBILITATE DE MANEVRĂ
   6. Serie de sunete foarte scurte - PERICOL IMINENT DE ABORDAJ
   7. Sunete lungi repetate - SEMNAL DE PERICOL
2. **SEMNALE DE ÎNTÂLNIRE**
3. Primul caz:
   1. Un sunet scurt al navei care navighează în amonte - VREAU SĂ TREC PRIN BABORD
   2. Un sunet scurt al navei care navighează în aval - DE ACORD, TRECEŢI PRIN BABORD
   3. Două sunete scurte ale navei care navighează în aval - NU SUNT DE ACORD, TRECEŢI PRIN TRIBORD
   4. Două sunete scurte ale navei care navighează în amonte - DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORD
4. Al doilea caz:
   1. Două sunete scurte ale navei care navighează în amonte - VREAU SĂ TREC PRIN TRIBORD
   2. Două sunete scurte ale navei care navighează în aval - DE ACORD TRECEŢI PRIN TRIBORD”
   3. Un sunet scurt al navei care navighează în aval - NU SUNT DE ACORD TRECEŢI PRIN BABORD
   4. Un sunet scurt al navei care navighează în amonte - DE ACORD VOI TRECE PRIN BABORD

1. **SEMNALE DE DEPĂŞIRE**
2. Primul caz:
   1. Două sunete lungi şi două sunete scurte ale navei care ajunge din urmă - VREAU SĂ DEPĂŞESC PRIN BABORDUL DVS.
   2. Un sunet scurt al navei ajunsă din urmă - DE ACORD, DEPĂŞIŢI PRIN BABORDUL MEU
   3. Două sunete scurte ale navei ajunsă din urmă - NU SUNT DE ACORD, DEPĂŞIŢI PRIN TRIBORDUL MEU
   4. Un sunet scurt al navei care ajunge din urmă - DE ACORD, VOI TRECE PRIN TRIBORDUL DVS.
3. Al doilea caz:
   1. Două sunete lungi şi un sunet scurt ale navei care ajunge din urmă -VREAU SĂ DEPĂŞESC PRIN TRIBORDUL DVS.
   2. Două sunete scurte ale navei ajunsă din urmă - DE ACORD DEPĂŞIŢI PRIN TRIBORDUL MEU.
   3. Un sunet scurt al navei care navei ajunsă din urmă - NU SUNT DE ACORD, DEPĂŞIŢI PRIN BABORDUL MEU.
   4. Două sunete scurte ale navei care ajunge din urmă - DE ACORD VOI DEPĂŞI PRIN BABORDUL DVS.
   5. Imposibilitate de depăşire: cinci sunete scurte ale navei ajunsă din urmă - NU ESTE POSIBIL SĂ MĂ DEPĂŞIŢI.

1. **SEMNALE DE ÎNTOARCERE**
   1. Un sunet lung urmat de un sunet scurt - VOI ÎNTOARCE LA TRIBORD.
   2. Un sunet lung urmat de două sunete scurte - VOI ÎNTOARCE LA BABORD.

1. **SEMNALE PENTRU CONDIŢII DE VIZIBILITATE REDUSĂ**
2. Nave care navighează cu ajutorul radarului:
   1. NAVE CARE NAVIGHEAZĂ ÎN AVAL cu excepţia ambarcaţiunilor mici - semnal sonor tritonal repetat atât de des cât este necesar;
   2. NAVE CARE NAVIGHEAZĂ ÎN AMONTE - un sunet lung

1. Nave în staţionare:
   1. O serie simplă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut. STAŢIONEZ PE PARTEA STÂNGĂ A ŞENALULUI
   2. O serie dublă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut. STAŢIONEZ PE PARTEA DREAPTĂ A ŞENALULUI
   3. O serie triplă de bătăi de clopot, repetată la intervale de cel mult un minut. STAŢIONEZ ÎN POZIŢIE NEDETERMINATĂ.
2. **SEMNALE PENTRU CONDIŢII DE VIZIBILITATE REDUSĂ**
   1. Un sunet scurt - CÂND O NAVĂ VINE LA TRIBORD
   2. Două sunete scurte - CÂND O NAVĂ VINE LA BABORD

**Articolul 71.**

**Semnale care servesc reglementării navigației pe calea navigabilă**

(1) Semnalele principale care figurează în secţiunea 1 de mai jos pot fi completate sau explicitate prin semnale auxiliare care figurează în RND.

(2) Panourile pot să aibă o dungă subţire albă urmând conturul exterior.

