

— Prin decisiunea ministerială No. 22076 din 20 Septembrie 1906, d. Langer Erasmus, actual mecanic clasa I în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Octombrie stil nou 1906, de oare-ce infirmitatea de care este atins îl face impropriu serviciului.

— Prin decisiunea ministerială No. 22077 din 20 Septembrie 1906, d. Purcăreanu Ioan N., actual verficator clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Septembrie st. n. 1906, în postul de împiegat definitiv clasa II în aceeași administrațiune.

---

## Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

---

Prin decretul regal No. 3098 din 17 August 1906; pe temeiul jurnalului consiliului de miniștri cu No. 1504 din 30 Iulie a. c. și dispozițiunilor art. 3 din legea pentru construcția și exploatarea căilor ferate din inițiativă privată din 28 Martie 1902 și 27 Maiu 1905, s'a declarat de utilitate publică construcțiunea linii ferate sistem „Decauville“ de 75 cm. lărgime și 10600 m. lungime între mina de cărbuni Valea-Copcei și orașul Turnu-Severin, concedată d-lor N. T. Popp și C. T. Georgescu, pentru transportul exclusiv al produselor minei Valea-Copcei.

---

### REGULAMENTUL

### SERVICIULUI LA BORD

(Sanționat prin Inaltul Decret Regal No. 2870 din 19 Iulie 1906)

---

#### CAPITOLUL I

#### Ierarhie și personal.

*Art. 1.* Din punctul de vedere al serviciului, personalul bordului se împarte în:

- a) Personal de punte;
- b) Personal pe mașină;
- c) Personal de serviciu.

*Art. 2* Din punctul de vedere al funcțiunii la bord, personalul bordului se denumește în modul următor, independent de gradul ce are:

*a) Personalul de punte.*

Comandant.  
Secund.  
Ofițer.  
Manipulant.  
Telegrafist.  
Pilot.  
Șef de echipagiu.  
Maestru.  
Șef timonier.  
Timonier.  
Matelot.  
Asistent.  
Candidat.

*b) Personal de mașină.*

Șef-mecanic.

*Art. 3.* Din punctul de vedere al ierarhiei, personalul vaporului, pus întreg sub ordinele comandantului, se împarte în:

*a) Ofițeri.*

- 1) Secund.
- 2) Șef-mecanic.
- 3) Al doilea ofițer.
- 4) Al doilea mecanic.
- 5) Intendent.
- 6) Al treilea ofițer.
- 7) Al treilea mecanic.
- 8) Manipulant.
- 9) Sub-mecanic
- 10) Telegrafist.
- 11) Pilot.

*b) Maeștri.*

- 12) Șef de echipagiu.
- 13) Maestru lemnar velar etc.
- 14) Bucătar-șef.

Al doilea mecanic.  
Mecanic.  
Sub-mecanic.  
Ungător.  
Fochist.  
Cărbunar.  
Asistent.

*c) Personal de serviciu.*

Intendent.  
Bucătar-șef.  
Al doilea bucătar.  
Contabil de subzistență.  
Chelner încasator.  
Camerier.  
Cameristă.  
Curățitor.  
Rândaș.

15) Șef timonier.

16) Ungător.

*c) Echipaj.*

- 17) Timonier.
- 18) Fochist.
- 19) Al doilea bucătar.
- 20) Matelot.
- 21) Cărbunar.
- 22) Chelner încasator.
- 23) Contabil de subzistență.
- 24) Chelner.
- 25) Camerier, cameristă.
- 26) Asistent de mașină.
- 27) " " punte.
- 28) Candidat.
- 29) Curățitor.
- 30) Rândaș.

La vapoarele unde sunt medici, ei sunt puși direct sub ordinele comandantului, însă intră în categoria ofițerilor.

## CAPITOLUL II

### **Pavilioane și mărci distinctive.**

*Art. 4.* — *Pavilionul național, întrebuințarea lui.*

Bastimentele serviciului maritim român poartă la bastonul din

pupă în port între orele 8 dimineața și apusul soarelui, pavilionul național de comerț.

În Mare pavilionul național din pupă se ridică în timpul zilei când bastimentul întâlnește vase de războiu sau comerț de care urmează a se face recunoscut, sau cu care urmează a schimba un salut sau semnale, precum și în vederea radelor porturilor sau semafoarelor.

Pavilionul național se mai ridică în Mare de câte ori bastimentul întâlnește bastimentele marinei militare române, cu care schimbă salutul, sau bastimentele serviciului, ori ale companiilor amice.

*Art. 5. — Marca distinctivă, întrebuințarea ei.*

Marca distinctivă a serviciului este un pavilion dreptunghiular; raportul între lungimea laturii orizontale și a laturii verticale este  $\frac{4}{3}$ . Fundul pavilionului este albastru, având în colțul superior de lângă baston un dreptunghi roșu, ale cărei laturi sunt pe jumătate din laturile pavilionului.

Pe dreptunghiul roșu se citește inscripțiunea S. M. R., în culoare galbenă.

Pe fundul albastru se vede emblema serviciului de culoare galbenă. Această emblemă e compusă dintr'o ancoră cu traversă și lanț, o elice cu 3 aripi pe care sunt gravate în roșu inițialele S. M. R., și pe deasupra ancorei Coroana Regală, în galben cu fundul roșu.

Marca distinctivă a serviciului se ridică odată, cu pavilionul național, la arborele mare.

*Art. 6. — Marca distinctivă a suveranilor.*

Când se urcă la bord Suveranul țării sau un membru al familiei Regale se ridică la arborele mare pavilionul Regal. În acest caz marca distinctivă a serviciului nu se mai ridică.

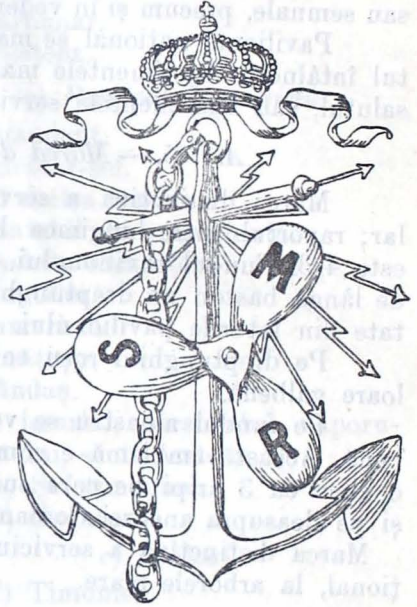
*Art. 7. — Mărcile distinctive ale miniștrilor, directorului serviciului și demnitarilor.*

Miniștrii au ca marcă distinctivă, când se găsesc la bord, pavilionul de comerț național, care se ridică la arborele mic.

Directorul serviciului maritim are ca marcă distinctivă, care se ridică la arborele mic când se găsește la bord, marca distinctivă a serviciului la care dreptunghiul roșu cu inscripția S. M. R., este înlocuit prin culorile naționale; fundul pavilionului în loc de a fi albastru este alb, iar ancora cu lanțul și elicea sunt roșii; culorile naționale sunt verticale și lărgimile lor sunt egale.

Au dreptul să arboreze pavilionul lor național de comerț la arborele mic guvernatorii de provincie, guvernatorii militari, ambasadorii, miniștrii plenipotențitari, consulii generali și amiralii sau ge-

S · M · R



neralii în activitate de serviciu precum și orice alți demnitari de un rang asimilabil cu al celor numiți mai sus.

Pavilioanele se arborează după cererea acestor demnitari făcută sau direct comandanților, sau transmisă d-lor prin intermediul agenților S. M. R.

*Art. 8. — Pavilionul de poștă.*

Vapoarele poștale poartă la arborele mic, dacă nu au acolo altă marcă distinctivă, în zilele de plecare și la sosirea în porturi, pavilionul de poștă al serviciului, care e un ghidon alb având în colțul superior lângă baston culorile naționale, iar pe fundul alb o trompetă, deasupra căreia se vede o coroană, ambele de culoare galbenă. Raportul între lungimea laturii orizontale și a laturii verticale este de  $7/4$ , culorile naționale verticale ocupă un patrat având latura pe jumătate din latura verticală a ghidonului și lărgimile lor sunt egale.

CAPITOLUL III.

**Prescripțiuni generale.**

*Art. 9. — Autoritatea comandantului.*

Comandantul are autoritatea asupra întregului personal și răspunderea execuțiunii întregului serviciu la bord.

Intreg personalul bordului este subordonat lui, și trebuie să i se supună fără șovăire.

*Art. 10. — Indatoriri generale ale comandantului.*

Comandantul își îndeplinește îndatoririle în conformitate cu legile și regulamentele serviciului maritim și potrivit instrucțiunilor, dispozițiilor și ordinelor Direcțiunii, față de care este răspunzător de disciplina la bord și de executarea serviciului de către personal, conform prescripțiunilor regulamentului de față.

Pentru aceasta comandantul se asigură că statul major cunoaște îndatoririle prevăzute în acest regulament și instrucțiunile care îl privește; afară de aceasta comandantul se asigură dacă ofițerii au cunoștințele necesare pentru navigație și pot corespunde îndatoririlor ce au în mers ca ofițeri de cart.

*Art. 11. — Cazul când secundul primește comanda vasului.*

Când comandantul se găsește în timpul călătorii în imposibilitate de a-și exercita comanda, el se înlocuește cu secundul consemnând aceasta în jurnalul de bord.

*Art. 12. — Indatoriri disciplinare ale personalului bordului.*

Oricine din personalul bordului este dator a se supune fără șovăire ordinilor șefilor imediați și superiori, în special ofițerilor de cart care reprezintă pe comandant.

