

Reguli de navigație pe Canalul Dunăre-Marea Neagră și Canalul Poarta Alba-Midia-Năvodari

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art. 1. - În înțelesul prevederilor prezentelor reguli, termenilor utilizați li se atribuie următoarele definiții:

a) Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" - S.A. Constanța - companie națională aflată sub autoritatea Ministerului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor, care îndeplinește funcția de autoritate portuară și de căi navigabile pe Canalul Dunăre-Marea Neagră și pe Canalul Poarta Alba-Midia-Navodari și în porturile situate pe aceste canale, denumită în continuare ACN ;

Regia Autonomă "Administrația Fluvială a Dunării de Jos" Galați asigură în mod continuu, pentru toate căile navigabile interioare, hărți electronice de navigație, care vor fi actualizate periodic și furnizate autorităților RIS și utilizatorilor RIS. Numai aceste hărți sunt recunoscute de către minister în ceea ce privește derularea în condiții de siguranță a navigației.

b) conducător de navă - : persoană care posedă aptitudinea și calificarea necesare pentru a exercita comanda pe navă și în acest scop este investit cu autoritate asupra tuturor persoanelor ambarcate pe navă și îndeplinește atribuțiile ce îi revin potrivit prevederilor legislației naționale, instrucțiunilor proprietarului sau operatorului navei, precum și acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte;

c) controlori de trafic - persoană care își desfășoară activitatea în centrele RIS ACN și care verifică îndeplinirea formalităților în vederea tranzitării, asigură programarea intrării la ecluze, supravegherea și coordonarea, asigură informarea și asistența navelor care tranzitează canalele navigabile, în vederea asigurării unui trafic sigur și eficient în zona sa de responsabilitate, conform prezentului Regulament;

d) convoi împins - un ansamblu rigid compus din nave, dintre care cel puțin una este plasată înaintea navei autopropulsate care asigură propulsia convoiului și care este denumită împingător;

e) convoi în cuplu - un ansamblu compus din nave cuplate bord la bord, dar nici una dintre ele nu este plasată în fața navei autopropulsate care asigură propulsia formației;

f) convoi remorcat - orice grup compus din trei sau mai multe nave, instalații plutitoare ori materiale plutitoare asamblate, din care o navă autopropulsată la împingere și o navă autopropulsată ce trage la remorcă, fiind considerată navă conducătoare;

g) convoi standard - tipul de convoi pentru care au fost dimensionate canalele navigabile și ecluzele situate pe aceste canale;

h) ecluzare - trecerea unei nave/unui convoi de la un nivel (bief) la altul al canalelor navigabile prin ecluza respectivă;

i) limită posibilă - zona de siguranță a navei/convoiuului, a instalațiilor și lucrărilor de protecție și apărare a taluzurilor canalului, în funcție de caracteristicile constructive ale canalului, de adâncimile acestuia, cât și raportat la caracteristicile constructive ale navei (lungime, lățime, pescaj) și de calitățile sale

nautice (manevrabilitatea, raza de girație, inerție etc), în limitele stabilite de către conducatorul navei/convoiuului, pentru evitarea unui abordaj;

j) transport special:

- transportul în sistem convoi remorcat;
- navigația ambarcațiunilor sportive și de agrement și a construcțiilor sau instalațiilor plutitoare fără propulsie;
- navigația convoaielor împinse care depășesc gabaritele standard;
- transportul mărfurilor periculoase de natura materialelor radioactive, explozibililor și altele asemenea;

k) - tranzitare - navigația unei nave/convoi între două puncte situate pe canalele navigabile

l) - tranzitare pe timp de zi: navigația unei nave/convoi cu o oră înainte de răsăritul soarelui și o oră după apusul soarelui.

m) – șenal - porțiune a canalelor navigabile, nebalizată, care asigură lățimea și adâncimea suficientă pentru navigația în siguranță a navelor în dublu sens și pătrunderea acestora în porturile adiacente. Lățimea șenalului navigabil este :

- CDMN – 90 (45 m spre fiecare mal, pornind de la axul canalului, pentru un pescaj maxim de 3,8 m pentru navele fluviale, și un pescaj maxim de 5,5 m pentru navele maritime)
- CPAMN – 50m (25 m spre fiecare mal, pornind de la axul canalului, pentru un pescaj maxim de 3,8 pentru navele fluviale și un pescaj maxim de 4,2 m pentru navele maritime)

n) scule de pescuit - toate ustensilele utilizate în scopul pescuitului industrial, dar și individual, care odată folosite pot aduce prejudicii navigației în siguranță pe canalele navigabile, cum ar fi: traule, plase, taliene, vâurse, petactare și în general tot ce se montează pentru pescuit pe o perioadă mai îndelungată, fără supraveghere.

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

Art. 2. - Canalul Dunăre-Marea Neagră și Canalul Poarta Albă-Midia-Năvodari, denumite în continuare canale navigabile, sunt ape naționale navigabile ale României și se află sub suveranitatea și jurisdicția exclusivă a statului român.

Art. 3. - Prezentele reguli de navigație sunt întocmite în conformitate cu prevederile legislației naționale în vigoare și a acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte și se aplică pe Canalul Dunăre-Marea Neagră și pe Canalul Poarta Albă-Midia-Năvodari, denumite în continuare CDMN și PAMN, precum și în porturile situate pe aceste canale.

Art. 4. - Tranzitarea canalelor navigabile este permisă tuturor navelor, indiferent de pavilionul acestora, care navighează independent sau în convoi, cu condiția respectării regulamentelor în vigoare privind regulile de navigație, regulile sanitare, vamale, de prevenire și combatere a poluării, de folosire a bazinelor și instalațiilor portuare, precum și celelalte reguli privind exploatarea și întreținerea canalelor navigabile, prevăzute de legislația română în vigoare, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

- Tranzitarea canalelor navigabile se realizează exclusiv în limita șenalului navigabil, astfel cum este definit în prezentul Regulament. Orice depășire a limitelor șenalului navigabil ce are ca rezultat

producerea unui eveniment de navigație, atrage răspunderea exclusivă a conducătorului/ armatorului navei.