**Articolul 72.**

**Semnale principale**

1. **SEMNALE DE INTERZICERE**

A.1 Interzicere de trecere (semnal general)

*Panouri sau lumini roşii, două pavilioane sau două panouri roşii, două lumini sau două pavilioane suprapuse, indică o interzicere prelungită*

A.2 Interzicerea oricărei depăşiri

A.4 Interzicerea de întâlnire şi depăşire

A.5 Interzicerea de a staţiona (de a ancora sau a se lega la mal)

A.5.1 Interzicerea de a staţiona pe lăţimea indicată în metri (măsurată de la semnal)

A.6 Interzicerea de a ancora sau a lăsa să se târască ancore, cabluri sau lanţuri

A.7 Interzicerea de a se lega la mal

A.8 Interzicere de a întoarce

A.9 Interzicerea de a provoca valuri

A.10 Interzicerea de trecere în afara spaţiului indicat (printr-o deschidere de pod sau de baraj)

A.11 Interzicerea de a trece, dar pregătiţi-vă de marş

A.12 Interzicerea navigaţiei navelor autopropulsate

A.13 Interzicerea navigaţiei pentru toate ambarcaţiunile de sport sau agrement

A.14 Interzicerea practicării schiului nautic

A.15 Interzicerea navigaţiei navelor cu vele

A.16 Interzicerea navigaţiei navelor care nu sunt autopropulsate şi nici cu vele

A.17 Interzicerea navigaţiei pe planşa cu vele

A.18 Terminarea zonei permise pentru navigaţie cu viteză mare a micilor ambarcaţiuni de sport sau de agrement

A.19 Interzicerea de a lăsa la apă sau de a ridica pe mal ambarcaţiuni

A.20 Interzicerea navigaţiei cu moto nautica

1. **SEMNALE DE OBLIGAŢIE**

B.1 Obligaţia de a urma direcţia indicată prin săgeată

B.2 a) Obligaţia de a se îndrepta spre partea şenalului situat la babord

b) Obligaţia de a se îndrepta spre partea şenalului situat la tribord

B.3 a) Obligaţia de a ţine partea şenalului situat la babord

b) Obligaţia de a ţine partea şenalului situat la tribord

B.4 a) Obligaţia de a încrucişa şenalul la babord

b) Obligaţia de încrucişa şenalul la tribord

B.5 Obligaţia de a se opri în condiţiile prevăzute de Regulament

B.6 Obligaţia de a respecta limita de viteză indicată (în km/h)

B.7 Obligaţia de a emite un semnal sonor

B.8 Obligaţia de a păstra o vigilenţă deosebită

B.9 Obligaţia de a se asigura înainte de a se angaja în calea navigabilă principală, sau de a traversa, dacă manevra nu obligă navele care navighează pe această cale să-şi modifice drumul sau viteza lor

B.10 Obligaţia navelor care navighează pe calea principală să schimbe, dacă este necesar, drumul sau viteza lor pentru a permite navelor care ies din port sau din calea afluentă.

B.11 a) Obligaţia de a intra în legătură radiotelefonică

b) Obligaţia de a intra în legătură radiotelefonică pe canalul indicat pe panou

1. **SEMNALE DE RESTRICŢIE**

C.1 Adâncimea apei este limitată

C.2 Înălţimea liberă deasupra suprafeţei apei este limitată

C.3 Lăţimea pasei de trecere sau a şenalului este limitată

*Notă: Pe panourile C.1, C.2 şi C.3 mai pot fi înscrise cifre care indică în metri adâncimea apei, înălţimea liberă de deasupra suprafeţei apei şi lăţimea pasei de trecere sau a şenalului*

C.4 Sunt impuse restricţii de navigaţie, «informaţi-vă!»

C.5 Şenalul este îndepărtat de malul drept (stâng) cifra înscrisă pe semnal indică în metri distanta de la semnal faţă de care navele trebuie să se menţină

1. **SEMNALE DE RECOMANDARE**

D.1 Trecere recomandată:

a) în ambele sensuri, sau

b) în singurul sens indicat (trecerea în sens invers fiind interzisă)~~, sau~~

D.2 Recomandare de a se ţine în spaţiul indicat (într-o deschidere de pod sau baraj) ~~sau~~

D.3 Recomandare de a se îndrepta în sensul săgeţii sau în sensul luminii fixe spre lumina intermitentă

1. **SEMNALE DE INDICAŢIE**

E.1 Autorizarea trecerii (semnal general): fie panouri, fie lumini sau pavilioane verzi

E.2 Traversarea unei linii electrice aeriene

E.3 Baraj

E.4 a) Bac care nu navighează liber

b) Bac care navighează liber

E.5 Permiterea de a staţiona (la ancoră sau legat la mal)

E.5.1 Permiterea de a staţiona pe o lăţime a suprafeţei apei, măsurată de la semnal şi indicată în metri pe panou

E.5.2 Permiterea de a staţiona pe o lăţime a suprafeţei de apă cuprinsă între cele două distanţe, măsurate de la semnal şi indicate în metri pe acesta

E.5.3 Numărul maxim de nave premise a staţiona bord la bord

E.6 Permitere de a ancora şi de a lăsa să se târască ancore, cabluri sau lanţuri

E.7 Autorizaţie de a se lega la mal

E.8 Loc de întoarcere

E.11 Sfârşitul unei interziceri sau obligaţii valabile pentru un singur sens de navigaţie sau sfârşitul unei restricţii.

