



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 172 (XVI) — Nr. 517

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 9 iunie 2004

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
LEGI ȘI DECRETE		
209.	— Lege pentru acceptarea unor amendamente adoptate prin rezoluții de către Organizația Maritimă Internațională la Londra la 24 mai 2002 și, respectiv, la 12 decembrie 2002, la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată	1-8
374.	— Decret privind promulgarea Legii pentru acceptarea unor amendamente adoptate prin rezoluții de către Organizația Maritimă Internațională la Londra la 24 mai 2002 și, respectiv, la 12 decembrie 2002, la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată	8

LEGI ȘI DECRETE

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

LEGE

**pentru acceptarea unor amendamente adoptate prin rezoluții
de către Organizația Maritimă Internațională la Londra la 24 mai 2002 și, respectiv,
la 12 decembrie 2002, la anexa la Convenția internațională din 1974
pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată**

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Art. 1. — Se acceptă Amendamentele la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.123 (75) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 24 mai 2002.

Art. 2. — Se acceptă Amendamentele la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.134 (76) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 12 decembrie 2002.

Art. 3. — Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va lua măsurile necesare în vederea punerii în aplicare a amendamentelor prevăzute la art. 1 și 2.

Această lege a fost adoptată de Camera Deputaților în ședința din 14 aprilie 2004, cu respectarea prevederilor art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR
VALER DORNEANU

Această lege a fost adoptată de Senat în ședința din 3 mai 2004, cu respectarea prevederilor art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,
DAN MIRCEA POPESCU

București, 27 mai 2004.
Nr. 209.

REZOLUȚIA MSC.123 (75)*
(adoptată la 24 mai 2002)

ADOPTAREA AMENDAMENTELOR
la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată

Comitetul Securității Maritime,
amintind art. 28(b) din Convenția privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului,

amintind și art. VIII(b) din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (denumită în continuare *Convenția*) referitor la procedura de amendare aplicabilă anexei la Convenție, cu excepția prevederilor cap. I al acesteia,

luând în considerare, la cea de-a 75-a sesiune a sa, amendamentele la Convenție, propuse și difuzate în conformitate cu art. VIII(b)(i) la aceasta,

1. adoptă, în conformitate cu art. VIII(b)(iv) din Convenție, amendamentele la Convenție, al căror text este dat în anexa la prezenta rezoluție;

2. stabilește, în conformitate cu art. VIII(b)(vi)(2)(bb) din Convenție, că amendamentele se vor considera ca fiind acceptate la 1 iulie 2003, cu excepția cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din guvernele contractante la Convenție sau guvernele contractante ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;

3. invită guvernele contractante la Convenție să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) din Convenție, amendamentele vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2004, după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

4. solicită secretarului general, în conformitate cu art. VIII(b)(v) din Convenție, să transmită tuturor guvernelor contractante la Convenție copii certificate ale prezentei rezoluții și ale textului amendamentelor conținute în anexă;

5. solicită în plus secretarului general să transmită copii ale acestei rezoluții și ale anexei la aceasta membrilor Organizației care nu sunt guverne contractante la Convenție.

ANEXĂ

la Rezoluția MSC.123 (75)

AMENDAMENTE

la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată

CAPITOLUL IV

Radiocomunicații

REGULA 1

Aplicare

1. Paragrafele 3, 4, 5, 6 și 7 se elimină.

2. Paragraful 8 existent se renumerează ca paragraful 3.

REGULA 3

Scutiri

3. Cuvântul „; sau“ de la sfârșitul paragrafului 2.1 se înlocuiește cu punct (.).

4. Paragraful 2.3 se elimină.

REGULA 4

Cerințe funcționale

5. În paragraful 1.6, referirea la „V/12(g) și (h)“ se înlocuiește cu „V/19.2.3.2“.

*) Traducere.

REGULA 7

Echipament radio: Generalități

6. Paragrafele 2, 3 și 4 se elimină.

7. Paragraful 5 existent se renumerează ca paragraful 2.

REGULA 12

Ascultarea

8. Paragraful 4 se elimină.

REGULA 14

Standarde de performanță

9. În paragraful 1, la a doua propoziție, se elimină cuvintele „Sub rezerva paragrafului 2“.