- În interpretarea și conformarea față de prezentele reguli se va ține seama de toate pericolele de navigație și de riscurile de coliziune precum și de toate circumstanțele deosebite incluzând limitele navelor în cauză, care pot duce la îndepărtarea de prezentele reguli în scopul evitării unui pericol imediat.

Art. 5. - Pe timpul tranzitării, supravegherea și dirijarea navigației pe canalele navigabile se efectuează de ACN prin dispeceratele de navigație, coordonate de Dispeceratul Central de Navigație, ale căror dispoziții sunt obligatorii pentru toți conducătorii de nave/convoaie pe toată durata tranzitării.

Art. 6. - În sensul prezentelor reguli:

- pe CDMN, navigația în aval corespunde navigației dinspre Dunăre spre Marea Neagră, iar navigația în amonte, navigației dinspre Marea Neagră spre Dunăre;

- pe PAMN, navigația în aval corespunde navigației dinspre CDMN spre Midia, iar navigația în amonte, navigației dinspre Midia spre CDMN.

CAPITOLUL II

Nave și formațiuni de convoaie pentru navigația pe canalele navigabile

Art. 7. - (1) Navigația pe canalele navigabile se efectuează cu nave fluviale și maritime care navighează independent sau în formație de convoi împins, remorcat ori în cuplu și care nu pot depăși gabaritele standard, după cum urmează:

A. Pe CDMN:

a) convoi de nave:

- lungimea maximă = 296 m;

- lățimea maximă = 23,5 m;

- pescajul maxim = 3,8 m;

b) nave maritime și fluvio-maritime care navighează independent:

- lungimea maximă = 138,3 m;

- lățimea maximă = 16,8 m;

- pescajul maxim = 5,5 m;

c) înălțimea maximă de la linia de plutire până la cel mai înalt punct al navei va fi de 16,5 m atât pentru situația prevăzută la lit. a), cât și pentru cea prevăzută la lit. b);

d) convoaiele care depășesc lungimea sau lățimea maximă standard pot fi ecluzate pe unități separate.

B. Pe PAMN:

a) convoi de nave:

- lungimea maximă = 120 m;

- lățimea maximă = 11,6 m;

- pescajul maxim = 3,8 m;

b) nave maritime și fluvio-maritime care navighează independent:

- lungimea maximă = 110 m;
- lăţimea maximă = 11,5 m;
- pescajul maxim = 4,2 m;

c) Înălţimea maximă de la linia de plutire până la cel mai înalt punct al navei va fi de 12,5 m atât pentru situaţia prevăzută la lit. a), cât şi pentru cea prevăzută la lit. b).

d) Convoaietele care depăşesc dimensiunile standard, dar până la 120 m lungime şi 23,2 lăţime, vor aştepta la km 29+610 CDMN, respectiv km 12+500 PAMN trecerea convoaietele standard şi a celor cu marfă periculoasă după care vor primi liber la tranzitare.

e) Convoaietele au obligaţia de a menţine minim 1 m sub chila

Art. 8. La nivelul minim de exploatare al apei în canalele navigabile, ACN poate impune reducerea pescajelor maxime admise.

Art. 9. La nivelul maxim de exploatare al apei în canalele navigabile, ACN poate impune restricţii de viteză.

Art. 10. În perioadele când navigaţia se desfăşoară prin şenal de gheaţă spartă, ACN poate impune restricţii privind lungimea şi lăţimea maximă a convoaietele admise la tranzitare.

Art. 11. ACN este obligată să facă publică, prin Aviz către navigatori, orice modificare a condiţiilor de navigaţie şi orice restricţie impusă.

Art. 12. - (1) Transporturile speciale se pot efectua numai cu acordul expres şi în condiţiile stabilite de ACN.

(2) Este interzis oricărei nave autopropulsate care împinge, remorchează sau duce în cuplu alte nave să le părăsească pe canal înainte de a ajunge în portul de destinaţie. În situaţia în care este necesară lăsarea unei/unor nave înainte de portul de destinaţie, conducătorul de navă va informa dispeceratul de navigaţie despre acest lucru. Dispeceratul de navigaţie îi va indica conducătorului de navă locul unde aceste nave pot fi lasate. Pe toată perioada staţionării în aceste locuri armatorul va asigura legarea şi paza navei pe cheltuiala sa.

(3) În cazul în care nava propulsoare se defectează, armatorul/operatorul înlocuieşte nava defectă cu o navă similară sau solicită ACN să efectueze respectivul transport contra cost. Dacă armatorul nu înlocuieşte nava defectă, iar convoiul împiedică navigaţia în condiţii de siguranţă, CN ACN SA va duce convoiul într-o zonă sigură, cu nave proprii sau poate apela la terţi. Toate cheltuielile vor fi suportate de către armatorul / agentul navei defecte.

(4) Navigaţia navelor cu vele şi a plutelor este interzisă pe canalele navigabile.

Art. 13. - (1) Pentru navigaţia în condiţii de siguranţă, în cazul convoaietele împinse sau remorcate, împingatoarele/remorcherele vor avea o putere suficientă care să asigure minimum 6,7 tm/CP pe CDMN, respectiv 6 tm/CP pe PAMN.

(2) În cazul în care convoaietele nu respectă raportul prevăzut la alin. (1), respectivul transport va fi considerat transport special.

CAPITOLUL III

Reguli de navigaţie privind intrarea şi ieşirea navelor şi convoaietele
pe canalele navigabile

Art. 14. - (1) Intrarea/ieșirea navelor sau a convoaielor în/din canalele navigabile este permisă numai cu aprobarea ACN și în conformitate cu programul de ecluzări stabilit de aceasta, care va fi comunicat navelor de către controlorii de trafic.