*Art. 13 — Pedepsele se aplică numai de comandant.  
Regule generale.*

Toate pedepsele la bord se aplică numai de comandant conform dispozițiilor fixate prin regulamentul de față.

Pentru neglijență sau abateri de la datorie în serviciu, ofițerii și oricine din personal, pot fi muștrați sau pedepsiți de comandant, conform art. de sub capitolul pedepse. Pentru infracțiuni grave, vinovații vor fi debarcați și predați căpitanii primului port din țară.

În caz când ofițerii s'ar face vinovați de abateri grave de la datorie, se va raporta cazul în scris Direcțiunii, prin Inspectorat.

Când cine-va din personalul bordului dovedește rea purtare din obicinuință, sau inaptitudine manifestă pentru serviciul său, comandantul va înainta un raport motivat Inspectoratului, cerând depărtarea lui din serviciu.

*Art. 14. — Aplicarea regulamentelor de poliție și vamă în porturi.*

Comandantul și ofițerii sunt datori a se conforma pentru călători, bagage și mărfuri, regulamentelor respective de poliție și vamă, înlesnind revizia impiegaților vămii la bord. În porturi străine vor permite vizitele vamale ale impiegaților autorităților străine, dacă sunt în conformitate cu regulile statelor respective și tratatele internaționale.

*Art. 15. — Conduita față de călători. Registrul de reclamații.*

Comandantul, ofițerii și mai cu seamă personalul de serviciu, pentru călători, sunt datori a se purta cu călătorii cu cea mai mare politeță, a le da orice informațiuni de care ar avea nevoie, și a le procura tot confortul și hrana cuvenită.

Afară de comandant, de primul ofițer, de personalul de serviciu pentru călători, și de ofițerii însărcinați cu revizia bagajelor, билетelor și pașapoartelor, și celălalt personal al bordului, în caz de va avea vre-un raport cu călătorii, trebuie să aibă față de aceștia o atitudine plină de politeță.

Dacă la bord se află un personaj distins, i se vor da onorurile cuvenite rangului său.

Câte un registru numit de reclamații, va sta totdeauna la dispoziția călătorilor, atât în clasa I cât și în a II-a.

*Art. 16. — Reclamațiile personalului de bord se fac prin șefii direcți.*

Reclamațiile personalului de bord nu pot fi adresate direct comandantului, ci trebuie adresate șefului direct, adică ale personalului de punte, secundului; pentru mașină mecanicului-șef, iar reclamațiunile personalului de serviciu al călătorilor vor fi adresateintendentului.

Aceștia vor transmite reclamația comandantului, care va chema pe cel ce reclamă pentru a'l asculta.

În lipsa comandantului, secundul cercetează toate reclamațiile.

Reclamațiunile contra comandantului sunt adresate Direcțiunii pe cale ierarhică.

*Art. 17. — Comandantul și ofițerii instruesc echipagiul asupra regulamentului.*

Ofițerii sunt datori a face pe echipagiul să-și cunoască bine îndatoririle prevăzute în regulamentul de față, în special acele cerute în caz de pericol.

*Art. 18. — Permisuni de a părăsi bordul.*

Nimeni din personalul bordului nu poate părăsi bordul fără voia comandantului cerută prin șeful său direct.

Comandantul poate încuviința în zilele de lucru și sărbători ca parte din echipagiul să iasă în oraș, până la ora ce va fixa.

*Art. 19. — Nimeni nu poate debarca de cât prevenind pe comandant și predând serviciul.*

Când cine-va din personalul bordului nu mai poate continua serviciul trebuind să debarce, pentru boală sau altă cauză, va înștiința pe comandant care va cere debarcarea.

Oricine debarcă va preda șefului său obiectele ce a avut în primire. Dacă are lipsuri este pecuniar responsabil și i se vor reține din salariu, iar la neajungere restul se va reține din garanție.

*Art. 20. — Nu sunt permise debarcări în porturi străine.*

În porturile străine debarcările nu sunt permise decât pentru caz de boală sau repatriare.

*Art. 21. — Indatoriri și răspunderi pentru curățenie. Verificarea inventarului.*

Curățenia exterioară a vaporului și a punții, a localurilor ocupate

de personalul bordului, cade în sarcina secundului. Curățenia mașinelor, camerelor mașinelor, căldării auxiliare privește pe șeful mecanic.

Curățenia și întreținerea cabinelor, restaurantului, sălilor de călători, băilor closetelor privește pe intendent.

Comandantul face inspecție de curățenie o-dată pe săptămână și înscrie rezultatul în jurnalul de bord.

O-dată pe lună va pune pe șefii direcți să verifice inventarul.

*Art. 22. — Curățenia corporală și a rufelor.*

Comandantul cere medicului vaporului sau portului să viziteze cel puțin o-dată pe lună curățenia corporală, rufăria și paturile personalului.

Rufele individuale, păturile, prosoapele, săpunul și obiectele de toaletă se procură de fiecare din personalul bordului pe socoteala sa.

Pe vapoarele de călători, au dreptul la rufărie pentru cabină comandantul, medicul, șeful-mecanic și intendentul.

Pe vapoarele de mărfuri numai comandantul.

*Art. 23. — Obligațiuni generale de prezență la bord, la serviciul de cart sau de lucru.*

Oricine nu se va prezenta la postul său, fie la cart, fie la lucru în port va fi pedepsit.

Cu trei ore înainte de plecarea vaporului, tot personalul va fi prezent la bord.

Comandantul va controla aceasta prin șefii direcți.

Nimeni nu poate părăsi serviciul de cart fără a fi prealabil înlocuit. Răul de mare nu poate scuti pe nimeni de serviciu.

*Art. 24. — Interziceri de a se imbarca băuturi sau comisioane de personalul bordului.*

Nu este permis a se introduce la bord băuturi pentru oamenii din personal, afară de călători.

Este interzis personalului bordului a face transporturi sau comisioane pentru sine sau alte persoane, a transporta bagaje, arme sau orice alte obiecte. Comandantul și șefii direcți vor supraveghea și interzice cu severitate aceste infracțiuni.

*Art. 25. — Contrabande, interzicerea de a și însuși obiecte ale bordului.*

Este interzis tuturor, atât în țară cât și în străinătate de a înfrânge legile vamale.



Acela care face contrabandă pentru sine sau altă persoană, ori înlesnește direct sau indirect faceri de contrabandă, pe lângă penalitatea ce primește în virtutea legii vamale a țării, va fi pedepsit și pe cale disciplinară și după gravitatea cazului chiar cu destituirea.

Este interzis asemenea a-și însuși, sau procura unei alte persoane vre-un obiect al bordului, fie acest obiect nou sau vechiu. Este interzis a-și însuși ceva din proviziile destinate bordului, sau a le scoate de la bord, întrebuintându-le în orice mod, chiar când acest articol ar fi rezervat uzului său personal.

Toate proviziile și băuturile care vor fi economisite de orice om al bordului, rămân la bord și sunt proprietatea S. M. R.

*Art. 26. — Echipagiul nu poate primi vizitatori în momentul sosirii și în ajunul plecării după 10 ore soara.*

La sosirea în port, atențiunea întregului personal fiind absorbită de serviciu, Comandantul interzice ca personalul să primească vizite înainte ca toți călătorii să fi părăsit bordul și să se fi luat toate dispozițiunile de ordine pe vas în port.

În ajunul plecării vasului, este interzis echipagiului a primi vizite la bord care să dureze după 10 ore seara.

*Art. 27. — Purtarea uniformei.*

Întreg personalul bordului afară de fochiști și cărbunari, sunt datori a purta la bord uniforma reglementară, conform broșurei de uniformitate.

La vasele care nu transportă călători, purtarea uniformei e obligatoare numai în porturi în timpul serviciului.

*Art. 28. — Mesele personalului.*

Comandantul ia, împreună cu medicul, masa separată de ofițeri, în timpul călătoriei însă, prezidă masa călătorilor din cl. I.

Ofițerii și asimilații lor fac masă comună, în timpul călătoriei secundul prezidă masa călătorilor de clasa II.

Șefii de echipagiu, sub-mecanicii și maeștrii iau masa în comun și separat de oamenii de echipagiu.

Oamenii de echipagiu mănâncă pe borduri succesiv după orele de serviciu.

## CAPITOLUL IV.

### **Comandantul. Indatoriri generale.**

*Art. 29. — Atribuțiuni și responsabilități generale.*

Comandantul e dator să vegheze ca prescripțiunile regulamen-

tului de față, instrucțiunile și ordinile Direcțiunii să se execute întocmai.

Comandantul este răspunzător de buna conducere și siguranța bastimentului ce comandă, de călători, poștă, încărcământul și echipajul încredințat lui și de bunul traiu al tuturor persoanelor aflate pe bord.

Această responsabilitate generală nu este micșorată prin împărțirea atribuțiilor fiecărei persoane din serviciul bordului.

*Art. 30. — Actele vaporului, instrumentele și materialul necesar navigației.*

Comandantul păstrează sub responsabilitatea sa personală :

1) Actul de proprietate și naționalitate al vasului, cu planurile relative ;

2) Certificatul de buna stare de navigabilitate ;

3) Inventariul bordului ;

4) Rolul de echipajiu ;

5) Patenta de sănătate ;

6) Sigiliul bordului, și

7) Cronometrele.

Comandantul trebuie să ceară de la Direcțiune toate cărțile și instrumentele necesare navigației.

Trebuie să aibă o colecție completă a hărților și planurilor necesare călătoriilor ce va întreprinde.

Trebuie să îngrijească a se găsi la bord toate cărțile, pavilioanele și materialul de semnale, precum rachete, focuri bengale, etc.