E.12 Semnale avansate; una sau două lumini albe:

a) lumina (i) continuă: dificultate dincolo de semnal, opriţi-vă dacă Regulamentul o cere!

b) lumina (i) intermitentă: puteţi înainta!

E.13 Loc de alimentare cu apă potabilă

E.15 Permiterea navigaţiei navelor autopropulsate

E.16 Permiterea navigaţiei ambarcaţiunilor de sport sau agrement

E.19 Permiterea navigaţiei pentru navele care nu sunt autopropulsate şi nici cu vele

E.22 Permiterea de a lăsa la apă sau de a ridica pe mal ambarcaţiuni.

E.23 Posibilitatea de a obţine informaţii nautice prin radiotelefon pe canalul indicat.

**Articolul 73.**

**Semnale auxiliare**

Semnalele principale pot fi completate cu următoarele semnale auxiliare:

* + 1. **tăbliţe care indică distanţa** la care se aplică prevederea sau particularitatea indicată prin semnalul principal.

*Notă: tăbliţele sunt amplasate deasupra semnalului principal.*

*Exemple: “oprire la 1000 m” (auxiliar) deasupra “bac care nu navighează liber la 1500 m” (principal).*

* + 1. **semnal luminos adiţional;** de exemplu **săgeată albă luminoasă** care împreună cu unele lumini, reprezintă:
       1. cu lumina verde – PERMISIUNE

*Exemplu: permisiune de intrare în bazinul care este situat în direcţia săgeţii.*

* + - 1. cu lumina roşie – INTERDICŢIE

*Exemplu: interzicere de intrare în bazinul care este situat în direcţia săgeţii.*

* + 1. **săgeţi care indică direcţia** sectorului la care se aplică semnalul principal.

*Notă: săgeţile nu trebuie să fie obligatoriu de culoare albă şi pot fi amplasate alături de semnalul principal sau sub acesta.*

*Exemple: “Permiterea staţionării” suplimentat cu “Staţionarea interzisă (pe o distanță de 1000 m)”.*

* + 1. **indicatoare care poartă inscripţii** explicative sau informaţii suplimentare.

*Exemple: Opriţi pentru vamă! Emiteţi un semnal lung!*

**CAPITOLUL IV**

**REGULI DE NAVIGAȚIE PRIVIND INTRAREA ȘI IEȘIREA NAVELOR ȘI FORMAȚIILOR ÎN CUPLU PE CANALUL BEGA**

**Articolul 74.**

**Intrarea/ieşirea navelor și a formațiilor în cuplu în/din canalul Bega**

(1) Intrarea/ieşirea navelor sau a formațiilor în cuplu în/din Canalul Bega este permisă numai cu aprobarea OCT şi ACNB.-R.A. Timiș și în conformitate cu programul de ecluzări stabilit de aceasta, care va fi comunicat navelor de catre reprezentanţii OCT și A.C.N.B.-R.A. Timiș.

* 1. Totodată conducătorii de nave/formații în cuplu vor confirma că datele prevăzute în avizarea pentru intrarea pe canalul navigabil Bega și ieșirea de pe canalul navigabil Bega, au rămas neschimbate sau vor comunica modificările care au apărut în perioada cuprinsă între transmiterea avizării pentru intrarea și ieșirea navelor/formațiilor în cuplu.
  2. OCT are drept de control pentru verificarea datelor transmise de conducătorul de navă/formației în cuplu.

**Articolul 75.**

**Documentele necesare la bordul navei**

(1) Navele/formațiile în cuplu vor avea la bord toate documentele necesare şi valabile, în conformitate cu legislaţia în vigoare, fiind obligate să le pună la dispoziţia OCT și A.C.N.B.-R.A. Timiș.

(2) Conducătorii de nave/formații în cuplu, proprietarii sau operatorii acestora sunt obligaţi să depună la OCT o declaraţie generală în care sunt evidenţiate şi cantităţile de marfă pentru fiecare unitate din formațiile în cuplu.

(3) Navele, pe timpul cât navighează pe canalelul navigabil Bega, sau operează în porturile/locurile de operare/punctele izolate de operare situate pe acesta, sunt obligate să aibă la bord echipajul minim de siguranţă, conform reglementărilor legale în vigoare.

(4) La sosirea pentru operare într-un port de pe Canalul Bega, depunerea listei de echipaj şi a pasagerilor la OCT este obligatorie.

**Articolul 76.**

**Transmiterea informaţiilor**

La solicitarea OCT și A.C.N.B.-R.A. Timiș, conducătorii de nave/formații în cuplu au obligaţia de a transmite prin telefon/radiotelefon informaţiile privind gabaritele navei/formațiii în cuplu, marfa de la bord, cantitatea de balast sau orice alte informaţii privind nava ori marfa transportată.