(2) Pentru programarea tranzitării canalelor navigabile de către nave/convoaie, armatorul, operatorul sau agentul trebuie să transmită ACN avizarea pentru tranzitarea canalelor navigabile cu cel puțin 6 ore înainte de sosirea navelor/convoaielor în radă.

(3) Avizarea pentru tranzitarea canalelor navigabile va avea forma și conținutul prevăzute în anexa nr. 1., specificând clar și modul de exploatare în care se află nava.

(4) Programarea navelor/convoaielor pentru tranzitarea CDMN/PAMN se va face prin stație de către comandantul navei.

(5) Pentru navele/convoaiele cu pavilion românesc cât și pentru navele/convoaiele cu pavilion străin care au nevoie de asistență pentru tranzitare, programarea se va face de către compania care asigură asistență, după ce a luat legătura cu dispeceratul de navigație din zonă, pentru a stabili ferm ora când are liber pentru tranzitare.

(6) În cazul în care pilotul nu se prezintă la ora programată pentru tranzitare, atunci nava/convoiul își pierde rândul și se reprogramază.

Art. 15. - (1) La sosirea în radă a navelor/convoaielor, conducătorii acestora vor confirma prin radiotelefon dacă navele/convoaiele sunt apte din punct de vedere tehnic pentru tranzitare.

(2) Totodată conducătorii de nave/convoaie vor confirma că datele prevăzute în avizarea pentru tranzitarea canalelor navigabile, menționată la art. 14, au rămas neschimbate sau vor comunica modificările care au apărut în perioada cuprinsă între transmiterea avizării pentru tranzitare și sosirea navei în radă.

(3) ACN are drept de control pentru verificarea datelor transmise de conducătorul de navă/convoi.

Art. 16. - (1) Navele/convoaiele vor avea la bord toate documentele necesare și valabile, în conformitate cu legislația în vigoare, fiind obligate să le pună la dispoziția ACN.

(2) Conducătorii de nave/convoaie sunt obligați să depună la ACN câte o copie de pe documentele de marfă pentru fiecare unitate de transport.

(3) Navele, pe timpul cât navighează pe canalele navigabile sau operează în porturile situate pe acestea, sunt obligate să aibă la bord echipajul minim de siguranță, conform reglementărilor legale în vigoare.

(4) Navele/convoaiele indiferent de pavilionul pe care îl arborează, vor avea la bord publicațiile nautice, hărți de navigație și documentația de navigație pentru zonele în care urmează să navigheze, răspundere ce incumbă armatorilor sau operatorii navelor, precum și alte documente privind navigația cerute în conformitate cu convențiile sau acordurile internaționale la care România este parte.

Art. 17. - La solicitarea controlorilor de trafic, conducătorii de nave/convoaie au obligația de a transmite prin radiotelefon informațiile privind gabaritele navei/convoaiului, marfa de la bord, cantitatea de balast sau orice alte informații privind nava ori marfa încărcată în aceasta.

Art. 18. - În caz de necesitate, cum ar fi eficientizarea ecluzarilor, condiții meteorologice nefavorabile, la solicitarea ACN, conducătorii convoaielor vor modifica configurația convoiului.

Art. 19. - Este interzisă intrarea pe canalele navigabile a navelor sau a convoaielor atunci când:

a) navele sunt încărcate peste marca de încărcare sau cantitatea de marfă este mai mare decât

capacitatea maximă de încărcare;

b) navele nu au la bord toate actele și certificatele prevăzute de legislația în vigoare sau aceste acte și certificate nu sunt valabile;

c) navele pot afecta condițiile de siguranță a navigației prin canalele navigabile;

d) navele transportă mărfuri periculoase, iar aceste mărfuri:

- nu sunt menționate în documentele de marfă aflate la bordul navei sau nu sunt însoțite de toate autorizațiile prevăzute de legislația în vigoare pentru transportul acestora;

- sunt interzise la transportul pe apă;

e) navele au o înclinație mai mare de 4 grade.

Art. 20. - (1) Zona de staționare și formare a convoaielor la intrarea în canal este situată la malul drept al Dunării între km 297,3 și km 298,3, pe o lățime de 150 m, denumită rada Cernavodă, de la limita dreaptă a șenalului, în condiții de până la +100 cm față de mira Cernavodă sau conform semnalizărilor din zona când apele coboară sub această cotă.

(2) Zona de staționare și formare a convoaielor în portul Constanța sau Midia pentru intrarea în canal este situată în bazinul fluvio-maritim, denumită rada fluvială Constanța, respectiv rada fluvială Midia.

(3) Zonele de staționare și reformare a convoaielor pentru intrarea pe PAMN este situată la km 29+610.

Art. 21. - (1) Înainte de intrarea în canalele navigabile și pe toată durata tranzitării acestora este interzis navelor/convoaielor să aibă în afara bordului obiecte care ar putea periclita siguranța celorlalte nave, a instalațiilor plutitoare sau fixe aflate pe canale, iar ancorele vor fi la post.

(2) ACN poate hotărî închiderea temporară a navigației pe canalele navigabile în caz de condiții hidrometeorologice nefavorabile sau de apariție a gheții, precum și în cazul executării lucrărilor de dragaj, a lucrărilor hidrotehnice sau atunci când din alte cauze navigația pe canale este periclitată.

Art. 22. - (1) Intrarea navelor/convoaielor în canalele navigabile se face de regulă în ordinea sosirii în radă.

(2) Conducătorii de nave/convoaie au obligația de a anunța sosirea la radă, prin radiotelefon, cu cel puțin două ore înainte.

(3) Navele de control, navele ACN și navele cu misiune specială au prioritate la intrarea/ieșirea în/din canalele navigabile.

Art. 23. (1) La intrarea/ieșirea în/din canalele navigabile navele vor naviga cu viteza de siguranță și cu atenție deosebită, cu obligația de a emite semnale fonice de atenție.