De asemenea trebuie să îngrijească a avea la bord, în bună stare, toate instrumentele de sondare.

*Art. 31. — Precauțiunile pentru siguranța vasului.*

În caz de timp amenințător, și întru cât portul sau rada nu prezintă destulă siguranță, căpitanul va ordona ca întreg personalul vaporului să se afle prezent la bord și serviciul să se facă de jumătate din echipaj sub ordinele unui ofițer și să se pregătească mașina pentru a schimba ancorajul, fie ca să plece în radă sau în mare, dacă ar fi nevoie.

*Art. 32. — Indatoriri la indocarea vasului.*

Îndată ce vaporul a intrat într'un basin sau doc plutitor, comandantul va lua toate dispozițiunile și precauțiunile pentru ca orice incendiu să fie evitat. Îndată ce apa din bazin a fost golită, comandantul, însoțit de secund și mecanicul-șef, va vizita cu de amănuntul carena, cârma, elicile și arborii. Se va stabili cauzele stricăciunilor eventuale sau defectelor, ce s'au observat în mers.

După terminarea indocărei, comandantul va cere autorității do-ului, sau autorității care supraveghează clasificarea vasului un cer-tificat oficial de indocare care se va păstra la bord.

*Art. 33.—Supraveghează buna pază a vasului și a lucrurilor dela bord.*

În toate porturile nesigure comandantul lipsește cât se poate mai puțin dela bord și este oprit a dormi la uscat.

Comandantul se încredințează în persoană că oamenii care sunt de serviciu noaptea nu dorm, și controlează ca ordinele să fie strict executate.

Nu permite nimănui a părăsi postul până ce mai întâiu nu a fost înlocuit în serviciu.

Observă și face a se observa, prin ofițerii de serviciu, să nu se sustragă obiecte ale bordului sau mărfuri, și nu permite nimănui, din cei ce nu aparțin echipagiului, să se introducă noaptea la bord, fie aceștia chiar rude cu personalul dela vapor.

*Art. 34.—Se ocupă, de aproape, de încărcământ și de afacerile care privesc vasul.*

Comandantul trebuie să se intereseze asemenea de încărcământ și de tot ce se raportă la aceasta, precum și de toate afacerile care privesc vaporul său.

Pentru aceasta comandantul va trebui să cunoască nu numai dispozițiunile generale, ci și toate condițiunile de lucru și manipulație a încărcământului în porturi, pentru a putea da cuvenitele referințe agenților.

*Art. 35.—Îngrijește de aprovizionarea, distribuirea și păstrarea medicamentelor în lipsă de medic.*

În lipsa unui medic la bord, comandantul păstrează cutia cu medicamente.

Îngrijește să fie completă, cerând la timp înlocuirea medica-mentelor consumate.

Medicamentele se dau de Direcțiune și nu-i este ertat coman-dantului de a distribui din ele de cât persoanelor ce fac parte din echipaj, sau călătorilor în timpul călătoriei și pentru o reală nece-sitate.

*Art. 36.—Supraveghează buna conservare a mărfurilor în magazii.*

Comandantul este răspunzător de conservarea mărfurilor; ca atare, este de datoria sa de a se interesa și a da ordin ca magazinele să fie totdeauna închise când sunt încărcate și să nu se deschidă înainte de a se fi cerut avizul său, sau al secundului.

*Art. 37. — Organizarea serviciului de siguranță.*

Una din datoriile cele mai de căpetenie ale comandantului este de a se interesa și ocupa direct ca serviciul de siguranță al vasului să fie bine organizat, și ca personalul să cunoască perfect rolurile de siguranță.

Pentru aceasta se va ocupa și va conduce însuși instrucția personalului destinat serviciului de siguranță, de care este direct răspunzător.

Comandantul este dator a se încredința și a controla, cât de des, dacă tot utilajul necesar pentru stingerea incendiului este în bună stare și așezat la îndemână pentru a fi luat, la necesitate, cu cea mai mare ușurință, fie pentru a stinge un incendiu la bordul propriului său vas, fie pentru a da ajutor unui alt bastiment incendiat.

Va ordona secundului a întocmi un tablou numit „Rol de incendiu“, în care se va cuprinde tot personalul bordului repartizat pe atribuțiuni, în caz de incendiu.

*Art. 38. — Legile și uzurile porturilor.*

Comandantul trebuie să cunoască bine legile și uzurile porturilor în care intră cu vasul ce comandă; în caz contrariu va căuta să se pună în curent prin mijlocirea agențiilor respective.

Este personal răspunzător în caz când ar comite vre-o violare a acelor legi sau uzuri din port, pe care era ținut să le cunoască.

*Art. 39. — Onoruri la vasele de războiu române.*

De câte ori un vas al serviciului va întâlni în mare, radă sau port, un bastiment de războiu, român sau străin, va fi cel întâiu a saluta, prin coborârea de 3 ori a pavilionului național.

*Art. 40. — Precauțiuni și dispozițiuni înainte de plecare.*

Înainte de plecarea vaporului comandantul va căuta, personal, să se convingă dacă totul este în bună stare, dacă vasul este capabil a naviga bine și dacă este aprovizionat cu tot ce trebuie pentru a întreprinde călătoria în condițiuni bune.

*Art. 41. — Responsabilitatea comandantului.*

Comandantul este în prima linie răspunzător, în calitatea sa de cap al vasului, de conducerea bună și prudentă a vaporului. Va cere ofițerilor ca foaia observațiilor și calculele necesare să îi fie prezintate în fiecare zi, în timpul călătoriei, interesându-se de aproape de instrucția celor mai tineri și obligându-i a consulta hărțile și instrucțiunile nautice.

*Art. 42. — Se menține în itinerariul și regimul de mers prescrise.*

Comandantul trebuie să profite de toate circumstanțele și să întrebuițeze toate mijloacele pentru a asigura executarea punctuală a itinerariului, fără a întrebuița o iuțeală mai mare decât aceia care s'a prescris ca normală. Este dator a observa ca mecanicii să nu forțeze mașina și nu va întrebuița maximul de iuțeală.

*Art. 43. — Dă direcțiunea și iuțeala necesară. Precauțiuni în cazuri de nesiguranță.*

Comandantul va da direcțiunea bastimentului, ordonând și regulând iuțeala când este necesar, va reduce iuțeala când nu știe sigur unde se află, mai cu seamă în apropierea coastei.

În caz de îndoială sau pericol, mai înainte de a lua vre-o decizie, va consulta pe ofițerii bordului.

În caz de ceață va micșora iuțeala și va întrebuița sirena sau fluierul, conformându-se, în asemenea cazuri regulilor de navigațiune, generale și speciale, ale apelor în care navigă,

Dacă navigă pe ceață, în apropierea coastei va ordona să se sondeze la fiecare sfert de oră.

*Art. 44. — Inspecțiuni.*

În timpul călătoriei comandantul va vizita, la orele potrivite, cabinele, între-puntea și posturile personalului și va consemna constatările în jurnalul de bord.

Va vizita asemenea camerile mașinilor și ale căldărilor, odată pe săptămână cel puțin.

*Art. 45. — Datorii în caz de sinistru.*

În caz de sinistru, întâmplat în străinătate, va anunța imediat Direcțiunea, agenția română cea mai apropiată, autoritatea consulară română și autoritatea portului. În acelaș timp va proceda imediat la salvarea persoanelor, valorilor, mărfurilor, etc., dezvoltând cea mai mare energie și dând cel dintâiu exemplu de curagiu și abnegație, va obliga pe ofițeri, mecanici și echipaj a'și împlini datoria, urmând exemplul său și va fi ultimul care va părăsi bastimentul, atunci când va fi convins că nu mai are nici un mijloc de a'l salva.

*Art. 46. — Datorii în caz de abordaj. Responsabilitatea.*

În cazul unui abordaj în apele teritoriale, pentru stricăciunile ce ar rezulta, va lua înțelegere cu agentul și va îndeplini formalită-

țile cerute de codicele de comerț, depunând protestul său de mare autorității portului, în 24 ore de la accident și va anunța telegrafic Direcțiunea.

În străinătate va recurge la autoritatea consulară și la agent, care îl va iniția asupra procedărei de urmat, conform regulamentelor, uzurilor sau legilor localității, în depunerea protestului de mare.

Comandantul rămâne răspunzător, față de direcțiune, de toate daunele ocazionate, întru cât, prin sentință definitivă a autorităților judecătorești, s'ar fi constatat că avariile sunt consecințele neglijenței sau nepriceperei sale.

*Art. 47. Datorii în caz de pericol.*

Comandantul în caz de pericol va lua dispozițiunile necesare cu calm, reflexiune și precauțiune, fără a se preocupa de salvarea sa proprie. Se va îngriji în prima linie de salvarea oamenilor a căror viață îi este încredințată, apoi a vasului și încărcământului. Dacă ar avea necesitate de ajutorul unui vas străin, va căuta a stabili mai înainte despăgubirea ce i se va pretinde, pentru serviciul ce i se va face. Aceasta când s'ar găsi în mare la larg. În port sau în radă, când un pericol e iminent, va anunța telegrafic Direcțiunea, prin împuternicitul său, inspectorul, agentul sau delegatul Direcțiunei.

*Art. 48. — Ajutor de dat vaselor în pericol.*

În timpul călătoriei, comandantul întâlnind un bastiment în pericol care i-ar cere ajutor sau remorcare, înainte de a se decide să'l remorcheze, va căuta să se asigure de realitatea pericolului, și, consultându-se cu ofițerii săi, dacă această operațiune n'ar compromite prea mult interesele serviciului, îl va remorca.

Este, în orice caz, dator a salva viața celor în pericol și poate lua la bord echipagiul sau călătorii vasului amenințat.