**Articolul 77.**

**Cazuri excepţionale**

În caz de necesitate, cum ar fi eficientizarea ecluzărilor, condiţii meteorologice nefavorabile, la solicitatea OCT, A.C.N.B.-R.A. Timiș, conducătorii convoaielor vor modifica configuraţia formațiilor în cuplu.

**Articolul 78.**

**Interdicţii**

Este interzisă intrarea pe canalele navigabile a navelor sau a formațiilor în cuplu atunci când:

* + 1. navele sunt încărcate peste marca de încărcare;
    2. navele nu au la bord toate actele şi certificatele prevăzute de legislaţia în vigoare sau aceste acte şi certificate nu sunt valabile;
    3. navele pot afecta condiţiile de siguranţă a navigaţiei prin canalele navigabile;
    4. navele transportă mărfuri periculoase, iar aceste mărfuri:
       1. nu sunt menţionate în documentele de marfă aflate la bordul navei sau nu sunt însoţite de toate autorizaţiile prevăzute de legislaţia în vigoare pentru transportul acestora;
       2. sunt interzise la transportul pe apă;
    5. navele au o înclinare mai mare de 4 grade.

**Articolul 79.**

**Restricții impuse formațiilor în cuplu pe canalul Bega**

(1) Zona de staţionare şi formare a formațiilor în cuplu la intrarea în canal este situată la fronturile de aşteptare ale zonei industriale Timişoara.

(2) Înainte de intrarea pe canalul navigabil Bega şi pe toată durata tranzitării canalului navigabil Bega, este interzis navelor/formațiilor în cuplu să aibă în afara bordului obiecte care ar putea periclita siguranţa celorlalte nave aflate pe canale, iar ancorele vor fi la post.

**Articolul 80.**

**Închiderea temporară a navigației pe canalul Bega**

OCT și A.C.N.B.-R.A. Timiș poate hotărî închiderea temporară a navigaţiei pe Canalul Bega în caz de condiţii hidrometeorologice nefavorabile sau de apariţie a gheţii, precum şi în cazul executării lucrărilor de dragaj, a lucrărilor hidrotehnice sau atunci când din alte cauze navigaţia pe canal este periclitată.

**Articolul 81.**

**Intrarea navelor/formațiilor în cuplu pe sectorul românesc al Canalului Bega**

(1) Intrarea navelor/formațiilor în cuplu în Canalul Bega se face de regulă în ordinea sosirii.

* 1. Conducătorii de nave/formații în cuplu au obligaţia de a anunţa sosirea, prin radiotelefon, cu cel puţin două ore înainte.
  2. Navele de control ale OCT şi navele cu misiune specială au prioritate la intrarea/ieşirea în/din canalul navigabil Bega.

**Articolul 82.**

**Ancorarea în canalul Bega**

(1) Navele și formațiile în cuplu care ancorează în canalul navigabil Bega nu trebuie să împiedice navigația, respectând dispozițiile OCT și A.C.N.B.-R.A. Timiș.

(2)După ancorare, navele/formațiile în cuplu**,** vor comunica la OCT și A.C.N.B.-R.A. Timiș, ora şi poziţia în care au ancorat, solicitând instrucţiuni privitoare la tranzitare.

**CAPITOLUL V**

**NAVE CARE EFECTUEAZĂ TRANSPORTURI DE SUBSTANȚE INFLAMABILE PENTRU ALIMENTAREA CU COMBUSTIBIL A NAVELOR DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ, A APARATELOR PLUTITOARE ANGRENATE ÎN OPERAȚIUNI DE ÎNTREȚINERE A CANALULUI NAVIGABIL BEGA ȘI A AMBARCAȚIUNILOR DE AGREMENT**

**Articolul 83.**

**Nave care efectuează transporturi de substanțe inflamabile**

Navele care efectuează transporturi de substanțe inflamabile conform ADN, trebuie să poarte, pe lângă semnalizarea prescrisă de prezentul Regulament, următoarea semnalizare, conform sub-secțiunilor 7.1.5.0 sau 7.2.5.0 din ADN:

- pe timp de noapte: O lumină albastră;

- 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 de asemenea înlocuit de un con albastru în prova și în pupa navei, la o înălțime de cel puțin 3 m.

**Articolul 84.**

**Staționarea în apropierea navelor care efectuează transporturi de substanțe inflamabile**

Staționarea în apropierea navelor care efectuează transporturi de substanțe inflamabile pentru alimentarea cu combustibil a navelor de navigație interioară, a aparatelor plutitoare angrenate în operațiuni de întreținere a canalului navigabil Bega și a ambarcațiunilor de agrement se va face cu respectarea următoarelor condiții:

(1) Distanţa minimă obligatorie între două nave:

a) 10 m - dacă una dintre acestea poartă noaptea lumina albastră sau ziua conul albastru;

b) 50 m - dacă una dintre acestea poartă noaptea cele două lumini albastre sau ziua cele două conuri albastre;

c) 100 m - dacă una dintre acestea poartă noaptea cele trei lumini albastre sau ziua trei conuri albastre.