(2) Pentru determinarea vitezei de siguranță cel puțin următorii factori trebuie luați în considerare de către toate navele:

a) vizibilitatea;

b) densitatea traficului;

c) manevrabilitatea navei, cu referire specială la distanța de oprire și capacitatea de girație în condițiile existente;

d) noaptea, existența unui fundal luminos ca acela produs de luminile de pe coastă sau de lumina difuză a propriilor sale lumini;

e) starea vântului, precum și apropierea de pericolele pentru navigație;

f) pescajul navei în raport cu adâncimea accesibilă a apei;

- g) caracteristicile, eficacitatea și limitele de folosire eficientă a echipamentului de la bordul navei;
- h) limitările rezultate din scara distanțelor folosită la radar;
- i) condițiilor meteorologice și altor surse de interferență;
- j) faptul că ambarcațiunile mici, ghețurile și alte obiecte plutitoare nu pot fi detectate cu radarul la o distanță adecvată;
- k) numărul, poziția și mișcare navelor detectate cu radarul;
- l) faptul că este posibil să se aprecieze mai exact vizibilitatea atunci când radarul este

folosit pentru determinarea distanței față de nave și alte obiecte aflate în vecinătate.

(3) Navele trebuie să-și regleze viteza pentru a evita crearea de valuri, a efectelor de sucțiune exagerate și a efectelor de squat care pot fi de natură a provoca daune navelor în staționare sau în marș sau lucrărilor.

(4) Navele trebuie să-și reducă viteza în timp util, fără să scadă sub viteza necesară pentru a governa în siguranță:

- a) înainte de intrarea în porturi;
- b) în apropierea navelor acostate la mal, sau care sunt sub operațiuni de încărcare sau descărcare;
- c) în apropierea navelor care se găsesc în staționare în locurile obișnuite de staționare;
- d) pe perioada tranzitării căii navigabile, la întâlniri, depășiri și în orice situații care ar conduce la producerea unui eveniment de navigație.

(5) La intrarea pe canalele navigabile, navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează și care au în dotare un echipament ce permite utilizarea serviciilor de informații pe căile navigabile interioare (RIS), sunt obligate să îl mențină permanent în funcțiune.

Art. 24. - La ieșirea din CDMN în Dunăre sau din PAMN în CDMN navele/convoaiele nu se vor angaja în calea principală și nu o vor traversa dacă prin aceasta obligă navele/convoaiele care navighează în calea principală să își modifice drumul sau viteza.

Art. 25. - Nava sau convoiul care urmează să intre pe canalul navigabil trebuie să aștepte navele sau convoaiele angajate în manevra de ieșire din acesta. Este interzisă întâlnirea la gurile canalelor navigabile.

Art. 26. - Navele și convoaiele care ancorează în rada Cernavodă sau în bazinele fluviale din portul Constanța-Sud sau Midia vor ancora în așa fel încât să nu stânjenească intrarea/ieșirea în/din canalele navigabile, respectând indicațiile căpităniilor de port.

Art. 27. - După ancorare navele/convoaiele vor comunica la dispeceratul zonal de navigație ora și poziția în care au ancorat, solicitând instrucțiuni privitoare la tranzitare.

CAPITOLUL IV

Transportul marfurilor periculoase

Art. 28. - Transportul mărfurilor periculoase pe canalele navigabile se face în conformitate cu reglementările în vigoare și convențiile internaționale privind aceste transporturi, la care România este parte.

Art. 29. - (1) Navele/convoaiele ce transportă mărfuri periculoase au permisiunea de ecluzare și tranzitare a canalelor navigabile numai pe timpul zilei, o oră înainte de răsăritul soarelui, respectiv o oră după apusul acestuia.

(2) Navele/convoaiele ce transportă mărfuri periculoase vor transmite solicitarea de avizare pentru tranzitare către ACN cu 12 ore și apoi cu 6 ore înainte de sosirea în radă.

(3) Informațiile despre marfă vor cuprinde denumirea tehnică corectă, descrierea distinctă și precizarea dacă sunt ambalate și dacă au aplicate etichetele, conform cerințelor internaționale privitoare la transportul pe apă al mărfurilor periculoase.

Art. 30. - (1) Numărul maxim de unități într-un convoi împins ce transportă mărfuri periculoase este de 4, câte două în dană; în cazul formațiunilor în cuplu sunt permise două unități, nefiind admis tranzitul de mărfuri periculoase în formație de convoi remorcat; numărul maxim de unități este de 4, chiar dacă doar una dintre ele are marfă periculoasă și celelalte nu.

(2) În caz de condiții meteorologice nefavorabile, ACN poate interzice intrarea pe canalele navigabile a navelor/convoaielor care transportă mărfuri periculoase sau poate dispune reducerea numărului de unități aflate în convoi.

Art. 31. - Tranzitarea navelor/convoaielor ce transportă mărfuri periculoase va fi programată în așa fel încât să se evite pe cât posibil așteptările la ecluzare după ce nava/convoiul a fost introdusă/introdus pe canalul navigabil.

Art. 32. - Se interzice ecluzarea navelor/convoaielor ce transportă mărfuri periculoase concomitent cu navele de pasageri.

Art. 33. - Se interzic staționarea și întâlnirea navelor/convoaielor ce transportă mărfuri periculoase din clasa 1 - explozivi, mărfuri nucleare și altele asemenea - între km 64+400 și km 58+000.

Art. 34. - Se permite tranzitarea canalelor navigabile de către navele-tanc goale numai dacă sunt degazate și posedă certificat de degazare.

CAPITOLUL V

Navigația în zona porturilor de pe canalele navigabile

Art. 35. - Navele/convoaiele care au ca destinație porturile de pe canalele navigabile vor respecta dispozițiile date de ACN. În acest scop conducătorii de navă vor fi în legătură permanentă cu dispeceratul de navigație pentru stabilirea locului de așteptare și pentru a primi instrucțiuni privitoare la accesul în port.