Pentru salvarea mărfurilor, sau remorcarea vaporului, va stabili prealabil condițiunile de despăgubire a S. M. R.

Intr'un asemenea caz se vor menționa, în jurnalul de bord, toate împrejurările și la sosirea în primul port, va informa prin agent, autoritatea consulară română, pentru porturile străine, căpitania portului, pentru porturile din țară. Va înainta Direcțiunei un raport scris, arătând toate împrejurările și condițiunile în care s'a făcut salvarea.

*Art. 49. — Ajutor de dat vaselor Statului în pericol.*

Dacă în timpul călătoriei comandantul întâlnește un bastiment al Statului în pericol, se va duce imediat în ajutorul său, chiar dacă

acesta nu ar fi cerut ajutor și după gravitatea cazului, fără să reflecteze la întârzierea ce ar avea în drumul său, se va oferi cu toate mijloacele ce i stau în putință, lucrând ca și cum vasul său propriu s'ar afla în pericol pentru a'l salva și a'l pune în siguranță.

Orice neglijență sau abatere de la dispozițiunile acestui articol, precum și ale articolelor 45, 46, 47 și 48, va fi privită ca una din cele mai grave abateri de la datoriile comandantului.

*Art. 50. — Datorii în caz de salvare sau remorcă.*

În caz de salvare ca și de remorcă, comandantul va avea în vedere localitatea de unde vin acele vase.

Pentru acele ce provin din localități contaminate se va evita contactul cu persoanele de bord, pentru a nu se aduce prejudiții în-reselor S. M. R., prin întârzierea ce ar decurge din incarantinarea vasului său propriu.

*Art. 51. — Supravegherea la treceri dificile și în serviciul de cart.*

Pe lângă cele prevăzute de articolul 43, comandantul trebuie să fie în totdeauna pe puntea de comandă în trecători grele sau frecventate de vase, în locuri periculoase, sau când timpul este rău, pentru a conduce personal vasul, și nu va părăsi comanda decât atunci când navigația a devenit sigură.

Pentru serviciul de cart se va conforma celor coprinse în capitolul serviciului de cart din prezentul regulament.

În nici un caz nu va permite, pentru nici un motiv, ca puntea de comandă să rămână fără ofițer.

Va avea grijă a inspecta el însuși, sau va însărcina un ofițer să inspecteze cel puțin o-dată pe noapte, bastimentul în interior în scop de a preveni vre-un incendiu ce s'ar putea ivi din cauza neglijenței.

*Art. 52. — Jurnalul de bord.*

Jurnalul de bord se ține de secund și ofițerii de cart cu exactitate; comandantul însă este dator a controla zilnic dacă este ținut la curent.

Pe vasele unde nu este alt ofițer afară de comandant, jurnalul de bord se va ține de comandant.

*Art. 53. — Consiliul de bord.*

Când ar fi hotărâri grave de luat, precum cazul când ar fi a se arunca mărfuri în mare, pentru a ușura vasul pentru salvarea călătorilor, echipagiului și vaporului, comandantul va întruni la bord

un consiliu compus din ofițerii săi, pilotul dacă se află, șeful mecanic și unul din călători, de preferință printre cei cu cunoștințe maritime și va încheia un proces-verbal în care va consemna motivul hotărârei luate.

Acest proces-verbal se va înainta căpitaniei portului, pentru porturile naționale și consulilor români în porturile străine, iar o copie se va înainta Direcțiunii S. M. R., prin inspectorat sau agenția respectivă.

*Art. 54 — Cazuri de naștere sau decese la bord.*

Comandantul îndeplinește la bord funcțiunea de ofițer al stărei civile. El face toate actele de naștere și deces, conformându-se pentru aceasta articolelor 45, 46, 47, 71 și 72 din codul civil, atât în privința redactării lor cât și a depunerii sau trimiterii lor la autoritățile române competente din străinătate sau din țară. În privința testamentelor ofițerilor, personalului bordului și ale călătorilor, comandantul vasului va avea în vedere articolele 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 883, 884 și 886 din codicile civil.

Obiectele și valorile rămase dela un ofițer, om de echipaj, sau călător încetat din viață pe mare, vor fi coprinse în un inventar subscris de persoanele care au încheiat actul de deces și împachetându-se vor sigila și consemna, sub luare de dovadă, la autoritățile competente, la căpitania portului, la sosirea în țară sau la consulatul respectiv în străinătate, dacă decedatul era de naționalitate străină, pentru ca moștenitorii să le poată reclama.

*Art. 55. — Interzicere personalului jocul de cărți.*

Este interzis comandantului a juca cărți cu călătorii sau ofițerii și a permite ca ofițerii și echipajul să joace cărți sau orice alt joc de noroc.

*Art. 56. — Supraveghează și interzicere contrabanda.*

Comandantul este dator a se asigura înainte de sosire în un port, că nici un obiect de contrabandă nu există la bord.\*

În acest scop va ordona secundului să facă o inspecție amănunțită după cum se prevede la îndatoririle sale speciale, și nu va perde din vedere că, conform legii, întreaga responsabilitate cade asupra sa.

Ori de câte ori vizitele vamale la bord, în străinătate dau loc la încheiere de procese-verbale de contravenție, comandantul va preveni pe agentul S. M. R., care va achita imediat cuantumul amenzei, astfel că vasul să nu fie oprit din lucru, sau din drum nici un moment, făcând în același timp protestul său pe care îl va depune la autoritățile în drept, raportând în scris și Direcțiunii.



*Art. 57. — Conduita față cu călătorii.*

Călătorii tuturor claselor vor fi obiectul unei atențiuni deosebite din partea comandantului, care va pune toată stăruința pentru a satisface pe cât cu putință, cererile drepte și dorințele acestora, supraveghind ca întreg personalul de serviciu al călătorilor să fie foarte atent, politicos și serviabil.

Comandantul va căuta să câștige simpatia călătorilor, pentru sine și vapor, prin o atitudine plină de tact și o politeță statornică, va căuta ca ordinea și bunul mers al serviciului să nu sufere, va asculta reclamațiunile și va lua imediat măsurile cuvenite pentru a le satisface dacă sunt întemeiate.

*Art. 58. — Procedura când bănuiește avariarea mărfii din cauza timpului rău.*

Dacă în cursul călătoriei vasul ar fi suferit de timp rău, comandantul va consemna cazul cu toate amănunțele necesare în jurnalul pe bord. Dacă crede că arimagiul mărfurilor ar fi fost deranjat și că prin urmare o avarie în mărfuri ar fi de temut, îndată ce sosește în primul port, ajutat de agent și împreună cu experții societății de asigurare, sau în lipsa acestora, de experții căpitaniei portului, va proceda la examinarea bocaportelor și a arimagiului, dresând un proces-verbal, pe care îl va înainta autorității portului de destinație, împreună cu raportul de mare.

În străinătate se va conforma uzului și regulamentelor portului în care va avea de operat, întru cât societatea de asigurare n'ar avea experții săi numiți

*Art. 59. — Indatoriri generale.*

Atât la sosire cât și la plecare dintr'un port, comandantul este dator a se afla pe comandă, în ținuta reglementară și se va observa ca ofiterii și întreg personalul să se găsească de asemenea la postul lor și în uniformă.

La intrarea într'un port, comandantul va trebui să micșoreze iuțeala și va ordona să se ridice la arborele trinchet, pavilionul de carantină, care nu se va lăsa jos până ce nu a obținut libera practică.

În tot timpul cât pavilionul de carantină va fi arborat, orice comunicație cu bărcile sau cu uscatul este oprită.

*Art. 60. — Când e liber a părăsi bordul.*

La sosirea în port, comandantul nu va părăsi bordul de cât după ce toți călătorii au debarcat și numai după ce a expediat toată corespondența bordului.

*Art. 61. — Alegerea locului de staționare.*

În porturile în care s'ar găsi geamandure, cheuri sau pontoane aparținând S. M. R., comandantul este obligat a se servi numai de acelea, fiindu-i strict interzis a se servi de acelea aparținând altor state sau companii străine. Același lucru se va observa și pentru debarcadere, când debarcarea se face cu bărci sau șalupe. În general, comandantul va acosta în locul ce îi va indica agentul S. M. R. din portul respectiv.

*Art. 62 — Concursul agentului la operațiunile și necesitățile vasului.*

O-dată cu sosirea în port, comandantul trebuie să ia înțelegere cu agentul S. M. R. asupra debarcării și încărcării mărfurilor și să-l informeze despre necesitățile bastimentului, pentru ca agentul să poată lua din vreme măsurile necesare pentru satisfacerea cererilor sale sau necesităților serviciului.

Comandanții și agenții, trebuind să lucreze de acord, în limitele competenței lor respective, își vor da silințe amândoi, pentru a asigura regularitatea exploatarei și a contribui la prosperarea ei

*Art. 63. — Raporturi către Direcțiune.*

Ori de câte ori va crede necesar, comandantul va adresa Direcțiunii, pe cale ierarhică, raport asupra a tot ceea ce ar putea s'o intereseze, atât din punct de vedere comercial cât și maritim.

*Art. 64. — Pregătiri de plecare.*

În ziua plecării, comandantul va ordona să se ridice pavilionul poștal (dacă face serviciu poștal), sau de pilot, și se va îngriji ca tot personalul bordului să fie prezent din timp, pentru a se putea face toate preparativele de plecare.

Va anunța la timp pe mecanicul-șef de ora plecării, și va pretinde ca mașina să fie gata de pus în mișcare pentru acea oră.

Va da ordin a se încerca din vreme mecanismele de transmisiune ale cârmei, ale telegrafului, etc. și se va încredința că totul e în perfectă ordine.