(2) În cazul în care navele poartă semnalizări cu numere diferite de conuri albastre sau lumini albastre, distanţa minimă în staţionare va fi cea corespunzătoare pentru numărul cel mai mare de conuri albastre sau lumini albastre purtate.

(3) Dacă navele sau formaţiile în cuplu, poartă semnalizări cu acelaşi număr de lumini albastre sau conuri albastre, distanţa minimă în staţionare între ele se impune a fi cea corespunzătoare numărului de lumini albastre sau numărului de conuri.

Pentru staţionare, OCT poate da derogări în cazuri particulare.

**CAPITOLUL VI**

**PREVENIREA POLUĂRII APEI ȘI ELIMINAREA DEȘEURILOR REZULTATE LA BORDUL NAVELOR**

**Articolul 85.**

**Definiţii**

(1) În sensul prezentului capitol următorii termeni semnifică:

* + 1. “*Deşeuri/ape uzate*”- diferenţa între deşeuri provenite din exploatarea navei şi deşeurile de marfă;
    2. “*Deşeurile provenite din exploatarea navei*” – deşeuri şi ape uzate produse la bord, ca urmare a exploatării şi întreţinerii navei;
    3. “*Deşeuri de marfă*”- deşeurile şi apele uzate provenite la bordul navei, datorită mărfii operate;
    4. “*Staţii de colectare autorizate*”- nave în sensul art.1.01 paragraful a) sau instalaţii la uscat, autorizate de autoritatea competentă, pentru colectarea deşeurilor provenind din exploatarea navei, precum şi deşeurilor de marfă;
    5. “*Încărcătura exclusivă*” - transportul în timpul căruia se transportă constant aceeaşi sau o altă încărcătură pentru care nu este necesară curăţarea magaziilor sau tancurilor de marfă.
  1. Termeni folosiţi în exploatarea navelor:
     1. “*Grăsimi uzate*” - grăsimile rezultate în urma operaţiunilor de gresare a rulmenţilor şi instalaţiilor de gresare şi alte grăsimi care nu mai pot fi reutilizate;
     2. “*Uleiuri uzate*” - uleiurile uzate sau alte produse de ungere (gresare) neutilizabile pentru motoare, angrenaje şi instalaţii hidraulice;
     3. “*Alte deşeuri uleioase sau unsuroase*” - filtre uzate (filtre uzate de ulei şi aer), cârpe folosite (cârpe şi lavete de şters murdare), recipiente (goale, murdare), ambalaje;
     4. “*Apa de santină*” - apa uleioasă provenită din santina sălii maşinilor, din pic, din coferdamuri sau din compartimentele laterale;
     5. “*Ape uzate domestice*” - apele uzate provenind de la bucătărie, săli de mese, băi şi spălătorii, precum şi ape fecale;
     6. “*Gunoaie menajere*”- deşeurile organice şi neorganice provenite din menaj (exemplu: resturi alimentare, hârtie şi sticlă, deşeuri de bucătărie analoge) ce nu conţin alte deşeuri, aşa cum au fost definite cele din exploatarea navei;
     7. “*Slops*” - amestecuri de reziduuri de marfă cu resturi de apă folosită pentru spălat, de la rugină sau de la şlam, apte sau nu pentru a fi pompate;
     8. “*Alte deşeuri speciale*” - rezultate în timpul exploatării navei, cu excepţia deşeurilor indicate la literele de la a) la g) şi i) de mai sus.
  2. Termeni folosiţi pentru încărcătură:
     1. “*Curăţare*” – evacuarea resturilor de încărcătură cu ajutorul mijloacelor potrivite (de exemplu: mături, perii mecanice, tehnică de aspirare, sistem de evacuare suplimentară), care permit ajungerea la stadiul de curăţenie:
        1. măturat, sau
        2. aspirat, sau

(iii)evacuarea reziduurilor de manipulare în alte locuri;

* + 1. “*Spălare*” - evacuarea reziduurilor de încărcare din calele măturate sau aspirate cu ajutorul apei sau a vaporilor de apă;
    2. “*Apa din spălare*” - apa rezultată de la spălarea navelor măturate sau aspirate. În aceeaşi măsură se include aici apa de ploaie provenită din aceste nave.

**Articolul 86.**

**Îndatoriri generale de vigilenţă**

Conducătorul, membrii echipajului sau alte persoane care se găsesc la bord, trebuie să manifeste vigilenţa necesară impusă de circumstanţe, pentru a se evita poluarea canalului navigabil Bega şi a se diminua la maximum cantitatea de deşeuri şi ape uzate provenite de la bord.