Art. 36. - (1) Locurile de așteptare pentru nave/convoaie sunt situate în vecinătatea porturilor. Pentru a nu stânjeni navigația, staționarea în aceste locuri se va face în formații de cel mult două unități în dană. În aceste locuri se desfac sau se formează convoaiele ce urmează să fie introduse sau scoase în/din bazinul portuar.

(2) În locurile de așteptare se interzice lăsarea navelor nepropulsate fără supravegherea corespunzătoare.

Art. 37. - Manevra de intrare/ieșire în/din port, precum și plecarea de la locul de așteptare se vor face numai cu aprobarea controlorului de trafic. Conducătorii de navă se vor asigura în mod deosebit la

angajarea manevrei de intrare/ieșire în/din bazinul portuar pentru a nu periclita sau întrerupe navigația navelor/convoaielor pe canalele navigabile sau aflate în manevre în danele portului.

Art. 38. - (1) Este interzisă încrucișarea navelor/convoaielor la intrarea/ieșirea în/din port.

(2) Nu este permisă staționarea în dana porturilor a mai mult de două nave în filă dublă.

Art. 39. - Navele/convoaiele ce navighează prin zona locurilor de așteptare vor lua măsuri de reducere a vitezei de marș, astfel încât să nu pună în pericol navele staționate în aceste locuri.

Art. 40. - (1) Pe canalele navigabile și în porturile situate pe acestea, serviciile de siguranță, respectiv pilotajul navelor maritime la intrarea și la ieșirea din porturi, între danele aceluiași port și pe căile navigabile, legarea, dezlegarea navelor maritime, remorajul de manevră al navelor maritime în porturi, vor fi asigurate de către serviciul de pilotaj al ACN.

(2) Navele fluviale, fluvio-maritime și maritime care tranzitează canalele navigabile vor avea obligatoriu la bord o persoană care să posede brevet de căpitan fluvial categoria A sau B, brevete eliberate în conformitate cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte sau recunoscute de Autoritatea Navală Română.

(3) În cazul în care o navă fluvială care tranzitează canalele navigabile solicită asistența din partea unei persoane care posedă un brevet conform alin. (2), persoana respectivă va fi pusă la dispoziția navei numai de către societăți comerciale care au un permis de lucru eliberat pentru efectuarea serviciului pe infrastructura ACN. Societatea comercială trebuie să pună la dispoziția ACN lista cu piloții angajați și activele necesare efectuării unui serviciu de siguranță și contractele de muncă ale acestora în copie.

CAPITOLUL VI

Reguli privind navigația pe canalele navigabile și trecerea prin ecluze

Art. 41. - Pe timpul tranzitării canalelor navigabile navele și convoaiele vor ține legătura radio cu dispeceratul de navigație și vor face ascultare permanentă în canalele radio telefonice corespunzătoare frecvențelor alocate după zona de navigație, astfel:

a) canalul de lucru VHF 74 - frecvența 156,725 MHz pentru zona Agigea între km 0+000 și km 15+000;

b) canalul de lucru VHF 71 - frecvența 156,575 MHz pentru zonele Basarabi, Medgidia între km 15+000 și km 49+000 și pe întreg canalul PAMN;

c) canalul de lucru VHF 14 - frecvența 156,700 MHz pentru zona Cernavodă între km 49+000 și km 64+410.

Art. 42. - (1) Pe CDMN viteza maximă de navigație este de 12 km/h, iar viteza minimă este de 6,5 km/h. Pe PAMN viteza maximă de navigație este de 10 km/h, iar viteza minimă este de 6,5 km/h.

(2) Conducătorul de navă/convoi este obligat să respecte dispozițiile controlorilor de trafic privind viteza de navigație pentru a nu periclita siguranța construcțiilor hidrotehnice, securitatea celorlalte nave și convoaie aflate în marș, staționate în ancoră sau acostate la chei pe canalele navigabile.

(3) Orice conducător de navă trebuie să asigure în permanență o veghe vizuală și auditivă corespunzătoare, folosindu-se în același timp de mijloacele disponibile, potrivit cu circumstanțele și condițiile existente, astfel încât să se realizeze aprecierea completă a situației și a pericolului de coliziune.

(4) ACN poate autoriza, pentru motive temeinic justificate (condiții meteorologice nefavorabile și dacă nava este încărcată/descărcată, iar bordul liber depășește 1,8 metri), navigația navelor/convoaielor cu o viteză de maxim 15 km/h.

Art. 43. - (1) Navele/convoaiele care navighează în amonte trebuie să acorde prioritate celor care navighează în aval.

(2) În condiții hidrometeorologice nefavorabile navele/convoaiele cu încărcătură cedează drumul navelor/convoaielor fără încărcătură, indiferent de sensul de navigație.

(3) În cazul condițiilor hidrometeorologice nefavorabile, navele/convoaiele sunt obligate să acosteze la danele de așteptare amenajate.

Art. 44. - (1) Întâlnirea navelor/convoaielor pe canalele navigabile se face, de regulă, prin babord. În acest scop navele/convoaiele se vor abate spre tribord până la limita posibilă a șenalului navigabil, lasând loc între ele pentru menținerea pe drum fără pericol de abordaj.

(2) Pe PAMN este interzisă întâlnirea convoaielor ce depășesc gabaritele standard cu alte nave sau convoaie, cu excepția locurilor de așteptare la ecluze.

Art. 45. - (1) Depășirea este permisă numai în locurile care oferă condiții de siguranță pentru navele fluviale care navighează independent atât în amonte, cât și în aval și numai cu aprobarea prealabilă a controlorului de trafic din zonă.

(2) Pe canalele navigabile este interzisă efectuarea depășirilor de către navele maritime și navele fluviale care navighează în formație de convoi, cu excepția situațiilor în care nava/convoiul ce urmează să fie depășită/depășit poate să se retragă într-o zonă sigură aleasă de controlorul de trafic și confirmată de conducătorul navei/convoifului, fără a afecta traficul de pe celălalt sens de navigație.