*Art. 65. — Îngrijește a primi actele și documentele bordului înainte de plecare.*

La plecare, comandantul primește dela agenție, în afară de actele de bord și hârtiile speciale serviciului de călători și mărfuri, documente de vamă, de sănătate și, în genere toate actele cerute de legislațiunile locale, pentru admiterea bastimentelor în portul de destinație.

*Art. 66. — Supraveghează imbarcarea călătorilor.*

Comandantul este dator a supraveghea imbarcarea călătorilor, nepermițând nimănui a se introduce la bord, de cât prin schelele destinate pentru aceasta.

Va controla, prin impiegatul vamal, ca toți călătorii să aibă pașapoarte în regulă, și să fie prevăzuți cu bilete de călătorie.

*Art. 67. — Nu părăsește portul de cât după indicațiunile agentului.*

Ora plecării este cea fixată în itinerariu, care se va afișa la bord prin îngrijirea comandantului. Totuși, în împrejurări excepționale, când agentul va dispune altfel, comandantul se va conforma indicațiunilor date de agent, care rămâne singur răspunzător față de Direcțiune, atât de întârzierile produse, cât și de vr'o altă destinație ce ar fi dat vasului și pe care toate este ținut a le comunica Direcțiunii, telegrafic. În tot cazul, comandantul nu va pleca înainte de a se fi asigurat că toate operațiunile și formalitățile sunt terminate și va fi primit avizul agentului că poate pleca.

*Art. 68. — Semnalele de plecare.*

Pentru a înlătura neajunsurile ce pot decurge din nepotriviirea ce există între ceasornice înainte de plecare, comandantul va ordona să se dea un semnal cu fluerul mașinei, cu jumătate oră înaintea plecării, un alt semnal cu un sfert de oră înaintea plecării, și în ultimul moment se va da al 3-lea semnal cu fluerul, apoi va ordona ridicarea schelelor, intrarea părâmelor, coborârea pavilionului de pilot și va pleca imediat.

*Art. 69. — Justifică abaterile de la regulament în cazuri excepționale.*

Dacă comandantul este nevoit a se abate de la regulamentul de față, în cazuri excepționale și în interesul bunului mers al serviciului, va înainta raport circumstanțial Direcțiunii asupra motivului care l'a determinat a comite această abatere.

*Art. 70. — Șefii direcți.*

Dintre ofițerii bordului, următorii având atribuțiuni și însărcinări speciale, poartă numirea de șefi direcți :

a) *Secundul*, însărcinat cu serviciul punței, navigației, supravegherea generală și încărcământul ;

b) *Mecanicul-șef*, însărcinat cu serviciul mașinei ;

c) *Intendentul*, însărcinat cu serviciul călătorilor și subsistenței.

Acești șefi pot fi înlocuiți în caz de nevoie, de subordonații lor.

*Art. 71. — Mersul serviciului se regulează de comandant.*

Mersul serviciului la bord va fi regulat de comandant, conform prescripțiilor regulamentului de față și dispozițiilor Direcțiunii. El dă instrucțiunile necesare șefilor direcți care sunt datori a conduce și supraveghea ca serviciul să se execute conștiincios, punând pentru aceasta cea mai de aproape atențiune în ramurile respective ale serviciului.

*Art. 72. — Ofițerii iau cunoștință de regulament și instrucții.*

Pe lângă dispozițiunile generale date de acest regulament și pe lângă ordinele și instrucțiunile speciale, șefii direcți, și în general toți ofițeri bordului, vor avea cunoștință fiecare în ce'l privește și de următoarele instrucțiuni date de Direcțiune:

- 1) Instrucțiuni asupra încărcământului;
- 2) " relative la mașini și aparate auxiliare;
- 3) " pentru serviciul subsistenței;
- 4) " relative la uniformă.

*Art. 73. — Datorii generale.*

Datoria tuturor ofițerilor este în prima linie să execute strict toate prescripțiunile legale și dispozițiunile Direcțiunii, precum și ordinele comandantului, în interesul ordinei și siguranței vasului, și să vegheze ca inferiorii lor să execute tot atât de grabnic și fără șovăire ordinele primite.

Ofițerii vor ține continuu pe comandant în curent cu mersul serviciului, și, în cazuri importante, îi vor raporta imediat.

Datoria ofițerilor este de a se susține și ajuta reciproc, pe cât posibil, în toate ocaziunile în serviciu.

Ofițerii mai vechi se vor interesa de cei mai tineri, căutând a-i stimula pentru ca aceștia să se inițieze bine în toate ramurile serviciului bordului, astfel ca la nevoie să fie apți a îndeplini funcțiuni mai superioare.

*Art. 74. — Ofițerii cer comandantului pedepsirea vinovaților.*

Comandantul având singur dreptul să aplice pedepse, ofițerii vor cere comandantului pedepsirea vinovaților.

Ofițerii trebuie să fie pentru inferiorii lor model de cea mai strictă îndeplinire a datoriei de zel și punctualitate.

În caz de pericol, își vor îndeplini cu calm, abnegație și prudență îndatoririle lor, și fără a se preocupa de siguranța lor proprie, vor da tot concursul pentru salvarea persoanelor de pe bord, apoi a vasului și a încărcământului.

*Art. 75. — Relațiunile ofițerilor între ei și cu subordonații lor.*

În interesul bunului mers al serviciului, ofițerii trebuie să fie de perfect acord în raporturile lor de serviciu.

În caz când s'ar ivi divergențe de opinii în serviciu, se va supune cazul comandantului pentru a decide.

Ofițerii bordului cer inferiorilor lor stricta îndeplinire a datoriilor lor de serviciu, atitudine plină de respect față de superiorii lor și o purtare de camarad față de egalii lor; tot astfel din parte-le se cere ca în limitele atribuțiunilor lor să se îngrijească de traiul și buna armonie a subordonaților lor.

Este interzis ofițerilor a maltrata pe inferiorii lor. Sunt obligați a trata echipajul uman și drept, supraveghind ca maștrii să trateze echipajul tot astfel.

*Art. 76. — Autoritatea secundului.*

Întrebuințarea generală a personalului este regulată de secund care trebuie să se intereseze în deosebi de întreținerea și curățenia generală a bordului, de care este direct răspunzător.

Întreg personalul se va conforma dispozițiunilor secundului în ceea ce privește prescripțiunea de mai sus.

*Art. 77. — Relațiunile ofițerilor cu comandantul, cu superiorii lor și cu persoanele străine.*

Toți ofițerii trebuie să aibă față de comandant, atât în raporturile de serviciu, cât și cele particulare, o atitudine plină de deferență; tot astfel față de ofițerii de un grad superior.

Ofițerii sunt obligați să aibă o atitudine cât te poate de politicoasă față de călători și străini și să nu uzeze în raporturile lor cu aceștia de alte proceduri de cât acelea care caracterizează pe omul cult.

Ofițerii mai vechi trebuie să serve de model celor mai tineri, dându-le la nevoie consilii pentru atingerea acestui rezultat.

*Art. 78. — Grija principală a șefilor direcți la plecare și în porturile intermediare.*

Șefii direcți se vor îngriji ca la plecare totul să fie în perfectă ordine, toate obiectele de armament și materialele necesare de bună calitate și în calitate îndestulătoare să fie aprovizionate.

În porturile intermediare, se vor ocupa de complectarea materialelor și proviziilor necesare continuării călătoriei, cum și de reparațiunile necesare.

*Art. 79. — Angajările oamenilor de echipaj.*

La angajarea definitivă de oameni de echipaj, ofițerii vor recomanda comandantului pentru angajarea definitivă numai oamenii apti și cu purtare bună.

În porturile străine nu se va angaja personal de cât în caz de nevoie imperioasă.

*Art. 80. — Ofițerii trebuie să cunoască legile și regulamentele privitoare la serviciu.*

Fie care ofițer trebuie să cunoască perfect toate legile și regulamentele privitoare la serviciu și în deosebi acele referitoare la atribuțiunile sale. De orice pagube pe care S. M. R. le-ar suferi din cauză că nu au știut legile sau regulamentele ce erau datori a cunoaște, sunt răspunzători ofițerii.

*Art. 81. — Relațiunile ofițerilor cu călătorii.*

Este interzis ofițerilor a juca cărți cu călătorii; asemenea ofițerii vor căuta a evita pe cât posibil vre-un raport de intimitate cu călătorii.

Toți ofițerii care, prin funcțiunea lor, vin în contact cu călătorii, trebuie să fie foarte atenți ca în raporturile lor cu aceștia să fie afabili, păstrând totuși o perfectă rezervă.

*Art. 82. — Reclamațiuni.*

Orice reclamație va fi adresată de ofițeri comandantului. Reclamațiunile contra comandantului se vor adresa verbal sau înscris Direcțiunei S. M. R. pe cale ierarhică.

*Art. 83. — Uniforme și saluturi.*

Toți ofițerii sunt obligați a purta în serviciu uniformă reglementară

Ofițerii în uniformă vor da superiorilor lor salutul reglementar, ducând mâna dreaptă la viziera șepcei, întocmai ca în marina militară, și vor răspunde salutului inferiorilor în același mod.

## CAPITOLUL V.

### **Indatoririle speciale ale secundului.**

*Art. 84. — Cazurile când poate înlocui pe comandant.*

Secundul înlocuește pe comandant în caz de absență, sau de boală gravă, în cursul călătoriei și îi succede provisoriu în caz de moarte până la numirea titularului.

Pentru toate cazurile de mai sus, secundul trebuie să cunoască perfect de bine datoriile generale și speciale ale comandantului și ale ofițerilor, conformându-se strict dispozițiilor prezentului regulament, precum și tuturor ordinelor și instrucțiunilor Direcțiunii, în scopul de a fi în măsură ași îndeplini datoriile și de comandant.