**Articolul 87.**

**Interzicerea deversării şi aruncării în canalul Bega**

(1) Este interzisă aruncarea sau deversarea în canalului navigabil Bega a uleiurilor uzate, apei de santină şi altor reziduuri uleioase sau grase, precum şi a apei menajere, a mărfurilor, resturilor de marfă, gunoaielor menajere şi altor reziduuri speciale.

(2) În caz de deversare accidentală cu deşeuri de genul celor prevăzute la paragraful 1 de mai sus, sau în cazul unui pericol de deversare, conducătorul navei trebuie să anunţe fără întârziere OCT și A.C.N.B.-R.A. Timiș, indicând cât mai exact posibil, natura şi locul deversării.

**Articolul 88.**

**Colectarea şi tratarea reziduurilor la bord**

(1) Conducătorul trebuie să asigure colectarea separată la bord a reziduurilor uleioase şi grase provenite din exploatarea navei în recipiente special destinate acestui scop sau cele provenite din apele de santină. Recipientele de colectare a reziduurilor trebuie amplasate la bord în aşa fel încât orice scurgere din ele să poată fi uşor constatată şi oprită la timp.

(2) Se interzice:

a) utilizarea drept rezervoare de colectare a uleiului uzat a unor rezervoare mobile amplasate pe punte;

b) distrugerea deşeurilor la bord, cu excepţia cazurilor în care incinerarea se face în instalaţii autorizate de o autoritate competentă;

c) să se introducă în compartimentul maşini produse de curăţenie care dizolvă uleiul sau grăsimea sau cu acţiune emulsifiantă.

**Articolul 89.**

**Registrul de evidență a deșeurilor provenite de la navă, predarea deşeurilor la staţiile de colectare**

(1) Fiecare navă având un compartiment al maşinilor sau o secţie de motoare este prevăzută cu un registru de evidență a deșeurilor, eliberat de către căpitănia de port. Acest registru de evidență și control trebuie păstrat la bord. După reînnoirea sa, va fi păstrat la bord cel puţin 6 luni după ultima înregistrare.

(2) Deşeurile trebuie predate, pe bază de înscris justificativ, la staţiile de colectare agreate de autorităţile competente la intervale regulate, determinate de starea şi exploatarea navei. Acest înscris justificativ constă în menţionarea în jurnalul de evidență și control al uleiului uzat, a cantităţilor preluate de staţiile de colectare.

(3) Fiecare navă care, pe baza prevederilor valabile în afara canalului navigabil Bega, este prevăzută cu alte documente referitoare la evidenţa stocării deşeurilor rezultate din exploatarea navei, trebuie să poată să facă dovada prin respectivele documente a stocării şi predării deşeurilor la staţiile de colectare în afara canalului navigabil Bega. De asemenea, este considerat ca dovadă şi jurnalul de evidență și control al uleiului uzat.

(4) Apele uzate şi resturile menajere trebuie colectate şi predate la staţiile de colectare prevăzute în acest scop.

(5) OCT are dreptul de a verifica exactitatea înscrisurilor făcute în jurnalele sus menţionate şi a lua copii după acestea.

**Articolul 90.**

**Norme pentru tratarea apelor reziduale**

(1) Apele reziduale provenite de la nave nu sunt considerate drept reziduuri de hidrocarburi sau de amestecuri de apă şi hidrocarburi, dacă conţinutul lor în hidrocarburi nu depăşeşte 15 mg/litru.

(2) Apele uzate şi apele reziduale menajere tratate provenind de la bordul navelor nu sunt, din punct de vedere al protecţiei apelor canalului navigabil Bega, considerate poluante, dacă indicii lor de poluare nu depăşesc limitele următoare:

a) indicele ”colis”: 1000

b) conţinutul de materie în suspensie: 50 mg/l

c) DBO-5: 50 mg/l

d) CCO-Cr: 150 mg/l

Aceste caracteristici sunt obţinute prin mijloace de tratare specială a apelor; diluarea apei tratate prin diferite mijloace nu este admisă.

**Articolul 91.**

**Vopsirea şi curăţarea exterioară a navei**

(1) Este interzisă aplicarea uleiului sau curăţarea bordajului exterior al navelor cu substanţe a căror deversare în apă este interzisă.

(2) Totodată, este interzisă utilizarea împotriva depunerilor pe corpurile navelor a unor sisteme de vopsire anti-vegetative conţinând următoarele substanţe sau preparate pe bază:

a) compuşi de mercur;

b) compuşi de arsenic;

c) compuşi organici de plumb;

d) hexachlorocyclohexan.

**CAPITOLUL VII**

**PRECAUȚII CE TREBUIE LUATE DE CĂTRE NAVELE/FORMAȚIILE ÎN CUPLU ÎN MARȘ, LA ANCORĂ SAU LEGATE LA MAL**

**Articolul 92.**

**Principii generale de staţionare**

(1) Fără a încălca celelalte prevederi ale prezentului Regulament, navele trebuie să îşi aleagă locul de staţionare cât mai aproape de mal, atât cât le permite pescajul şi condiţiile locale şi, în toate cazurile, să nu împiedice navigaţia.