(3) Este interzisă efectuarea depășirii pentru toate categoriile de nave pe timp de noapte, în curbe, în zona semafoarelor, la trecerile pe sub poduri și în zona văilor afluate atunci când acestea sunt active.

(4) Este interzis tuturor categoriilor de nave să navigheze în paralel în același sens de navigație, cu excepția cazurilor în care se efectuează depășiri.

Art. 46. - Navele ACN, navele de control și de intervenție fac excepție de la prevederile art. 43 alin. (3), art. 44 și 45.

Art. 47. - (1) Este interzisă apropierea unei nave/unui convoi de altă navă/alt convoi la mai puțin de 1.500 m în marș în aval și de 1.000 m în marș în amonte, cu excepția cazurilor de depășire între nave fluviale izolate.

(2) În condiții de vizibilitate redusă sau în alte situații meteorologice nefavorabile distanța dintre nave/convoaie va fi de cel puțin 2.000 m în marș în aval și de 1.500 m în marș în amonte.

Art. 48. - Nicio navă nu va traversa canalele navigabile prin prova navelor aflate în marș, la o distanță mai mică de 1.500 m între ele.

Art. 49. - (1) În condiții de vizibilitate redusă este interzisă efectuarea ecluzărilor.

(2) În condiții de vizibilitate redusă este permisă navigația navelor care dispun de instalație radar în stare de funcționare numai cu aprobarea controlorilor de trafic. Echipamentul radar trebuie folosit în mod corespunzător, incluzând explorarea la distanță mare, cu scopul de a descoperi din timp riscul unei coliziuni și ținerea la zi a situației pe planșeta radar sau orice altă supraveghere sistematică, echivalentă a obiectelor detectate.

Art. 50. - (1) Staționarea navelor/convoaielor pe canalele navigabile este permisă, cu aprobarea ACN,

numai în locurile special amenajate.

(2) Pe durata staționării este interzisă lansarea la apă a bărcilor sau a altor mijloace plutitoare.

Art. 51. - (1) Ancorarea pe canalele navigabile este permisă numai în cazurile de forță majoră, cu informarea ACN, și se va face numai în limita șenalului navigabil.

(2) Este interzisă în orice situație ancorarea în zonele de subtraversare a conductelor și cablurilor.

(3) Dacă ACN constată că nava/convoiul se află într-o zonă de subtraversare a conductelor și/sau a cablurilor, va solicita conducătorilor de navă/convoi deplasarea într-o zonă sigură.

Art. 52. - În cazul producerii unor evenimente de navigație, navele/convoaiele vor fi oprite până la întocmirea documentelor de constatare și semnarea acestora de către comandant, reprezentanții ACN și de organele de căpitanie.

Manevra pentru evitarea coliziunii

1. Orice manevră ce se face pentru evitarea unei coliziuni trebuie, dacă circumstanțele permit, să conducă la rezultate pozitive, să fie efectuată din timp și conform cu o bună practică marinărească;

2. Orice schimbare de drum sau de viteză sau amândouă deodată trebuie, dacă circumstanțele permit, să fie destul de mare pentru a putea fi percepută imediat de orice navă care execută observarea vizuală sau cu radarul; pot fi evitate schimbările succesive de mică importanță de drum, viteză sau ale ambele deodată;

3. Dacă nava are suficient spațiu de manevră, simpla schimbare a drumului poate fi manevra cea mai eficientă pentru a se evita o situație de foarte mare apropiere, cu condiția ca această manevră să fie făcută cu mult timp înainte, să fie substanțială și să nu conducă la o altă situație de foarte mare apropiere;

4. Orice manevră pentru evitarea coliziunii cu o altă navă trebuie făcută astfel încât să permită trecerea la o distanță de siguranță. Eficacitatea manevrei trebuie controlată cu atenție până când cealaltă navă a fost complet și definitiv evitată;

5. Dacă este nevoie să se evite o coliziune sau să se câștige mai mult timp pentru aprecierea situației, nava trebuie să reducă viteza sau să oprească complet, stopând mașinile ori punându-le înapoi;

6. O navă căreia, prin oricare din aceste reguli, i se impune să nu împiedice trecerea în siguranță a unei alte nave, trebuie – atunci când circumstanțele situației o impun – să întreprindă din timp acțiuni care să conducă la crearea unui spațiu de manevră suficient pentru trecerea în siguranță a celeilalte nave;

7. O navă căreia i se cere să nu împiedice trecerea în siguranță a unei alte nave nu este eliberată de răspundere dacă apropierea față de acea navă conduce la un risc de coliziune și trebuie, atunci când întreprinde o acțiune, să aplice pe deplin cerințele regulilor acestei secțiuni;

8. O navă a cărei trecere nu este stânjenită trebuie să se conformeze regulilor acestei secțiuni când cele două nave se apropie una de alta și astfel apare riscul unei coliziuni.

Art. 53. - (1) Este interzisă aruncarea de obiecte sau materiale în apele canalelor sau pe mal.

(2) Sunt interzise pomparea în canale a balastului, a apelor menajere, a apelor provenite din santină sau din spălarea tancurilor de la bord, precum și deversarea hidrocarburilor ori a amestecurilor de hidrocarburi, a produselor chimice sau radioactive în canale.

Art. 54. - Conducătorii de navă/convoi au obligația să anunțe imediat dispeceratelor de navigație prezența petelor de hidrocarburi sau a oricăror alte semne de poluare în bazinele portuare și/sau pe canalele navigabile, precum și a altor obiecte care pot constitui obstacole de navigație.

- Pentru navele/convoaiele care tranzitează canalele navigabile fără a avea încheiat un contract de prestări servicii, odată cu achitarea facturii în avans, se prezumă că au cunoștință și se obligă să respecte prevederile legislației de mediu, precum și cele cuprinse în Convenția de Mediu pentru CDMN și CPAMN.