*Art. 85. — Datorii și atribuțiuni generale.*

Secundul execută întocmai ordinele comandantului, căruia dătoarește supunere și respect. El are autoritate asupra întregului personal și exercită această autoritate fără a împiedica exercitarea atribuțiilor speciale ale celor-alți ofițeri, după cum se specifică în regulamentul de față, căutând chiar să înlesnească îndeplinirea datoriilor lor speciale și dând seamă comandantului de toate neglijențele ce ar constata din parte-le.

*Art. 86. — Însărcinări speciale.*

Secundul este însărcinat în special cu poliția bordului, cu întreținerea generală a bastimentului și cu tot ce privește operațiunile mărfurilor.

Este direct răspunzător către comandant de tot materialul cuprins în inventariul bordului.

*Art. 87. — Inițiativa secundului.*

Secundul informează pe comandant de tot ce se întâmplă la bord.

Nu ia inițiativa nici unei mișcări și nu dă nici un ordin, în afară de acele ale serviciului deja stabilit la bord, de cât în cazul când comandantul este lipsă de la bord, în care caz trebuie să raporteze toate măsurile ce a luat în lipsă-i.

*Art. 88. — Supravegherea operațiunilor.*

În timpul încărcărilor și descărcărilor secundul veghează ca oamenii destinați la vinciuri și magazii să fie în totdeauna la postul lor, pentru a înlesni arimajul și manipularea lor.

El trebuie să fie bine pătruns ca manipularea mărfurilor este una din chestiunile de căpetenie ale serviciului său; în consecință este dator să fie prezent în tot timpul cât se fac asemenea operațiuni la bord, pentru a-și da seamă de tot ce se imbarcă sau debarcă.

Dacă observă că lucrările la bord sunt rău sau încet făcute, sau nu sunt executate, conform ordinelor date, raportează imediat comandantului, care previne pe agent.

Supravegherea și buna condiție a bocaportelor, mușamalelor și separațiilor magaziiilor cad în sarcina secundului.

*Art. 89. — Însărcinări suplimentare.*

Pe vasele unde nu s'ar găsi imbarcați un impiegat postal, un intendent și un impiegat de revizie, secundul este însărcinat și cu:

- a) Primirea, paza și conservarea poștei, grupurilor și obiectelor de valoare, precum și cu observarea pașapoartelor călătorilor;
- b) Supravegherea mesei și tratamentul călătorilor;
- c) Controlul și încasarea taxelor asupra biletelor călătorilor;
- d) Supravegherea întreținerii albiturilor obiectelor și materialelor din inventar.

*Art. 90. — Postul secundului, dispoziții la plecare și sosire.*

Când comandantul comandă în persoană, postul secundului este la provă; el veghează ca tot celalt personal să fie la locul său.

El ia toate dispozițiunile necesare atât pentru plecare cât și pentru sosire și se asigură în persoană că totul este în bună ordine și siguranță, ia ordinele comandantului pentru a pregăti ancorele, fie pentru ancorat fie pentru a le ambarca și lega la postul lor de mare, supraveghează serviciul șefului de echipaj și echipajul în genere și se aplică a cunoaște aptitudinea și valoarea fie-cărui om din echipaj.

*Art. 91. — Serviciul de cart și gardă. Grija secundului în timpul cartului său.*

Atât în stațiune cât și în mers, secundul concură cu cei-alți ofițeri la serviciul de gardă și cart. În timpul cartului el va fi cu cea mai mare atențiune, cunoscând că siguranța vasului în tot acest timp îi este încredințată personal.

Dacă are vre-o îndoială asupra drumului sau execuțiunii vreunei manevre, la apropierea vre-unui pericol, sau în ori-ce circumstanță importantă, va anunța imediat pe comandant, fără al cărui ordin nu va putea nici să schimbe drumul la compas, nici să ia vre-o deciziune importantă.

Totuși când s'ar ivi un pericol iminent, pe care trebuie să'l evite la moment, este dator, pe propria sa răspundere, a face manevra necesară, chemând imediat pe comandant.

La finele cartului nu va părăsi comanda mai înainte de a fi încredințat personal cartul ofițerului care'i succede și de a fi dat toate relațiunile atât asupra evenimentelor întâmplăte în timpul cartului său, precum și de a-l fi informat asupra tuturilor celoralte circumstanțe relative la navigația și siguranța vasului.

*Art. 92. — Inlocuirea în caz de boală Părăsirea bordului.*

În caz de boală atât în călătorie, cât și în port, va anunța la



timp pe comandant pentru ca acesta să poată lua imediat toate măsurile pentru a-l înlocui.

El nu lipsește nici-odată dela bord în același timp cu comandantul și când voește să se coboare la uscat va cere voe comandantului și nu va părăsi bordul fără autorizația prealabilă a acestuia.

*Art. 93. — Permisuni de absență echipajului.*

Cu autorizația comandantului, poate acorda permisuni de absență momentană personalului de punte.

*Art. 94. — Înainte de sosire se încredințează dacă nu sunt contrabande la bord.*

În ajunul sosirii într'un port secundul face o inspecție bastimentului căutând a se asigura că nici un obiect de contrabandă să nu fie ascuns de echipaj.

Înainte de a intra în port dă ordin să se strângă și să i se aducă, dacă sunt în cantități mai mari, tutunul, țigările, vinurile și în genere toate obiectele de proveniență străină aparținând echipajului și le închide într'un loc anumit.

*Art. 95. — Jurnalul de încărcare. Inscierea zilnică a pescajului. Inspecțiunea cârmei de mână.*

Secundul ține jurnalul de încărcare al bastimentului. El ia pescajul în fie-care seară și-l înscrie în jurnalul de bord.

Incearcă cel puțin odată pe lună cârma de mână, asigurându-se de buna ei funcțiune.

*Art. 96. — Serviciul general al punței.*

Secundul este dator să ajute pe comandant în toate împrejurările. El conduce serviciul de punte în mers și în port, regulează întrebuintarea echipajului, fie la curățenia vasului, fie la descărcarea și încărcarea mărfurilor. El este răspunzător nu numai de întreținerea corpului vasului, dar și de întreținerea punței, arboradei, bărcilor și a întregului inventar de punte. Ingrijeste ca materialul de curățenie și întreținere să fie întrebuintat cu economie. El ține registrele de primire și consumațiune ale materialelor, de curățenie și întreținere necesare punței. Pulberea, rachetele, focurile bengale și orice materii explozibile vor fi păstrate de secund în loc sigur și izolat.

Secundul va aduce la cunoștința maștrilor și echipajului toate dispozițiunile regulamentului de față în ceea ce privește pe fie-care.

## CAPITOLUL VI

### **Al doilea ofițer. Indatoriri speciale.**

#### *Art. 97. — Ofițerii.*

Ofițerul cel mai vechiu după secund ia denumirea de al II-lea ofițer și dacă sunt mai mulți după vechimea lor urmează ordinea naturală de al III-lea, al IV-lea, etc.

#### *Art. 98. — Al doilea ofițer, ajutor de secund.*

Al doilea ofițer ajută pe secund în tot ce privește operațiunile relative la ambarcare și debarcarea mărfurilor, la instalarea călătorilor și bagajelor în genere.

#### *Art. 99. — Serviciul în port și serviciul în mers.*

Pentru serviciul în port, al doilea ofițer se va conforma articolelor relative din datoriile generale și cele cuprinse sub capitolul „Serviciul de gardă“.

Pentru serviciul în timpul navigațiunei se va conforma celor prescrise la capitolul „Serviciul de cart“.

#### *Art. 100. — Posturile ofițerilor II-lea și III-lea.*

La posturile de plecare și sosire, al doilea ofițer stă la pupă și veghează să se execute ordinele comandantului.

Al treilea ofițer, când este, stă lângă comandant și transmite ordinele acestuia, asigurându-se de executarea lor.

#### *Art. 101. — Al doilea ofițer asistă la plata salariilor.*

Ofițerul al doilea trebuie să fie prezent la plata salariilor personalului la finele luni sau călătoriei.

#### *Art. 102. — Al doilea ofițer poate înlocui pe comandant față de autoritățile portului.*

În toate porturile, ofițerul II-lea va putea înlocui pe comandant față de diferitele autorități și oficii maritime pentru formalitățile vamale, sanitare etc.

#### *Art. 103. — Al doilea ofițer e însărcinat în special cu arhiva și cancelaria bordului.*

Al doilea ofițer ține arhiva, prepară toate actele și corespon-

dența referitoare la serviciul și afacerile vasului adresate Direcțiunii, inspectoratului, agențiilor, furnisoriilor, etc. Le supune comandantului pentru a le semna, dându-le cursul convenit.

Al doilea ofițer îngrijește ca bonurile și facturile antreprenorilor și furnisoriilor să fie certificate mai întâiu de șefii direcți, care trebuie să se asigure că lucrul sau furnitura au fost bine și exact executată, și că prețurile unitare au fost moderate; aceste facturi sunt supuse în urmă de al doilea ofițer comandantului pentru a-le contra-semna, înaintându-le în regulă Direcțiunii.

Intocmește și prezintă comandantului foile de mutație pentru a le semna, înaintându-le inspectoratului înaintea plecării în călătorie.

Intocmește la finele fie-cărei luni, sau călătorii, listele de plată și le prezintă comandantului pentru a le semna și înainta inspectoratului pentru verificare.

Ține registrul de ordine circulare, în care trece toate ordinele circulare care interesează vaporul.

Ține registrul de intrarea și eșirea corespondenței.