(2) Independent de condiţiile speciale impuse de autorităţile competente, construcțiile plutitoare trebuie să fie amplasate astfel încât să lase şenalul liber pentru navigaţie.

(3) Toate navele si formațiile în cuplu trebuie să fie ancorate sau legate suficient de solid, ţinând cont de curent, de vânt, de valuri şi de efectele de sucţiune provocate de alte nave, în aşa fel încât să poată să urmeze variaţiile nivelului apei şi, de asemenea, să nu constituie un pericol sau o stânjenire pentru alte nave.

**Articolul 93.**

**Staţionarea**

(1) Navele şi formațiile în cuplu nu pot staţiona:

a) în sectoarele căii navigabile unde staţionarea este de regulă interzisă;

b) în sectoarele desemnate de OCT și A.C.N.B.-R.A. Timiș;

c) în sectoarele indicate cu semnalul de interzicere A.5 (RND); interzicerea se aplică în acest caz numai pe acea parte a căii navigabile unde acest semnal este instalat;

d) sub poduri şi sub liniile electrice aeriene de înaltă tensiune;

e) în trecerile înguste şi la apropierea lor, de asemenea, în acele sectoare care, în cazul staţionării navelor, devin treceri înguste, de asemenea în imediata apropiere de aceste sectoare;

f) la intrările şi ieşirile din căile afluente;

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

h) în sectoarele de întoarcere indicate prin semnalul de indicaţie E.8 (RND);

i) în dreptul unei nave care poartă semnalul de interzicerea staționării, la o distanţă în metri mai mică decât cifra indicată în triunghiul alb al semnalului respectiv;

j) în sectoarele de apă marcate prin semnalul de interzicere A.5.1 (RND) şi a căror lăţime, măsurată de la semnal, este indicată în metri pe acesta.

(2) În sectoarele în care staţionarea este interzisă navele şi formațiile în cuplu nu pot staţiona decât în zonele de staţionare indicate printr-unul din semnalele de indicaţie E.5 până la E.7 (RND).

**Articolul 94.**

**Ancorarea**

(1) Navele nu pot ancora:

* + 1. în sectoarele căii navigabile în care ancorarea este de regulă interzisă;
    2. în sectoarele indicate prin semnalul de interzicere A.6 (RND); în acest caz, interzicerea se aplică pe partea căii navigabile unde este instalat semnalul.

(2) În sectoarele unde ancorarea este interzisă în baza prevederilor alineatul (1) a) de mai sus, navele nu pot ancora decât în sectoarele indicate prin semnalul de indicaţie E.6 (RND) şi numai pe partea căii navigabile unde este instalat acest semnal.

**Articolul 95.**

**Legarea**

(1) Navele nu se pot lega la mal:

* + 1. în sectoarele căii navigabile în care legarea este de regulă interzisă;
    2. în sectoarele indicate prin semnalul de interzicere A.7 (RND); interzicerea se aplică în acest caz pe partea de cale navigabilă unde este instalat acest semnal.

(2) În sectoarele în care legarea la mal este interzisă în baza prevederilor alineatului (1) a) de mai sus, navele, nu se pot lega decât în sectoarele indicate prin semnalul de indicaţie E.7 (RND) şi numai pe partea de cale navigabilă unde este instalat acest semnal.

(3) Se interzice folosirea pentru legare a arborilor, panourilor, parapeţilor, stâlpilor, postamentelor, coloanelor, scărilor metalice, balustradelor şi a altor asemenea.

**Articolul 96.**

**Locuri de staţionare**

(1) În locurile de staţionare în care este instalat semnalul de indicaţie E.5 (RND), navele nu pot staţiona decât pe partea de cale navigabilă pe care este instalat acest semnal.

* 1. În locurile de staţionare în care este instalat semnalul de indicaţie E.5.1. (RND), navele pot staţiona numai în sectorul marcat de acest semnal şi la o distanță de semnal indicată în metri pe acesta.
  2. În locurile de staţionare în care este instalat semnalul de indicaţie E.5.2 (RND), navele nu pot staţiona decât pe sectorul cuprins între cele două distanțe indicate în metri pe semnal. Aceste distanţe se măsoară de la semnal.
  3. În locurile de staţionare în care este instalat semnalul de indicaţie E.5.3 (RND), numărul navelor staţionate bord la bord pe acea parte a căii navigabile unde acest semnal este instalat, nu poate fi superior numărului înscris în cifre romane pe semnal.
  4. În locurile de staţionare, în lipsa altor prevederi, navele trebuie să fie staţionate bord la bord, începând de la mal, pe acea parte a căii navigabile pe care este instalat semnalul.
  5. Când, în completarea semnalelor de la mal, acvatoriul locului de staţionare se delimitează şi cu semnale plutitoare, acestea se marchează:

- în partea dreaptă a şenalului, cu geamanduri luminoase de interzicere A.5 (RND);

- în partea stângă a şenalului, cu geamanduri luminoase A.6 (RND).