Art. 55. - (1) În perioada de iarnă cu gheață la maluri și/sau sloiuri mici se va naviga pe canalele navigabile numai în condițiile stabilite de ACN.

(2) Navigația pe canalele navigabile este interzisă când se formează pod de gheață.

Art. 56. - Regulamentul de exploatare și întreținere CDMN:

Pe timpul tranzitării canalului, se interzice:

- Navigația în derivă;
 - Acroșarea și/sau lovirea, respective deteriorarea sub orice formă a cheiurilor și fronturilor de acostare din porturile canalului sau din porturile de așteptare ale ecluzelor, a construcțiilor de ghidare de la intrarea în ecluze, a culeelor și bajoaielor ecluzelor, a construcțiilor metalice sau a instalațiilor aferente;
 - Dislocarea pietrei brute sau degradări provocate pereților sau sistemului de protecție și apărare realizat pe taluzuri sub nivelul sau deasupra nivelului apei din canal;
 - Izbirea, fisurarea, degradarea sau deteriorarea suprafeței betoanelor din zidurile de sprijin de pe canal, a suprafeței camerelor de ecluzare sau din elevațiilor, respective suprastructurii podurilor peste canal și peste văile afluențe;
 - Oprirea, acostarea/ancorarea navelor/convoaielor înafara șenalului navigabil.
- Deteriorarea construcțiilor/instalațiilor canalului datorită nerespectării interdicțiilor menționate mai sus, vor fi suportate de către armatorii/ operatorii/ agenții navelor, care vor suporta pagubele produse.

Art. 57. - Sunt interzise folosirea și instalarea plaselor și a altor scule de pescuit în apele canalelor navigabile.

Art. 58. - În cazul în care o navă pierde în timpul navigației pe canalele navigabile un obiect care poate crea un obstacol sau pericol pentru navigație, conducătorul de navă va marca locul cu un reper și va anunța fără întârziere ACN și căpitania de port. Recuperarea obiectului se va efectua sau va fi suportată de către armatorul/operatorul navei.

Art. 59. - Conducătorii de navă/convoi sunt obligați să execute toate dispozițiile date de controlorul de trafic și de operatorul de ecluză privind ordinea și modul de intrare în ecluză.

Art. 60. - (1) Înainte de intrare în ecluză conform programului, conducătorul de navă/convoi este obligat să comunice prin radio că nava/convoiul este aptă/apt pentru ecluzare.

(2) În momentul intrării în ecluză conducătorul de navă/convoi va prezenta, pe lângă documentele navei și ale mărfii, și declarația privind starea tehnică a navei/convoiului, prevăzută în anexa nr. 2.

Art. 61. - Conducătorul de navă/convoi este direct răspunzător de toate înscrisurile pe care le semnează în nume propriu sau în numele armatorului, precum și de documentele sau echipamentele ce i se încredințează pe timpul tranzitării canalelor navigabile.

Art. 62. - (1) La intrarea în ecluză navele/convoaiele vor avea în prova cel puțin 2 membri de echipaj dotați cu trancheți pentru protejarea navei și a instalațiilor ecluzei.

(2) În scopul utilizării raționale a ecluzelor, ACN poate decide ordinea de intrare în ecluze.

(3) Pe timpul intrării în camera ecluzei nava este obligată să folosească alt canal radio pentru derularea manevrei. Conducătorul de navă este obligat să anunțe momentul trecerii în canalul de manevră

și canalul utilizat.

(4) La intrarea în ecluze au prioritate navele cu misiune specială, navele ACN, navele de pasageri, navele/convoaiele ce transportă mărfuri periculoase, navele portcontainer de linie, convoaiele și navele cu mărfuri perisabile și speciale.

Art. 63. - (1) În cazul în care ecluza este ocupată cu o altă navă/un alt convoi sau din anumite cauze trecerea prin ecluză este oprită, navele/convoaiele ce sosesc în radă vor acosta la cheiul de așteptare în amonte sau în aval numai cu aprobarea controlorului de trafic, respectând instrucțiunile date de acesta.

(2) Pe timpul staționării la danele de așteptare, navele/convoaiele vor sta pe ascultare în canalul de lucru VHF al ecluzei, raportând orice eveniment produs la bord care ar influența intrarea în ecluză, siguranța navei, încărcăturii, a echipajului și a mediului, sau vor raspunde solicitărilor făcute de dispeceratul de navigație.

Art. 64. - În cazul în care la primirea aprobării de intrare în ecluză nava/convoitul nu este pregătită/pregătit pentru ecluzare, conducătorul de navă/convoi este obligat să anunțe din timp ACN, fiind răspunzător de toate consecințele ce decurg din modificarea programului de ecluzare.

Art. 65. - (1) Pe timpul golirii sau umplerii sasului ecluzei conducătorul de navă va sta pe puntea de comandă. Din momentul legării și până în momentul primirii autorizației de ieșire mijloacele mecanice de propulsie a navelor nu pot fi folosite decât în cazuri excepționale, pentru siguranța ecluzării.

(2) La fiecare legătură de la navă la bolarzii ecluzei se va afla permanent câte un membru al echipajului, care, în cazul blocării bolardului, va da drumul la legatură. Conducătorul de navă va anunța imediat incidentul operatorului de ecluză prin radiotelefon sau prin semnale fonice repetate, singurele permise pe timpul ecluzării.

Art. 66. - Este interzisă lăsarea la apă a lanțurilor, ancorelor sau parâmelor pe timpul staționării în ecluză.

Art. 67. Comandantul navei/convoifului este responsabil pentru intrarea/ieșirea din ecluze, pe întreaga tranzitare CDMN/PAMN, cât și la acostarea/plecarea de la estacadă/dana portuară.