*Art. 104. — Păstrează inventarele, obiectele și materialul de navigație.*

Al doilea ofițer are îngrijirea registrelor, cărților, hărților, instrumentelor și materialului de navigație, timonerie și semnale. El va raporta comandantului de toate hărțile și cărțile necesare în călătoria ce va întreprinde vasul.

Ofițerul al doilea va afișa în camera de navigație instrucțiunile pentru semnalele de zi și de noapte ce trebuiesc a se face în punctele de trecere importante și în cazurile de avarii.

Afară de acestea îngrijește ca hărțile în care a survenit vre-o modificare să fie înlocuite, iar dacă aceasta nu e posibil momentan, ofițerul al doilea va face corecțiunea necesară pe hartă, conform instrucțiunilor primite. Se va procede tot ast-fel și cu cartea farurilor.

Ofițerul al doilea se va ocupa de justa gradare a saulelor locului și sondele. El va îngriji a regula ceasornicul bordului odată pe zi la orele 12.

*Art. 105. — Ingrijește de arborarea pavilionului și mărcilor distinctive.*

Ofițerul al doilea va îngriji a se ridica în fie-care zi la orele 8, atât în țară cât și în streinătate, în port sau radă, pavilionul român de comerț și a se coborâ la apusul soarelui; îngrijește asemenea a se arboră în conformitate cu art. 4—8 pavilioane și mărcile distinctive, după împrejurări.

## CAPITOLUL VII

### **Serviciul de cart. Dispozițiuni generale.**

*Art. 106. — Ce se înțelege prin serviciul de cart și când se face.*

Când bastimentul a eșit din port, comandantul ordonă serviciul de cart. Serviciul coprinde:

Intrebuințarea și întreținerea tuturilor mașinelor, aparatelor și instalațiunilor cu care vasul este înzestrat pentru navigație și siguranța vasului, călătorilor, personalului și încărcământului, executarea dispozițiunilor necesare pentru a garanta această siguranță în contra pericolelor mării, precum și menținerea ordinei și disciplinei la bord în ori-ce ocaziune.

*Art. 107. — Responsabilitatea în timpul cartului.*

Afară de comandant, mai este răspunzător în timpul cartului ofițerul de cart, a cărui răspundere încetează numai când comanda este luată efectiv de comandant.

*Art. 108. — Responsabilitatea în situațiunile nesigure*

Ofițerul de cart este dator ca imediat ce vasul să găsește în o situație, care după părerea sa ar fi nesigură sau primejdioasă, să anunțe imediat pe comandant sau pe ofițerul care îl înlocuește în comandă. Dacă comandantul nu ia imediat măsuri și situația periculoasă se menține sau se agravează, datoria ofițerului de cart este de a atrage formal atenția comandantului asupra pericolului.

Numai dacă va fi procedat ast-fel ofițerul de cart va fi descărcat de răspundere în caz de avarii.

*Art. 109. — Ținerea exactă a drumului. Cazurile când trebuie să se abată dela drumul dat.*

Comandantul dă ofițerului de cart atât la compasul etalon cât și la compasul cârmei drumul care trebuie ținut exact.

Dacă ofițerul de cart găsește necesar, pentru siguranța vasului sau buna navigațiune, a se abate dela drumul dat, va anunța pe comandant spuindu-i, motivul pentru care crede necesar această abatere și comandantul va decide.

Dacă circumstanțele navigației cer o schimbare imediată a drumului, ofițerul de cart o va face, anunțând în același timp pe comandant.

Ofițerul de cart este dator a controla drumul dat la compas, cu acel ce trebuie urmat pe hartă, asigurându-se de exactitatea lui și făcând calculele necesare.

*Art. 110.—Cunoașterea regulilor internaționale de navigație.*

Ofițerul de cart trebuie să cunoască perfect regulile internaționale de navigație și dispozițiile codului de abordaj, conformându-se lor.

*Art. 111 —Regularea serviciilor de cart.*

Serviciul de cart se face în modul următor:

a) Ofițerii fac cartul în două când nu există al 3-lea ofițer la bord;

b) Personalul de punte face cartul în două pe borduri;

c) Personalul mașinei face cartul în trei, când pe bord se găsesc trei mecanici, afară de mecanicul șef; acesta nu face de cart, afară de cazul când unul din mecanici este bolnav și atunci îl înlocuște;

d) Personalul de serviciu, după tabloul întocmit de intendent și aprobat de comandant. În acest tablou se va prevedea personalul de zi și de noapte, împărțit pe clase; pentru serviciul de cart, secundul împarte echipajul în două borduri, întocmind un tablou, pe care îl supune aprobării comandantului.

Carturile sunt în număr de șapte:

12—4 p. m., 4—6, 6—8, 8—12, 12—4, 4—8 și 8—12 a. m.

La eșire în mare intră întâi de cart bordul tribord.

La 5 o., 30 seara bordul liber ia cina și la 6 ore intră de cart, iar bordul ce rămâne liber cinează apoi.

La 7 o., 30 dimineața ia gustarea bordul liber și la 8 intră de cart.

La 11 o., 30 bordul liber ia prânzul și la 12 intră de cart; apoi prânzește bordul ce iese din cart.

**Ofițerii de cart.**

*Art. 112.—Ordinele comandantului.*

Ofițerul care ia cel întâi cartul primește direct dela comandant ordinele particulare ale acestuia, precum și drumul de urmat la compas; el le transmite succesivului său.

Ofițerul de cart este răspunzător față de comandant de executarea tuturor ordinelor ce a primit fie direct, fie comunicate prin ofițerul care l'a precedat, precum și de acelea înscrise în jurnalul de bord.

Ofițerul care urmează să lua primul cart de noapte, care e dela 8—12 o., cere dela comandant ordinele sale pentru serviciul de noapte și care trebuiesc scrise și în jurnalul de bord.

*Art. 113. — Predarea serviciului de cart.*

Ofițerul de cart în nici un caz nu poate părăsi serviciul său fără a fi fost schimbat regulat de succesorul său, căruia îi dă în primire ordinele comandantului, comunicându-i drumul urmat și evenimentele întâmplare, precum și ori-ce indicațiuni relative la poziția vasului care ar fi de natură să intereseze ofițerul care urmează de cart. După predarea cartului, el își va scrie cartul în jurnalul de bord și apoi părăsește puntea de comandă.

*Art. 114. — Observațiuni astronomice.*

Ofițerul de cart face, de câte ori are putința, variația compasului, de care ia notă pentru a o trece în jurnalul de bord, la terminarea cartului.

În toate zilele la 11 o., 30 m. a. m., și întru cât timpul permite, previne pe comandant și pe ofițeri pentru observarea latitudinii.

*Art. 115. — Postul și atențiunea ofițerului de cart.*

Postul ofițerului de cart este pe comandă. Ofițerul de cart supraveghează drumul cu cea mai mare atențiune. Trebuie să evite ori-ce conversație cu călătorii și în caz când este provocat răspunde scurt, dar cu politeță.

Cât timp este de cart îi este interzis a se ocupa de lucruri străine serviciului, precum și de a șede, citi, dormi, mânca sau fuma. Venirea călătorilor pe comandă este cu desăvârșire oprită.

*Art. 116 — Supravegherea punței*

Ofițerul de cart observă ca călătorii de ori-ce clasă să nu fie inutil deranjați de echipaj pentru motive de serviciu. Observă asemenea ca călătorii să nu contravină regulamentelor, sau ordinelor date pe bord, privitoare la poliția și siguranța vasului.

*Art. 117. — Serviciul de noapte.*

Noaptea ofițerul de cart se asigură că timonierul și oamenii de veghe sunt atenți și la posturile lor și că cei din urmă supraveghează cu vigilență exteriorul și focurile de drum. Se îngrijește ca personalul de cart să se schimbe la timp.

Nu permite nimănui a umbla pe punte cu lumini.

La apusul soarelui, ofițerul de cart ordonă scoborârea pavilionului și aprinderea felinarelor de drum, care trebuie să lumineze până la răsăritul soarelui.

Ține ca primul chelner să 'i raporteze despre stingerea luminelor din saloane la orele fixate prin prezentul regulament.

*Art. 118. — Atențiune la punctele zărite.*

Indată ce zărește uscatul, un far sau un foc de bastiment, ofițerul de cart previne fără întârziere pe comandant.

Relevează punctele sau farurile în vedere și determină distanța la care trece, și notează relevementele și ora exactă la care le-a luat, pentru a le scrie în jurnalul de bord, la finele cartului.

*Art. 119. — Comunicațiunea cu mașina.*

De câte ori trebuie să se transmită vre-o comandă la mașină' ofițerul de cart va da mai întâiu semnalul atențiune cu telegraful sau prin porto-voce; în acest scop se asigură, la luarea cartului, de buna comunicare între comandă și mașină, atât prin telegraf cât și prin porto-voce.

*Art. 120. — Responsabilitatea ofițerilor de cart.*

Ofițerul de cart este absolut răspunzător de toate dispozițiunile ce ia în exercițiul funcțiunei sale.

Vaporul cu călătorii, personalul și încărcământul este în timpul cartului său încredințat conducerii și îngrijirii lui, întru cât comandantul sau înlocuitorul acestuia nu a luat efectiv comanda.

Ofițerii de cart trebuie să fie conștienți de marea lor răspundere și vor pune cea mai mare atențiune, zel și abnegație pentru îndeplinirea datoriei lor.

Se asigură că armamentele bărcilor de salvare, oamenii de veghe în diferitele posturi pentru cabine între punte, personalul, sunt deștepți la posturile lor. Va controla dacă sondele se execută regulat, dacă lucrările se fac fără sgomot și că pretutindeni domnește ordine și liniște.