10. Paragraful 2 se elimină.

CAPITOLUL V

Siguranța navigației

REGULA 21

Codul internațional de semnale

11. Titlul regulii se înlocuiește cu următorul text:

„Codul internațional de semnale și Manualul IAMSAR“

12. Paragraful existent se numerează ca paragraful 1.

13. Se adaugă un nou paragraf 2:

„2. Toate navele trebuie să aibă o copie actualizată a vol. III din Manualul internațional pentru căutare și salvare aeronautică și maritimă (Manualul IAMSAR).“

CAPITOLUL VI

Transportul de mărfuri

REGULA 2

Informația asupra mărfii

14. În paragraful 2.3 existent, cuvintele „regulii VII/2“ se înlocuiesc cu cuvintele „Codului IMDG, așa cum s-a definit în regula VII/1.1“.

REGULA 5

Arimare și siguranță

15. În paragraful 1 existent, cuvintele „Marfa și unitățile de marfă“ se înlocuiesc cu cuvintele „Marfa, unitățile de marfă și unitățile de transport marfă“.

16. În paragraful 2 existent, cuvintele „marfa transportată în unitatea de marfă“ se înlocuiesc cu cuvintele „marfa, unitățile de marfă și unitățile de transport marfă“.

17. În paragraful 4 existent, cuvintele „unitățile de marfă“ se înlocuiesc cu cuvintele „unitățile de marfă și unitățile de transport marfă“ (în două locuri).

18. În paragraful 5 existent, cuvântul „Containere“ se înlocuiește cu cuvintele „Containerele de transport“ și la ultimul rând, după „(CSC)“, la sfârșitul frazei, se adaugă cuvintele „așa cum a fost amendată“.

19. Paragraful 6 existent se înlocuiește cu următorul text:
„Toate mărfurile, altele decât mărfurile solide și lichide în vrac, unitățile de marfă și unitățile de transport marfă trebuie să fie încărcate, arimate și asigurate pe toată durata voiajului, în conformitate cu Manualul de asigurare a mărfii, aprobat de Administrație. La navele cu încăperi ro-ro, așa cum au fost definite în regula II-2/3.41, asigurarea tuturor acestor mărfuri, unități de marfă și unități de transport marfă, în conformitate cu Manualul de asigurare a mărfii, trebuie să fie efectuată înainte ca nava să

părăsească dana. Manualul de asigurare a mărfii trebuie întocmit la un standard cel puțin echivalent cu instrucțiunile relevante elaborate de Organizație.“

REGULA 6

Condiții de acceptare pentru transportul mărfurilor

20. În paragraful 3 existent, cuvintele „regulii VII/2“ se înlocuiesc cu cuvintele „Codului IMDG, așa cum s-a definit în regula VII/1.1“.

CAPITOLUL VII

Transportul mărfurilor periculoase

21. Partea A existentă se înlocuiește cu următoarea nouă parte A și partea A-1:

*„PARTEA A**Transportul mărfurilor periculoase sub formă ambalată*

REGULA 1

Definiții

În sensul acestui capitol, dacă nu se prevede în mod expres altfel:

1. *Codul IMDG* înseamnă Codul maritim internațional pentru mărfuri periculoase (IMDG), adoptat de Comitetul Securității Maritime al Organizației prin Rezoluția MSC.122 (75), așa cum poate fi amendat de Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, să intre în vigoare și să aibă efect conform prevederilor art. VIII din prezenta Convenție referitor la procedurile de amendare aplicabile anexe, cu excepția cap. I.

2. *Mărfuri periculoase* înseamnă substanțe, materiale și produse incluse în Codul IMDG.

3. *Formă ambalată* înseamnă forma de ambalare specificată în Codul IMDG.

REGULA 2

Aplicare

1. Dacă nu se prevede în mod expres altfel, această parte se aplică transportului de mărfuri periculoase sub formă ambalată la bordul tuturor navelor cărora li se aplică prezentele reguli și la bordul navelor de marfă cu un tonaj brut mai mic de 500.

2. Prevederile acestei părți nu se aplică proviziilor și echipamentelor navei.

3. Transportul mărfurilor periculoase sub formă ambalată este interzis dacă nu se face în conformitate cu prevederile acestui capitol.

4. Suplimentar față de prevederile acestei părți, fiecare guvern contractant trebuie să emită sau să determine emiterea instrucțiunilor detaliate privind intervenția și primul ajutor medical acordat în caz de urgență, cerute în cazul incidentelor care implică mărfuri periculoase sub formă ambalată, ținându-se seama de instrucțiunile elaborate de Organizație.