În acest caz, semnalele plutitoare separă şenalul de acvatoriul locului de staţionare.

**CAPITOLUL VIII**

**REGULI DE NAVIGAȚIE PENTRU PORȚIUNEA CANALULUI BEGA CARE TRAVERSEAZĂ ORAȘUL TIMIȘOARA DE LA KM 111 LA KM 118+350**

**Articolul 97.**

**Alcătuirea formațiilor în cuplu**

Pe această porţiune a canalului navigabil Bega, este permisă navigația formațiilor în cuplu ce nu depășesc gabaritele standard stabilite de A.C.N.B. – R.A. Timiș la art.5, alin 2 din prezentul Regulament.

**Articolul 98.**

**Regula de evitare**

Nava mergând în amonte va face loc navei mergând în aval.

**Articolul 99.**

**Navigaţia ambarcaţiunilor de agrement**

Ambarcaţiunile de agrement vor lăsa liber drumul navelor navelor de pasageri pentru voiaje de zi, aparatelor plutitoare, construcțiilor plutitoare, remorcherelor, împingătoarelor, șlepurilor, bărcilor de serviciu.

**Articolul 100.**

**Locul de rondou pentru ambarcaţiunile de agrement**

Ambarcaţiunile de agrement nu vor putea face rondoul decât în pupa navelor care navighează.

**CAPITOLUL IX**

**Articolul 101.**

**Dispoziţii generale şi finale**

(1)  Construcțiile plutitoare: pontoane și debarcadere, existente pe canalul navigabil Bega la data intrării în vigoare a prezentului Regulament, vor fi verificate și avizate din punct de vedere al siguranței navigaței, conform reglementărilor în vigoare, de către ANR iar locurile de staționare vor fi aprobate de către A.C.N.B. – R.A. Timiș.

* 1. Pentru ștrandurile, colectoarele de canalizare și colectoarele stațiilor de pompare care au legătură cu canalul navigabil Bega, ANR va emite un Aviz din punct de vedere al siguranței navigației, în vederea obținerii autorizației de funcționare.
  2. A.C.N.B. – R.A. Timiș va aviza studiile și proiectele privind lucrările hidrotehnice și alte lucrări care se execută pe canalul navigabil Bega, precum și studiile și proiectele privind lucrările de traversare sau subtraversare și stabilirea și avizarea locurilor de deversare a materialelor rezultate ca urmare a efectuării lucrărilor menționate în prezentul alineat.
  3. Proprietarii ale căror nave sunt necorespunzătoare din punct de vedere tehnic sau care împiedică navigaţia pe canalul navigabil Bega, vor înceta imediat activitatea, fiind obligați să ridice navele respective sau să le relocheze în termenul fixat de OCT și A.C.N.B. – R.A. Timiș.
  4. Conducătorii de nave sunt obligați să respecte “avizele către navigatori” date de către OCT și/sau de către A.C.N.B. – R.A. Timiș.
  5. Avariile produse elementelor de infrastructură ale canalului navigabil Bega cât și blocările canalului navigabil Bega sau poluările produse de către navele sau formațiile în cuplu care navigheaza pe canalul navigabil Bega, aflate în marș sau în staționare, sunt considerate prejudicii aduse A.C.N.B. – R.A. Timiș, iar toate pagubele rezultate sunt suportate de cei responsabili de producerea lor, conform prevederilor legale în vigoare. A.C.N.B. – R.A. Timiș nu răspunde pentru nici un fel de prejudicii aduse navelor ce se află în marș sau în staționare pe canalul navigabil Bega pe sectorul românesc.
  6. Conducătorii navelor/formațiilor în cuplu care navighează pe canalul Bega au obligaţia de a comunica OCT și A.C.N.B. – R.A. Timiș prin telefon/radiotelefon orice eveniment care poate aduce prejudicii navigaţiei sau poate periclita siguranţa navelor, formațiilor în cuplu, pot aduce daune amenajărilor și construcţiilor hidrotehnice ale canalului navigabil Bega şi mediului.
  7. Semnalele care servesc reglementării navigației pe canalul navigabil Bega sunt cele prezentate în RND.
  8. Încălcarea prevederilor prezentului Regulament atrage pentru cei vinovaţi răspunderea juridică, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(10) Navelor venite din zone cu epidemii sau cele care au la bord personae suferind de boli contagioase, stabilite de organele sanitare ca periculoase ( pestă, holeră, febră galbenă, etc.) le este interzisă intrarea pe canalul navigabil Bega fără aprobarea OCT, A.C.N.B. – R.A. Timiș şi a autorităţilor sanitare.