*Art. 121. — Serviciul de cart cu doi ofițeri.*

Dacă doi ofițeri fac cartul împreună, cel mai tânăr va ajuta pe cel mai vechiu la îndeplinirea serviciului în toate direcțiunile. Cel mai tânăr va face în fie-care cart un rond, atât ziua cât și noaptea, în întreg bastimentul, exceptând părțile locuite de călători.

Timpul când trebuie să se facă rondul e hotărât de ofițerul șef de cart, căruia va raporta constatările rondei.

*Art. 122 — Supravegherea ventilației.*

Ofițerul de cart se va îngriji ca trombele de vânt să fie con-

tinuu în vânt, când este nevoie a se aera magazinele, coridoarele, saloanele, etc., atât cât timpul este bun. Când timpul începe să se strice, se vor închide sau întoarce sub vânt. Îngrijește ca trombele de vânt ale mașinelor să fie în vânt, dacă mecanicul nu cere alt-fel.

*Art. 123. — Oamenii de veghe.*

Ofițerul de cart observă ca oamenii de veghe să anunțe cu voce tare imediat ce zăresc lumină, faruri sau pământ, arătând și direcția în care se zăresc.

*Art. 124. — Curățenia punței.*

Ofițerul de cart de la 4—8 dim. îngrijește ca puntea să fie spălată, furbisagiul terminat înainte de orele 8 dimineața și în ori-ce caz înainte de eșirea călătorilor pe punte. Dacă sunt călători de clasa 3 pe punte, nu se va spăla puntea clasei 3-a de cât după ce aceștia au luat gustarea. Ori-ce murdărie făcută pe punte de călători în cursul zilei se va curăți de personalul punței, neașteptându-se curățenia de a doua zi.

**Serviciul de gardă.**

*Art. 125. — Organizarea serviciului de gardă.*

După ce bastimentul a sosit în port, a ancorat sau legat și se află în siguranță, se poate începe serviciul de gardă.

Pentru serviciul de gardă secundul, mecanicul-șef și intendentul întocmesc tablouri de gardă, pe care le supune comandantului la sosirea în port.

O gardă trebuie să coprindă personal de punte, de mașină și de serviciu pentru călători, suficient pentru a asigura paza bastimentului și încărcământului, funcționarea aparatelor și mașinelor auxiliare, precum și serviciul călătorilor ce rămân la bord.

Serviciul de gardă ține atât cât bastimentul se află în port și e în siguranță.

Serviciul unei gărzi nu poate fi mai mare de 6 ore pentru oamenii echipagiului; serviciul de gardă pentru ofițeri va fi 24 ore.

*Art. 126. — Întrebuințarea personalului care nu e de gardă.*

Tot personalul bordului care nu e de gardă este întrebuințat pentru încărcarea și debarcarea mărfurilor, curățenia cabinelor, closetelor, saloanelor și localurilor destinate călătorilor, îngrijirea căldărilor și mașinelor.



Personalul care nu e de gardă nu poate părăsi bordul nici după încetarea lucrului, fără învoirea comandantului.

Lucrul oamenilor de punte în timpul zilei în port va fi regulat de secund după necesități. Oamenii ce nu sunt de gardă și nici întrebuințați la mărfuri, vor fi întrebuințați la curățenia bastimentului.

Când bastimentele nu operează, orele de lucru sunt :

Dela 6 la 7 dimineța ;

„ 7.30 la 11.30 dimineța ;

„ 1 la 5.30 după amiazi.

*Art. 127. — Rondele ofițerului de gardă.*

Ofițerul de gardă va face o rondă cel puțin o-dată pe noapte, pentru a se asigura că oamenii de gardă sunt la posturile lor, că legăturile vasului sunt bune, că magaziile sunt închise și dacă plouă au mușamale, că chelnerii nu dorm prin saloane și că felinarele după punte și de ancoră ard bine. De rezultatul rôndei rapotează a doua zi comandantului, la orele 8 dimineța.

*Art. 128. — Personalul ce compune o gardă.*

Atât în timpul nopței, cât și în timpul zilei, personalul ce compune o gardă trebuie să coprindă cel puțin un marinar pe punte și un timonier la intrarea sau scara bastimentului, un fochist de fiecare căldare în presiune, un ungător și un mecanic sau sub-mecanic și numărul de chelneri necesari pentru serviciul călătorilor aflați la bord. Ofițerul de gardă va veghia ca oamenii de gardă să nu-și părăsească posturile, nici să doarmă, sau să se ocupe cu alt-ceva de cât cu supraveghierea.

*Art. 129. — Ofițerul de gardă veghiază contra fraudelor.*

Ofițerul de gardă veghiază ca nici un obiect, aparținând bordului, încărcământului sau călătorilor, să fie scos de la bord în mod fraudulos și e răspunzător pecuniar de amenzile ce s'ar da bastimentului în acest caz.

*Art. 130. — Datoria mecanicului de gardă.*

Mecanicul de gardă veghiază cu fochiștii de gardă la căldări să nu 'și părăsească postul și ca ungătorul de gardă să ungă și să întrețină mașinile și aparatele auxiliare, care sunt în funcțiune, atât pe punte cât și în camera mașinelor.

*Art. 131. — Jurnalul de bord în serviciul de gardă.*

Ofițerul de gardă înscrie pe jurnalul de bord toate evenimentele și mișcările ivite în timpul gârzei sale.

*Art. 132. — Când șeful de echipajiu concură la gardă cu ofițerii.*

Când afară de secund nu mai e de cât un singur ofițer, șeful de echipaj concură cu ofițerii la serviciul de gardă.

#### SERVICIUL MAȘINELOR.

### **Dispozițiuni generale.**

*Art. 133. — Mecanicul-șef.*

Serviciul mașinelor coprinde întreținerea și utilizarea tuturor mașinelor, aparatelor și instalațiunilor mecanice și electrice din camerele mașinelor și de pe punte.

Serviciul mașinelor este condus de mecanicul-șef, conform dispozițiunilor acestui regulament, instrucțiunilor Direcțiunei și ordinelor comandantului

Tot personalul mașinei trebuie să i se supună fără șovăire.

În caz de absență motivată sau boală, mecanicul-șef este înlocuit de al doilea mecanic.

*Art. 134. — Mecanicii sunt asimilați cu ofițerii.*

Mecanicii în general au drepturile și îndatoririle ofițerilor, cu care sunt asimilați. Pentru serviciul și disciplina la bord se vor conforma întocmai celor coprinse în prezentul regulament și instrucțiunilor Direcțiunei.

*Art. 135. — Nu sunt permise schimbări la mașini.*

Nici o schimbare în mașină, în parte sau în total nu e permisă fără autorizațiunea Direcțiunei.

Greutățile sau tensiunea resoartelor de presiune nu poate fi modificată, nici presiunea la căldări mai ridicată de cât acea stabilită de serviciul tehnic

*Art. 136. — Mecanicii de cart.*

Mecanicul de cart conduce în tot timpul cartului său mașinele și căldările, întru cât mecanicul-șef nu ia însuși comanda. Pe vaporele cu doi mecanici, fie-care mașină 'și are personalul său de cart și mecanicul cel mai vechiu în cart are supravegherea generală

Mecanicii de cart sunt absolut răspunzători de toate dispozițiunile luate în timpul cartului lor și pentru executarea punctuală a serviciului. Ori-ce ordin dat de comandant sau de ofițerul de cart va fi executat cu promptitudine.

Toate dispozițiunile mecanicului-șef vor fi executate cu cea mai mare exactitate.

Ori-ce ar surveni în timpul cartului i se va raporta acestuia.

*Art. 137.— Predarea serviciului de cart la mașini.*

Nimenea din personalul de cart la mașină nu va părăsi postul înainte de a fi predat serviciul înlocuitorului său.

La finele cartului mecanicul ce ese din cart, va scrie, conform regulamentului, cartul său în jurnalul mașinei.

Când înlocuitorul se prezintă la cart i se va preda cartul în regulă, punându-se în curent cu toate amănuntele referitoare la merul serviciului și mașinelor.

*Art. 138.— Avizarea plecării.*

Data și ora plecării va fi comunicată de comandant mecanicului-șef cât posibil mai de timpuriu, pentru ca acesta să aibă tot timpul pentru a lua dispozițiunile necesare la căldări și mașini.

*Art. 139.— Reparațiuni.*

Pentru lucrările și reparațiunile de făcut la mașini și căldări în țară, hotărăște inspectoratul sub rezerva aprobării Direcțiunii. Pentru lucrările și reparațiunile de făcut la mașină în străinătate, se va cere prealabil autorizațiunea Direcțiunii pe cale telegrafică. Pentru lucrările și reparațiunile urgente, a căror necesitate se ivește în străinătate și nu se poate aștepta nici avizul telegrafic al Direcțiunii, comandantul ia măsurile necesare împreună cu agenția, raportând telegrafic, ori în scris, spre a justifica necesitatea reparațiunii lor executate. Materialele vechi rămase prin înlocuire, reparații sau schimbări, se vor lua la bord și preda la sosirea în țară inspectoratului.

Lucrările și reparațiunile executate la mașină se vor înscrie și în jurnalul mașinei.

*Art. 140.— Serviciul mașinelor în timpul staționărilor îndelungate.*

Serviciul mașinelor pe vapoarele cari staționează mai mult timp, fie pentru reparații, fie pentru rezervă, se regulează cu aprobarea comandantului, de mecanicul-șef, care hotărăște oamenii de lucru și oamenii de gardă. Oamenii de gardă care au eșit dimineața, nu iau parte la lucru a doua zi până la amiază

(Va urma)