CAPITOLUL VII

Desfășurarea activității de pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime pe CDMN/PAMN

Conform cu Ordinul 991/19.05.2020, Art.2. „Pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime pe canalele navigabile Dunăre-Marea Neagră și Poarta Albă – Midia- Năvodari și la intrarea/ieșirea din porturile situate pe acestea, precum și între danele aceluiși port sunt servicii obligatorii și se asigură prin corpul propriu de piloți ai Companiei Naționale „Administrația Canalelor Navigabile” – S.A. „

Art. 68. Agentul trimite către Centrul Regional RoRIS (CR) avizarea cu data sosirii navei la radă cu cel puțin 4 ore înainte de sosirea acesteia. Agentul trimite de asemenea și buletinul de pilotaj prin care solicită pilot, indicând cât mai exact ora sosirii navei la intrarea pe canal. Pilotul este anunțat de către CR cu privire la ora la care trebuie să fie la bordul navei.

Art. 69. Agentul navei va comunica comandantului data și ora efectuării manevrei. Acesta are obligația de a avea în acel moment nava gata de manevră.

Art. 70. Pilotul se îmbarcă pe pilotină și urcă la bordul navei înainte de intrarea pe canal. Acesta solicită comandantului navei informațiile și documentele necesare tranzitării.

Art.71. Nava intră pe canal și acostează în vederea efectuării controlului de intrare în țară, în aval sau în amonte de ecluză, în funcție de situație.

Art.72. După efectuarea controlului, pilotul conduce nava până la destinație(ieșirea de pe canal), unde va face formalitățile de debarcare și va completa bonul de pilotaj.

Art.73. - Comandantul navei și pilotul sunt obligați să își furnizeze reciproc toate informațiile necesare în vederea efectuării în siguranță a manevrei.

- Înainte de plecarea în voiaj, pilotul are obligația să cunoască condițiile hidrometeorologice, schimbările și restricțiile din sectorul pe care urmează să piloteze nava (schițele cu adâncimile, caracteristicile generale ale canalelor navigabile din punct de vedere geografic, hidrologic, meteorologic și morfologic, avizele către navigatori, și alte asemenea).

- Pilotul este obligat să informeze conducătorul navei asupra regimului de navigație, să-i acorde asistență la pilotarea navei precum și să-i comunice toate restricțiile de navigație din sectorul pe care navigă.

- În situația în care pilotul constată că informațiile cu privire la starea tehnică, primite de la conducătorul navei/convoifului nu sunt conforme realității, acesta are obligația de a anunța căpitania de port din zona de jurisdicție și ACN. Pilotul nu va părăsi bordul navei până la terminarea cercetării de către organele căpitaniei de port, și va contrasemna în calitate de martor, documentele întocmite.

Art.74. Pe timpul cât pilotul este prezent la bord, comandantul este răspunzător de manevra navei sale și de orice daune care ar putea rezulta în urma manevrelor și a unei tranzitări necorespunzătoare pe CDMN/PAMN ce se execută cu nava sa. Pilotul nu îl înlocuiește pe comandant la manevra navei, ci indică drumul și îl asistă pe acesta la efectuarea manevrelor la intrarea/ieșirea în/din ecluze, tranzitarea CDMN/PAMN, acostarea/plecarea de la dană.

(conform HG 245/2003 Art.123, Punctul 3)

Art.75. Pilotul este obligat să anunțe imediat Căpitania de Port și ACN asupra :

- Oricărui încălcări ale regulilor de navigație, oricărui evenimente de natură a pune în pericol siguranța navigației sau a mediului înconjurător sau despre orice nerespectare a indicațiilor lui de către comandantul navei pe durata efectuării manevrei de intrare/ieșire în/din ecluze, tranzitării CDMN/PAMN, acostarea/plecarea de la dană.

- Oricărui schimbări față de situația cunoscută în zone de control al traficului.

- Oricărui avarii produse sau constatate în timpul manevrei asupra infrastructurii și suprastructurii portuare, mediului înconjurător sau asupra altor nave, chiar dacă acestea nu au fost produse de nava pilotată.

CAPITOLUL VIII

Dispoziții finale

Art. 76. - Avariile produse construcțiilor și instalațiilor canalelor navigabile sunt considerate prejudicii aduse ACN, care le administrează, iar toate pagubele rezultate sunt suportate de armatorul navei/convoifului care le-a cauzat, conform prevederilor legale în vigoare.

Art. 77. - Încălcarea prevederilor art. 53 atrage răspunderea juridică în condițiile legii, ACN având dreptul de a-și recupera daunele produse de la armatorul navei/convoifului.

Art. 78. - Conducătorii navelor/convoaielor care navighează pe canalele navigabile au obligația de a comunica ACN prin radiotelefon orice eveniment care poate aduce prejudicii navigației sau poate periclita siguranța navelor, construcțiilor hidrotehnice, instalațiilor canalelor și mediul.

- Niciuna din prevederile prezentului Regulament nu trebuie să exonereze de răspundere o navă sau pe proprietarul ei, pe comandantul sau echipajul acesteia, față de consecințele unei neglijențe oarecare privind aplicarea acestor reguli sau de neglijarea oricăror măsuri de prevedere cerute de practica obișnuită a navigatorilor sau de împrejurările deosebite în care se găsește nava.

Art. 79- Semnalele utilizate pentru semnalizarea de navigație pe canalele navigabile sunt prezentate în anexa nr. 3 la prezentele reguli.

Art. 80. - În măsura în care prin prezentele reguli nu se dispune altfel, pe canalele navigabile se aplică prevederile Regulamentului de navigație pe sectorul românesc al Dunării și legislația română în vigoare și a Regulamentelor de exploatare și întreținere a CDMN și CPAMN.

Art. 81. - Încălcarea prevederilor prezentelor reguli atrage pentru cei vinovați răspunderea juridică, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Art. 82. - Anexele nr. 1-4 fac parte integrantă din prezentele reguli.