REGULA 3

Cerințe pentru transportul mărfurilor periculoase

Transportul mărfurilor periculoase sub formă ambalată trebuie să corespundă prevederilor relevante ale Codului IMDG.

REGULA 4

Documente

1. În toate documentele privind transportul pe mare al mărfurilor periculoase sub formă ambalată trebuie folosită denumirea tehnică a acestora (nu se vor folosi doar

denumirile comerciale) și descrierea corectă trebuie făcută în conformitate cu clasificarea menționată în Codul IMDG.

2. Documentele de transport întocmite de expeditor trebuie să includă sau să fie însoțite de un certificat sau o declarație semnate care să ateste că marfa de expedit este corect ambalată, marcată, etichetată sau are afișe aplicate corect, după caz, și că ea corespunde condițiilor cerute pentru transport.

3. Persoana/persoanele responsabilă/responsabile cu ambalarea/încărcarea mărfurilor periculoase într-o unitate de transport marfă trebuie să dea un certificat de ambalare semnat pentru container/vehicul, în care se menționează că marfa a fost corect ambalată și asigurată în unitate și că s-au respectat toate cerințele aplicabile pentru acest transport. Acest certificat poate face parte din documentul menționat la paragraful 2.

4. În cazul în care există un motiv de a suspecta faptul că o unitate de transport marfă, în care sunt ambalate mărfuri periculoase, nu respectă cerințele paragrafului 2 sau 3 ori în cazul în care nu se prezintă un certificat de ambalare pentru container/vehicul, unitatea de transport marfă nu se acceptă pentru îmbarcare.

5. Fiecare navă care transportă mărfuri periculoase sub formă ambalată trebuie să aibă o listă specială sau un manifest de mărfuri care, în conformitate cu clasificarea menționată în Codul IMDG, să cuprindă mărfurile periculoase aflate la bord și amplasarea lor. În locul acestei liste speciale sau manifest se poate utiliza un plan detaliat de încărcare, care identifică după clase și indică locul de amplasare a tuturor mărfurilor periculoase la bord. Înaintea plecării, o copie a unuia dintre aceste documente se va prezenta persoanei sau organizației desemnate de autoritatea statului portului.

REGULA 5

Manualul de asigurare a mărfii

Marfa, unitățile de marfă și unitățile de transport marfă trebuie să fie încărcate, arimate și asigurate pe toată durata voiajului, în conformitate cu Manualul de asigurare a mărfii, aprobat de Administrație. Manualul de asigurare a mărfii trebuie să fie întocmit la un standard cel puțin echivalent cu instrucțiunile elaborate de Organizație.

REGULA 6

Raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase

1. Când are loc un incident care implică sau riscă să implice pierderea peste bord a unor mărfuri periculoase sub formă ambalată, comandantul sau altă persoană responsabilă pentru navă trebuie să raporteze imediat particularitățile acestui incident și cât mai pe larg posibil autorității celui mai apropiat stat riveran. Raportul va fi întocmit pe baza principiilor generale și a instrucțiunilor elaborate de Organizație.

2. În cazul în care o navă aflată în situația din paragraful 1 este abandonată sau în cazul în care raportul privind o astfel de navă este incomplet sau imposibil de obținut, compania, așa cum s-a definit în regula IX/1.2, trebuie să-și asume cât se poate mai mult din obligațiile ce revin comandantului prin această regulă.

PARTEA A-1

Transportul mărfurilor periculoase solide în vrac

REGULA 7

Definiții

Mărfuri periculoase solide în vrac înseamnă orice materiale, altele decât cele lichide sau gazoase, care se compun dintr-o combinație de particule, granule sau orice bucăți mai mari de material, având în general o compoziție uniformă, care sunt incluse în Codul IMDG și încărcate

direct în spațiile de marfă ale unei nave fără intermediul vreunei forme de ambalare și care includ astfel de materiale încărcate într-o barjă de pe o navă port-barjă.

REGULA 7-1

Aplicare

1. Dacă nu se prevede în mod expres altfel, această parte se aplică transportului de mărfuri periculoase solide în vrac de la bordul tuturor navelor cărora li se aplică prezentele reguli și de la bordul navelor de marfă cu un tonaj brut mai mic de 500.

2. Transportul mărfurilor periculoase solide în vrac este interzis dacă nu se face în conformitate cu prevederile acestei părți.

3. Suplimentar față de prevederile acestei părți, fiecare guvern contractant trebuie să emită sau să determine emiterea instrucțiunilor detaliate privind transportul în siguranță al mărfurilor periculoase solide în vrac, care trebuie să includă instrucțiunile cu privire la intervenția și primul ajutor medical acordat în caz de urgență, cerute în cazul incidentelor care implică mărfuri periculoase în vrac, ținându-se seama de instrucțiunile elaborate de Organizație.

REGULA 7-2

Documente

1. În toate documentele referitoare la transportul pe mare al mărfurilor periculoase solide în vrac trebuie folosită denumirea tehnică a acestora (nu se vor folosi doar denumirile comerciale).

2. Fiecare navă care transportă mărfuri periculoase solide în vrac trebuie să aibă o listă specială sau un manifest de mărfuri care să cuprindă mărfurile periculoase aflate la bord și locul lor de amplasare. În locul acestei liste speciale sau manifest se poate utiliza un plan detaliat de încărcare, care identifică după clase și indică locul de amplasare a tuturor mărfurilor periculoase la bord. Înaintea plecării, o copie a unuia dintre aceste documente se va prezenta persoanei sau organizației desemnate de autoritatea statului portului.

REGULA 7-3

Cerințe de arimare și separare a mărfii

1. Mărfurile periculoase solide în vrac trebuie să fie încărcate și arimate în mod corespunzător și în siguranță, ținându-se seama de natura mărfurilor. Mărfurile incompatibile trebuie să fie separate unele de altele.

2. Mărfurile periculoase solide în vrac susceptibile de încălzire sau combustie spontană nu trebuie să fie transportate, în afară de cazul în care au fost luate măsurile adecvate pentru reducerea la minim a posibilității de izbucnire a incendiului.

3. Mărfurile periculoase solide în vrac care emană vapori periculoși trebuie să fie depozitate într-o încăpere de marfă bine ventilată.

REGULA 7-4

Raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase

1. Când are loc un incident care implică sau riscă să implice pierderea peste bord a unor mărfuri periculoase solide în vrac, comandantul sau altă persoană responsabilă pentru navă trebuie să raporteze particularitățile acestui incident imediat și cât mai pe larg posibil autorității celui mai apropiat stat riveran. Raportul va fi întocmit pe baza principiilor generale și a instrucțiunilor elaborate de Organizație.

2. În cazul în care o navă aflată în situația menționată la paragraful 1 este abandonată sau în cazul în care

raportul privind o astfel de navă este incomplet sau imposibil de obținut, compania, așa cum s-a definit în regula IX/1.2, trebuie să-și asume cât se poate mai mult din obligațiile ce îi revin comandantului prin prezenta regulă.”

PARTEA D

Cerințe speciale pentru transportul sub formă ambalată la bordul navelor a combustibilului nuclear iradiat, plutoniului și deșeurilor cu un înalt grad de radioactivitate

REGULA 14

Definiții

22. Paragraful 2 existent se înlocuiește cu următorul text:
„2. *Marfă INF* înseamnă combustibil nuclear iradiat, plutoniu și deșeuri cu un înalt grad de radioactivitate,

transportate sub formă ambalată ca mărfuri, în conformitate cu clasa 7 din Codul IMDG.”

23. Paragraful 6 existent se elimină.

APENDICE

Certificate

— **Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri (formular P)**

24. În secțiunea 3, punctele 7 și 8 împreună cu notele de subsol aferente se elimină.

— **Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță radio pentru nava de marfă (formular R)**

25. În secțiunea 2, punctele 7 și 8 împreună cu notele de subsol aferente se elimină.

26. Secțiunea 4 se elimină.

REZOLUȚIA MSC.134 (76)*
(adoptată la 12 decembrie 2002)

ADOPTAREA AMENDAMENTELOR

la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată

Comitetul Securității Maritime, amintind art. 28(b) din Convenția privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului,

amintind și art. VIII(b) din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) (denumită în continuare *Convenția*) referitor la procedura de amendare aplicabilă anexei la Convenție, cu excepția prevederilor cap. I al acesteia,

luând în considerare, la cea de-a 76-a sesiune a sa, amendamentele la Convenție, propuse și difuzate în conformitate cu art. VIII(b)(i) la aceasta,

1. adoptă, în conformitate cu art. VIII(b)(iv) din Convenție, amendamentele la Convenție, al căror text este dat în anexa la prezenta rezoluție;

2. stabilește, în conformitate cu art. VIII(b)(vi)(2)(bb) din Convenție, că amendamentele se vor considera ca fiind acceptate la 1 ianuarie 2004, cu excepția cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din guvernele contractante la Convenție sau guvernele contractante ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;

3. invită guvernele contractante la Convenție să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) din Convenție, amendamentele vor intra în vigoare la 1 iulie 2004 după acceptarea lor, în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

4. solicită secretarului general, în conformitate cu art. VIII(b)(v) din Convenție, să transmită tuturor guvernelor contractante la Convenție copii certificate ale prezentei rezoluții și ale textului amendamentelor conținute în anexă;

5. solicită în plus secretarului general să transmită copii ale acestei rezoluții și ale anexei la aceasta membrilor Organizației care nu sunt guverne contractante la Convenție.

ANEXĂ

la Rezoluția MSC.134 (76)

AMENDAMENTE

la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată

CAPITOLUL II-1

Construcție — structură, compartimentare și stabilitate, mașini și instalații electrice

PARTEA A-1

Structura navelor

1. Următoarea nouă regulă 3-6 se adaugă după regula 3-5 existentă:

„REGULA 3-6

Accesul la și în spațiile din zona de marfă a petrolierelor și vrachierelor

1. Aplicare

1.1. Cu excepția celor prevăzute la paragraful 1.2, această regulă se aplică petrolierelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500 și vrachierelor, așa cum s-a definit

în regula IX/1, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 20.000, construite la 1 ianuarie 2005 sau după această dată.

1.2. Petrolierele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500, construite la 1 octombrie 1994 sau după această dată, dar înainte de 1 ianuarie 2005, trebuie să corespundă prevederilor regulii II-1/12-2 adoptate prin Rezoluția MSC.27 (61).

2. Mijloacele de acces în spațiile din zona de marfă și în alte spații

2.1. Fiecare spațiu din zona de marfă trebuie să fie prevăzut cu mijloace de acces permanente pentru a se putea, pe întreaga durată de viață a navei, să se efectueze inspecții generale și amănunțite, precum și măsurători de grosime la elementele structurale ale navei, de către Administrație și companie, așa cum s-a definit în

*) Traducere.

regula IX/1, și de către personalul navei și alte persoane, dacă este necesar. Aceste mijloace trebuie să corespundă cerințelor paragrafului 5 și Prevederilor tehnice pentru mijloacele de acces pentru inspecții, adoptate de Comitetul Securității Maritime prin Rezoluția MSC.133 (76), așa cum pot fi amendate de Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, să intre în vigoare și să aibă efect în conformitate cu prevederile art. VIII din prezenta Convenție cu privire la procedurile de amendare aplicabile anexei, cu excepția cap. I.

2.2. Dacă un mijloc de acces permanent poate fi susceptibil de deteriorare în timpul operațiunilor normale de încărcare și descărcare sau dacă nu este posibilă în practică instalarea mijloacelor permanente de acces, Administrația poate autoriza, în locul acestora, utilizarea mijloacelor de acces mobile sau portabile, așa cum s-a specificat în Prevederile tehnice, cu condiția ca mijloacele de fixare, asamblare, suspendare sau susținere a mijloacelor portabile de acces să facă parte permanent din structura navei. Întregul echipament portabil trebuie să poată fi imediat instalat sau desfășurat de personalul navei.

2.3. Construcția și materialele tuturor mijloacelor de acces și dispozitivelor lor de fixare de structura navei trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație. Mijloacele de acces trebuie să fie inspectate înainte de a fi utilizate pentru efectuarea inspecțiilor în conformitate cu regula I/10 sau în paralel cu acestea.

3. Accesul în siguranță la magazinele de marfă, tancurile de marfă, tancurile de balast și în alte spații

3.1. Accesul în siguranță la magazinele de marfă, coferdamuri, tancurile de balast, tancurile de marfă și în alte spații din zona de marfă trebuie să se facă direct de pe puntea deschisă și astfel încât să asigure inspectarea completă a acestor spații. Accesul în siguranță în spațiile dublului fund se poate face printr-un compartiment de pompe, coferdam adânc, tunel de tubulaturi, magazie de marfă, spațiu din dublu corp sau printr-un compartiment similar care nu este destinat transportului de hidrocarburi sau mărfurilor periculoase.

3.2. Tancurile și pereții lor, cu lungimea mai mare sau egală cu 35 m, trebuie să fie prevăzute cu cel puțin două guri și scări de acces, în măsura în care este posibil. Tancurile cu lungimea mai mică de 35 m trebuie să fie deservite de cel puțin o gură și o scară de acces. Dacă un tanc este compartimentat de unul sau mai mulți pereți diafragmă sau obstacole similare care nu permit mijloace de acces imediat la alte părți din tanc, trebuie instalate cel puțin două guri și scări de acces.

3.3. Fiecare magazie de marfă trebuie să fie prevăzută cu cel puțin două mijloace de acces, în măsura în care este posibil. În general, aceste mijloace de acces trebuie să fie dispuse în diagonală, de exemplu o intrare de acces în babord, lângă peretele prova, și alta în tribord, lângă peretele pupa.

4. Manualul de acces la structura navei

4.1. Mijloacele de acces ale unei nave, care permit efectuarea inspecțiilor generale și amănunțite și a măsurătorilor de grosime, trebuie să fie descrise în Manualul de acces la structura navei, aprobat de Administrație, a cărui copie actualizată trebuie păstrată la bord. Pentru fiecare spațiu din zona de marfă, Manualul de acces la structura navei trebuie să includă următoarele:

1. planuri, care să prezinte mijloacele de acces la spațiul respectiv, împreună cu specificațiile tehnice și dimensiunile corespunzătoare;

2. planuri, care să prezinte mijloacele de acces în interiorul fiecărui spațiu, care să permită efectuarea unei

inspecții generale, împreună cu specificațiile tehnice și dimensiunile corespunzătoare. Aceste planuri trebuie să indice de unde poate fi inspectată fiecare zonă din spațiu;

3. planuri, care să prezinte mijloacele de acces în interiorul fiecărui spațiu, care să permită efectuarea inspecțiilor amănunțite, împreună cu specificațiile tehnice și dimensiunile corespunzătoare. Planurile trebuie să indice pozițiile zonelor critice ale structurii, dacă mijloacele de acces sunt permanente sau portabile și de unde poate fi inspectată fiecare zonă;

4. instrucțiuni pentru inspectarea și menținerea rezistenței structurale a tuturor mijloacelor de acces și a dispozitivelor de fixare, ținându-se seama de o eventuală atmosferă corosivă din interiorul spațiului respectiv;

5. instrucțiuni de utilizare în siguranță a plutei pneumatice la efectuarea inspecțiilor amănunțite și a măsurătorilor de grosime;

6. instrucțiuni privind instalarea și utilizarea în siguranță a mijloacelor de acces portabile;

7. un inventar al tuturor mijloacelor de acces portabile; și

8. evidențe ale inspecțiilor periodice și operațiunilor de întreținere a mijloacelor de acces ale navei.

4.2. În sensul acestei reguli, expresia „zone critice ale structurii” reprezintă locurile care, prin calcul, au fost identificate că trebuie supravegheate continuu sau care, în urma analizei istoricului exploatarei navelor similare sau surori, au fost identificate a fi predispuse la fisurare, flambare, deformare sau coroziune, care ar putea slăbi rezistența structurală a navei.

5. Specificații tehnice generale

5.1. Deschiderile orizontale de acces, gurile de încărcare sau gurile de vizitare orizontale trebuie să aibă dimensiuni suficiente pentru a permite unei persoane purtând un aparat de respirație autonom cu aer și un echipament de protecție să urce sau să coboare orice scară fără să fie incomodată și, de asemenea, să permită ridicarea cu ușurință a unei persoane rănite din partea cea mai de jos a spațiului considerat. Dimensiunile minime ale acestor deschideri libere nu trebuie să fie mai mici de 600 mm x 600 mm. Dacă accesul la o magazie de marfă se face prin gura de magazie, capătul superior al scării trebuie să fie situat cât mai aproape posibil de rama gurii de magazie. Ramele de acces ale gurii de magazie, cu o înălțime mai mare de 900 mm, trebuie să aibă de asemenea trepte, la exterior, în corespondență cu scara.

5.2. Deschiderile verticale de acces sau gurile de vizitare verticale, din pereții diafragmă, varange, carlingi și coaste întărite care permit traversarea spațiului pe toată lungimea și lățimea sa, trebuie să aibă dimensiunile minime de 600 mm x 800 mm și să fie situate la o înălțime de cel mult 600 mm de la învelișul fundului spațiului, cu excepția cazului în care sunt prevăzute grătare sau alte reazeme pentru picioare.

5.3. Pentru petroliere mai mici de 5.000 tone deadweight, Administrația poate accepta, în cazuri speciale, dimensiuni mai mici pentru deschiderile menționate la paragrafele 5.1 și 5.2, dacă se poate demonstra, spre satisfacția Administrației, că este posibilă trecerea prin acele deschideri sau evacuarea unei persoane rănite.“

PARTEA B

Compartimentare și stabilitate

REGULA 12-2

Accesul în spațiile din zona de marfă a petrolierelor

2. Regula 12-2 existentă se elimină.

PARTEA C

Instalații de mașini

REGULA 31

Comanda mașinilor

3. După paragraful 2 al regulii se adaugă un nou subparagraf 10:

„10. sistemele de automatizare trebuie să fie proiectate în așa fel încât acestea să asigure că semnalul de alarmă privind pericolul ori iminența încetării sau opririi sistemului de propulsie este dat la timp ofițerului de cart de pe puntea de comandă în vederea evaluării condițiilor de navigație în caz de urgență. În special, sistemele de automatizare trebuie să aibă o funcție de comandă, supraveghere, semnalizare și alarmare și trebuie să acționeze în siguranță pentru încetarea sau oprirea sistemului de propulsie, dând ofițerului de cart de pe puntea de comandă posibilitatea de a interveni manual, cu excepția cazurilor în care intervenția manuală ar produce rapid defectarea totală a mașinilor și/sau echipamentului de propulsie, de exemplu în cazul supraturării.”

CAPITOLUL II-2

Construcție — protecție contra incendiului, detectarea și stingerea incendiului

REGULA 3

Definiții

4. La paragraful 20, se înlocuiesc cuvintele „regula VII/2” cu cuvintele „Codul IMDG, așa cum a fost definit în regula VII/1.1”.

REGULA 19

Transportul mărfurilor periculoase

5. În tabelul 19.3, în coloanele verticale 7 și 8 (referitor la punctele de aprindere pentru mărfuri periculoase din clasa 3), numerele „3.1.3.2” și, respectiv, „3.3” se înlocuiesc cu numărul „3”.

6. În tabelul 19.3, în coloana verticală 13 (referitor la clasa 5.2), caracterul „X” din rândurile 15 (referitor la paragraful 3.10.1) și 16 (referitor la paragraful 3.10.2) se înlocuiește cu caracterul „X¹⁶” și o nouă notă 16 se adaugă după cum urmează:

„¹⁶ Conform prevederilor Codului IMDG, așa cum a fost amendat, arimarea mărfurilor periculoase din clasa 5.2 sub punte sau în încăperile ro-ro închise este interzisă.”

CAPITOLUL III

Mijloace și dispozitive de salvare

REGULA 26

Cerințe suplimentare pentru navele de pasageri ro-ro

7. La sfârșitul paragrafului 1 se adaugă următorul nou subparagraf 4:

„4. Înainte de 1 iulie 2004, trebuie să corespundă prevederilor paragrafului 2.5 nu mai târziu de data primei inspecții sau după această dată.”

8. La sfârșitul paragrafului 2 se adaugă următorul nou subparagraf 5:

„5. Plutele de salvare de la bordul navelor de pasageri ro-ro trebuie să fie dotate cu un transponder radar, în număr de un transponder la fiecare patru plute de salvare. Transponderul trebuie să fie montat în interiorul plutei de salvare astfel încât antena sa să fie la mai mult de un

metru deasupra nivelului mării atunci când pluta de salvare este desfăcută, cu excepția celui pentru plutele de salvare reversibile cu tendă, la care transponderul trebuie să fie dispus astfel încât să fie imediat accesibil supraviețuitorilor și să fie montat de aceștia. Containerele plutei de salvare prevăzute cu transpondere trebuie să fie marcate în mod vizibil.”

CAPITOLUL XII

Măsuri suplimentare de siguranță pentru vrachiere

9. Următoarele noi reguli 12 și 13 se adaugă după regula 11 existentă:

„REGULA 12

Detectoare de nivel al apei în spațiile de magazie, de balast și uscate

(Această regulă se aplică vrachierelor, indiferent de data construcției lor.)

1. Vrachiarele trebuie să fie prevăzute cu detectoare de nivel al apei după cum urmează:

1. în fiecare magazie de marfă trebuie să fie prevăzute detectoare de nivel al apei care dau alarme sonore și vizuale, una atunci când într-o magazie nivelul apei ajunge deasupra dublului fund la o înălțime de 0,5 m și alta la o înălțime de cel puțin 15% din înălțimea magaziilor de marfă, dar nu mai mult de 2 m. La vrachiarele la care se aplică regula 9.2 este necesară instalarea detectoarelor care declanșează numai această ultimă alarmă. Detectoarele de nivel al apei trebuie să fie instalate la extremitatea pupa a magaziilor de marfă. În cazul în care magaziile de marfă sunt utilizate pentru apa de balast, poate fi instalat un dispozitiv de neutralizare a alarmei. Alarmerile vizuale trebuie să semnalizeze în mod distinct cele două niveluri diferite de apă detectate în fiecare magazie;

2. în orice tanc de balast situat în fața peretelui de coliziune prevăzut de regula II-1/11 trebuie să fie prevăzute detectoare de nivel al apei care declanșează o alarmă sonoră și vizuală în cazul în care lichidul din tanc atinge un nivel ce nu depășește 10% din capacitatea tancului. Se poate instala un dispozitiv de neutralizare a alarmei care va fi activat atunci când este utilizat tancul; și

3. în orice spațiu, uscat sau gol, altul decât puțul lanțului, care are o parte ce se extinde în fața magaziilor de marfă prova, trebuie să fie prevăzute detectoare de nivel al apei care declanșează o alarmă sonoră și vizuală la un nivel al apei de 0,1 m deasupra punții. Nu este necesar să se prevadă aceste alarme în spațiile închise al căror volum nu depășește 0,1% din deplasamentul volumetric maxim al navei.

2. Alarmerile sonore și vizuale specificate în paragraful 1 trebuie să fie situate pe puntea de comandă.

3. Vrachiarele construite înainte de 1 iulie 2004 trebuie să corespundă cerințelor acestei reguli cel mai târziu la data inspecției anuale, intermediare sau de reînnoire care se va efectua după 1 iulie 2004, și anume, la data la care se efectuează prima dintre acestea.

REGULA 13

Disponibilitatea instalațiilor de santină

(Această regulă se aplică vrachierelor, indiferent de data construirii lor.)

1. La vrachiere, mijloacele de drenare și pompare a tancurilor de balast din fața peretelui de coliziune și santinele spațiilor uscate, care au o parte a lor ce se extinde în fața magaziei de marfă prova, trebuie să poată fi puse în funcțiune dintr-un spațiu închis, imediat accesibil, la care se poate ajunge de pe puntea de comandă sau din postul de comandă al mașinilor de propulsie fără traversarea punții expuse de bord liber sau

a punților expuse ale suprastructurii. Dacă tubulaturile care deservește aceste tancuri sau santine trec prin peretele de coliziune, se poate accepta ca valvulele să fie puse în funcțiune prin dispozitive cu comandă de la distanță, în locul celor prevăzute la regula II-1/11.4, cu condiția ca amplasarea acestor comenzi de valvule să corespundă acestei reguli.

2. Vrachiarele construite înainte de 1 iulie 2004 trebuie să corespundă cerințelor acestei reguli cel mai târziu la data primei inspecții intermediare sau de reînnoire care se va efectua după 1 iulie 2004, dar în nici un caz mai târziu de 1 iulie 2007.“

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

D E C R E T

**privind promulgarea Legii pentru acceptarea
unor amendamente adoptate prin rezoluții de către
Organizația Maritimă Internațională la Londra la 24 mai 2002
și, respectiv, la 12 decembrie 2002, la anexa la Convenția
internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești
pe mare, amendată**

În temeiul prevederilor art. 77 alin. (1) și ale art. 100 alin. (1) din Constituția României, republicată,

Președintele României d e c r e t e a z ă :

Articol unic. — Se promulgă Legea pentru acceptarea unor amendamente adoptate prin rezoluții de către Organizația Maritimă Internațională la Londra la 24 mai 2002 și, respectiv, la 12 decembrie 2002, la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată, și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

ION ILIESCU

București, 25 mai 2004.
Nr. 374.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2-4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București,
cont nr. 2511.1-12.1/ROL Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și nr. 5069427282 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare).

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 411.97.54, tel./fax 410.77.36.

Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.78,
E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro
