



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 173 (XVII) — Nr. 1.031

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 21 noiembrie 2005

SUMAR

| Nr. | Pagina | Nr. | Pagina |
|---|--------|---|--------|
| LEGI ȘI DECRETE | | | |
| 316. — Lege pentru acceptarea amendamentelor la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.143 (77) a Comitetului Siguranței Maritime la Londra la 5 iunie 2003 | 1 | 1.069. — Decret privind promulgarea Legii pentru acceptarea amendamentelor la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.143 (77) a Comitetului Siguranței Maritime la Londra la 5 iunie 2003 | 64 |
| Rezoluția MSC.143 (77) adoptată la 5 iunie 2003 | 2-63 | | |

LEGI ȘI DECRETE

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

LEGE

pentru acceptarea amendamentelor la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.143 (77) a Comitetului Siguranței Maritime la Londra la 5 iunie 2003

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Art. 1. — Se acceptă amendamentele*) la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția

MSC.143 (77) a Comitetului Siguranței Maritime la Londra la 5 iunie 2003.

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

Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR
ADRIAN NĂSTASE

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,
TEODOR VIOREL MELEȘCANU

București, 10 noiembrie 2005.
Nr. 316.

*) Amendamentele sunt reproduse în facsimil.

REZOLUȚIA MSC.143(77)
(adoptată la 5 iunie 2003)

**ADOPTAREA AMENDAMENTELOR LA PROTOCOLUL DIN 1988 PRIVIND
CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1966 ASUPRA LINIILOR DE ÎNCĂRCARE *)**

COMITETUL SIGURANȚEI MARITIME,

AMINTIND articolul 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile comitetului,

AMINTIND ȘI articolul VI al Protocolului din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (denumit în continuare "*Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare*") referitor la procedurile de amendare,

LUÂND ÎN CONSIDERARE, la cea de-a șaptezeci și șaptea sesiune a sa, amendamentele la *Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare*, propuse și difuzate în conformitate cu paragraful 2(a) al articolului VI la aceasta,

1. ADOPTĂ, în conformitate cu paragraful 2(d) al articolului VI din *Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare*, amendamentele la Anexa B la *Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare*, al căror text este dat în Anexa la prezenta rezoluție;
2. STABILEȘTE, în conformitate cu paragraful 2(f)(ii)(bb) al articolului VI din *Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare*, că amendamentele se vor considera ca fiind acceptate la 1 iulie 2004, cu excepția cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din Părțile la *Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare* sau Părțile ale căror flote comerciale însumate reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale ale tuturor Părților, vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;
3. INVITĂ părțile interesate să ia notă că, în conformitate cu paragraful 2(g)(ii) al articolului VI din *Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare*, amendamentele vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2005 după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;
4. SOLICITĂ Secretarului General, în conformitate paragraful 2(e) al articolului VI din *Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare*, să transmită tuturor părților la *Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare* 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 sale Membrilor Organizației care nu sunt Părți la *Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare*.

*) Traducere.

**AMENDAMENTE LA PROTOCOLUL DIN 1988 PRIVIND
CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1966 ASUPRA LINIILOR DE ÎNCĂRCARE**

- 1 Textul existent al Anexei I din Anexa B se înlocuiește cu următorul:

“ANEXA I

REGULI PENTRU DETERMINAREA LINIILOR DE ÎNCĂRCARE

**CAPITOLUL I
GENERALITĂȚI**

Regulile sunt elaborate în ipoteza în care natura și modul de depozitare ale încărcăturii, ale balastului etc. sunt astfel încât să asigure navei o stabilitate suficientă și să evite solicitarea excesivă a structurii sale.

De asemenea, regulile au fost astfel elaborate încât acolo unde există cerințe internaționale referitoare la stabilitate sau compartimentare, acestea au fost respectate.

**Regula 1
Rezistența și stabilitatea intactă a navelor**

- (1) Administrația se va asigura că rezistența generală a structurii navei este suficientă pentru pescajul corespunzător bordului liber atribuit.
- (2) O navă, care este proiectată, construită și întreținută conform cerințelor corespunzătoare ale unei organizații, inclusiv ale unei societăți de clasificare care este recunoscută de către Administrație, sau conform normelor naționale aplicabile ale Administrației, poate fi considerată, în conformitate cu prevederile regulii 2-1, ca având un nivel acceptabil de rezistență. Prevederile de mai sus se vor aplica tuturor elementelor structurale, echipamentelor și dotărilor incluse în prezenta anexă, pentru care nu sunt prevăzute în mod expres norme de rezistență și construcție.
- (3) Navele vor corespunde unei stabilități intacte normale, considerată acceptabilă de către Administrație.

**Regula 2
Aplicare**

- (1) Se vor atribui borduri libere navelor cu propulsie mecanică sau gabarelor, barjelor sau altor nave fără mijloace de propulsie proprie, conform prevederilor regulilor de la 1 până la 40 inclusiv.
- (2) În conformitate cu prevederile regulilor de la 41 până la 45, navelor care transportă lemn pe punte li se pot atribui, în afară de bordurile libere prescrise în paragraful (1), borduri libere pentru transportul lemnului pe punte.
- (3) Navele proiectate pentru a purta velatură, fie ca unic mijloc de propulsie, fie ca mijloc suplimentar, precum și remorcherele, primesc borduri libere în conformitate cu prevederile regulilor de la 1 până la 40 inclusiv. Bord liber suplimentar poate fi cerut după cum stabilește Administrația.

- (4) Navele din lemn sau de construcție compozită sau din orice alte materiale, a căror utilizare a fost aprobată de Administrație, sau navele ale căror caracteristici de construcție fac nerațională sau irealizabilă aplicarea prevederilor prezentei Anexe, vor primi borduri libere stabilite de către Administrație.
- (5) Regulile de la 10 până la 26 inclusiv se vor aplica oricărei nave căreia îi este atribuit un bord liber minim. Derogări de la aceste cerințe pot fi acordate unei nave căreia îi este atribuit un bord liber superior bordului liber minim, dacă Administrația apreciază ca satisfăcătoare condițiile de siguranță existente.
- (6) În cazul în care bordul liber de vară atribuit este mărit astfel încât pescajul rezultat să nu fie mai mare decât cel corespunzător unui bord liber de vară minim pentru aceeași navă, dar cu puntea teoretică de bord liber situată sub puntea reală de bord liber la o distanță egală cu înălțimea normală a suprastructurii, condițiile de atribuire, în conformitate cu regulile 12, 14-1 până la 20, 23, 24 și 25, după caz, la puntea reală de bord liber pot fi așa cum se cere pentru o punte de suprastructură.
- (7) Dacă nu se prevede în mod expres altfel, regulile din prezenta Anexă se vor aplica navelor a căror chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție la 1 ianuarie 2005 sau după această dată.
- (8) Pentru navele a căror chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție înainte de 1 ianuarie 2005, Administrația se va asigura că sunt îndeplinite cerințele care sunt aplicabile conform *Convenției internaționale din 1966 asupra liniilor de încărcare*, așa cum a fost modificată prin *Protocolul din 1988 referitor la aceasta*, adoptat prin *Conferința internațională din 1988 cu privire la Sistemul armonizat de inspecție și certificare*.
- (9) Navele de mare viteză care îndeplinesc cerințele *Codului internațional din 2000 de siguranță pentru navele de mare viteză (Codul HSC 2000)*, adoptat de către Comitetul Securității Maritime al Organizației prin rezoluția MSC.97(73), și care au fost inspectate și certificate așa cum prevede Codul, se vor considera că îndeplinesc cerințele prezentei Anexe. Certificatele și permisele eliberate conform *Codului HSC 2000* vor avea aceeași valabilitate și aceeași recunoaștere ca și certificatele eliberate conform prezentei Anexe.

Regula 2-1

Autorizarea organizațiilor recunoscute

Organizațiile, inclusiv societățile de clasificare, menționate în articolul 13 din Convenție și regula 1(2) vor respecta instrucțiunile adoptate de către Organizație prin rezoluția A.739(18), așa cum poate fi modificată de către Organizație, și specificațiile adoptate de către Organizație prin rezoluția A.789(19), așa cum poate fi modificată de către Organizație, cu condiția ca aceste modificări să fie adoptate, intrate în vigoare și să aibă efect în conformitate cu prevederile articolului VI din prezentul Protocol.

Regula 3

Definițiile termenilor utilizați în Anexe

- (1) *Lungime*
 - (a) Lungimea (L) este egală cu 96% din lungimea totală la linia de plutire situată la o distanță deasupra chilei egală cu 85% din înălțimea sa de construcție minimă, măsurată de la fața superioară a chilei, sau cu distanța de la fața exterioară a etravei până la axul cârmei la acea linie de plutire, dacă această valoare este mai mare.
 - (b) La navele fără un ax al cârmei, lungimea (L) este egală cu 96% din linia de plutire situată la o distanță egală cu 85% din înălțimea de construcție minimă.

- (c) În cazul în care conturul etravei este concav deasupra liniei de plutire situată la o distanță egală cu 85% din înălțimea de construcție minimă, atât extremitatea prova a lungimii totale, cât și fața exterioară a etravei, trebuie luate în planul proiecției verticale pe acea linie de plutire a extremității posterioare a părții concave a etravei (deasupra acelei linii de plutire) (vezi fig. 3.1).
- (d) La navele proiectate pentru a naviga cu chila înclinată, linia de plutire la care este măsurată această lungime trebuie să fie paralelă cu linia de plutire proiectată, situată la o distanță egală cu 85% din înălțimea de construcție minimă D_{min} , găsită prin trasarea unei linii paralele cu linia chilei navei (inclusiv călcâiul de chilă) tangentă la linia teoretică a selaturii punții de bord liber. Înălțimea de construcție minimă este distanța verticală măsurată de la fața superioară a chilei până la partea superioară a traversei la linia punții de bord liber în punctul de tangență (vezi figura 3.2).

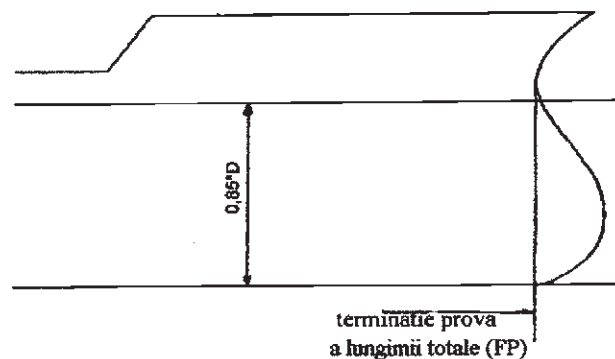


Figura 3.1

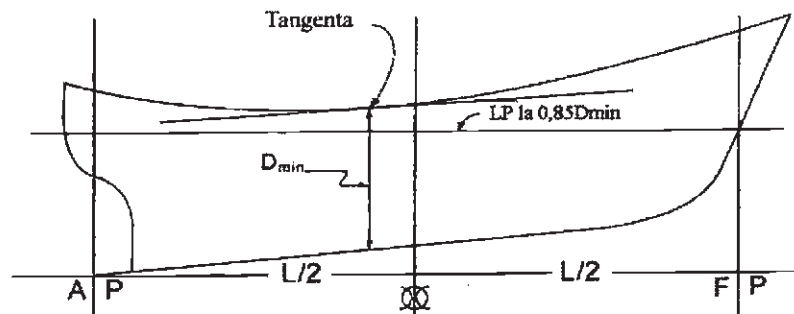


Figura 3.2

- (2) *Perpendicularare.* Perpendiculararele prova și pupa se vor considera la extremitățile prova și pupa ale lungimii (L). Perpendicularara prova va trece prin intersecția feței prova a etravei cu linia de plutire pe care este măsurată lungimea.
- (3) *Mijlocul navei.* Mijlocul navei este situat la mijlocul lungimii (L).
- (4) *Lățime.* Dacă nu s-a prevăzut în mod expres altfel, lățimea (B) este lățimea maximă a navei, măsurată la mijlocul acesteia, peste coaste pentru navele cu corp metalic și, în cazul navelor cu corp din orice alt material, între suprafețele exterioare ale bordajelor.
- (5) *Înălțime teoretică de construcție*
- (a) Înălțimea teoretică de construcție este distanța verticală măsurată deasupra chilei până la muchia superioară a traversei punții de bord liber. La navele din lemn și la cele de

construcție compozită, această distanță este măsurată de la muchia inferioară a profilului chilei. Atunci când formele părții inferioare ale cuplului maestru sunt scobite sau când există galborduri groase, această distanță este măsurată de la punctul unde linia părții plate a fundului, continuată spre planul diametral, taie planul chilei.

- (b) La navele cu tabla lăcrimară rotunjită, înălțimea teoretică de construcție se va măsura până la punctul de intersectare a liniei de prelungire a feței interioare a punții cu linia de prelungire a feței interioare a bordajului, ca și când tabla lăcrimară ar fi de formă unghiulară.
- (c) Atunci când puntea de bord liber prezintă trepte și partea înălțată a acestei punți se găsește deasupra punctului la care trebuie să fie determinată înălțimea teoretică de construcție, înălțimea teoretică de construcție se va măsura până la o linie de referință obținută prelungind linia părții joase a punții paralel cu partea înălțată.

(6) *Înălțime pentru bord liber (D)*

- (a) Înălțimea pentru bord liber (D) este înălțimea teoretică de construcție măsurată în bord la mijlocul navei, la care se adună grosimea punții de bord liber.
- (b) Înălțimea pentru bord liber (D) a unei nave, care are tabla lăcrimară rotunjită cu o rază mai mare de 4% din lățimea (B) sau care are bordajele superioare de o formă neobișnuită, este înălțimea pentru bord liber a unei nave care ar avea în secțiunea cuplului maestru.

(7) *Coeficient bloc*

- (a) Coeficientul bloc (C_b) este dat de formula:

$$C_b = \frac{\nabla}{LBd_1} ; \text{ unde}$$

∇ este volumul teoretic al carenei navei, fără apendici, măsurat peste coaste pentru o navă cu corp metalic și măsurat peste bordaj pentru o navă cu corp din orice alt material, acest volum fiind socotit la pescajul d_1 ; și în care

d_1 reprezintă 85% din înălțimea teoretică minimă de construcție.

- (b) La calcularea coeficientului bloc al unei ambarcațiuni multicorp, se va utiliza lățimea totală (B) așa cum s-a definit la paragraful (4) și nu lățimea unui singur corp.
- (8) *Bord liber.* Bordul liber atribuit este distanța măsurată pe verticală la mijlocul navei între marginea superioară a liniei punții și marginea superioară a liniei de încărcare corespunzătoare.

(9) *Punte de bord liber.*

- (a) Puntea de bord liber este în mod normal puntea completă cea mai de sus expusă intemperiilor și mării, care posedă dispozitive permanente de închidere a tuturor deschiderilor situate în părțile descoperite și sub care toate deschiderile din bordajele navei sunt prevăzute cu dispozitive permanente de închidere etanșă la apă.
- (b) Puntea inferioară ca punte de bord liber

Dacă armatorul dorește, sub rezerva aprobării de către Administrație, și o punte inferioară poate fi considerată ca punte de bord liber, cu condiția ca ea să fie completă și permanentă, continuă în sens longitudinal cel puțin între compartimentul de mașini și pereții etanși ai picurilor și continuă în sens transversal.

- (i) Atunci când această punte inferioară prezintă trepte, partea cea mai de jos a punții și prelungirea sa, paralelă cu părțile mai înalte ale acestei punți, sunt considerate ca punte de bord liber.
- (ii) Dacă o punte inferioară este stabilită să fie punte de bord liber, partea corpului care se extinde deasupra punții de bord liber este considerată ca o suprastructură în ceea ce privește aplicarea condițiilor de atribuire și de calcul al bordului liber. Bordul liber se calculează pornind de la această punte.
- (iii) Dacă o punte inferioară este stabilită să fie punte de bord liber, această punte, ca un minim, se va întinde între stringherii fixați în mod corespunzător pe bordajele navei și transversal pe fiecare perete etanș care se extinde la puntea superioară, în cadrul încăperilor de marfă. Lățimea acestor stringheri nu va fi mai mică decât se poate prevedea în mod convenabil ținând seama de structura și funcționarea navei. Orice dispunere a stringherilor va fi astfel încât această cerință de construcție să poată fi respectată.
- (c) Puntea de bord liber discontinuă, puntea de bord liber cu trepte
- (i) Dacă o nișă din puntea de bord liber se prelungeste până la bordajele navei și depășește 1 m în lungime, linia cea mai de jos a punții expuse și prelungirea acelei linii, paralelă cu partea de sus a punții, este considerată punte de bord liber (vezi fig.3.3).
- (ii) Dacă o nișă din puntea de bord liber nu se extinde până la bordajele navei, partea de sus a punții este considerată punte de bord liber.
- (iii) Nișele care nu se prelungesc din bord în bord într-o punte de sub puntea expusă, care este desemnată ca punte de bord liber, pot să nu fie luate în considerare, cu condiția ca toate deschiderile din puntea situată în părțile descoperite să fie prevăzute cu dispozitive de închidere etanșă la intemperii.
- (iv) Se va ține seama ca nișele expuse să fie drenate și se vor lua în considerare efectele de suprafață liberă asupra stabilității.
- (v) Prevederile subparagrafelor (i) până la (iv) nu se aplică drăgilor, șalandelor cu clapeți sau altor tipuri similare de nave cu magazii deschise de mari dimensiuni, fiecare caz necesitând o examinare individuală.

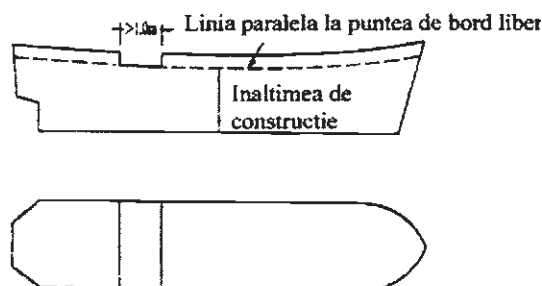


Figura 3.3

(10) *Suprastructura*

- (a) O suprastructură este o construcție punctată situată pe puntea de bord liber și care se extinde din bord în bord sau a cărei retragere a pereților laterali, în raport cu bordajele, nu depășește 4% din lățimea (B).

- (b) O suprastructură închisă este o suprastructură cu:
- (i) pereți înconjurători de construcție eficace;
 - (ii) deschideri de acces în acești pereți, dacă există, prevăzute cu uși care satisfac cerințele regulii 12;
 - (iii) toate celelalte deschideri practicate în pereții laterali sau extremi ai suprastructurii, prevăzute cu mijloace eficace de închidere etanșă la intemperii.

Un castel central sau o dunetă nu vor fi considerate ca suprastructuri închise decât dacă echipajul poate ajunge în compartimentele de mașini sau în alte încăperi de lucru situate în interiorul acestor suprastructuri și prin alte mijloace de acces, utilizabile în orice moment, atunci când deschiderile pereților etanși sunt închise.

- (c) Înălțimea unei suprastructuri este cea mai mică înălțime măsurată vertical în bord între muchia superioară a traverselor punții suprastructurii și muchia superioară a traverselor punții de bord liber.
- (d) Lungimea unei suprastructuri (S) este lungimea medie a părții din această suprastructură care este cuprinsă în cadrul lungimii (L).
- (e) *Castel central*. Un castel central este o suprastructură care nu se extinde nici până la perpendiculara prova și nici până la perpendiculara pupa.
- (f) *Duneta*. O dunetă este o suprastructură care se extinde de la perpendiculara pupa înainte spre un punct care se află în spatele perpendicularei prova. Duneta poate începe dintr-un punct situat în spatele perpendicularei pupa.
- (g) *Teuga*. O teugă este o suprastructură care se extinde din perpendiculara prova înapoi până la un punct care se află în fața perpendicularei pupa. Teuga poate începe dintr-un punct situat în fața perpendicularei prova.
- (h) *Suprastructura completă*. O suprastructură completă este o suprastructură care se extinde minim de la perpendiculara prova la perpendiculara pupa.
- (i) *Semiduneta*. O semidunetă este considerată ca o suprastructură care se extinde de la perpendiculara pupa înspre prova, având în general o înălțime mai mică decât o suprastructură normală, și care are un perete frontal intact (hublouri de tip fix prevăzute cu geamuri eficace și capace de gură de vizitare etanșe)(vezi fig. 3.4). Dacă peretele frontal nu este intact datorită ușilor și deschiderilor de acces, atunci suprastructura se va considera drept o dunetă.

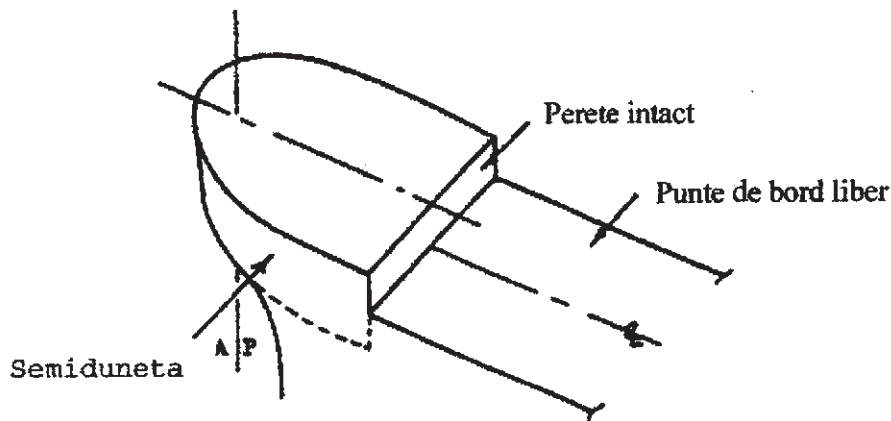


Figura 3.4

- (11) *Punte de suprastructură.* O punte de suprastructură este o punte care formează limita superioară a unei suprastructuri.
- (12) *Navă cu punte liberă.* O navă cu punte continuă care nu are nici o suprastructură pe puntea de bord liber.
- (13) *Etanș la intemperii.* Etanș la intemperii înseamnă că în orice condiții impuse de mediul marin, apa nu va pătrunde în navă.
- (14) Etanș la apă.** Etanș la apă înseamnă posibilitatea de a preveni trecerea apei prin structură, în orice direcție, cu o limită de rezistență corespunzătoare presiunii datorată coloanei maxime de apă pe care ar putea să o susțină.
- (15) *Puț de punte.* Un puț de punte înseamnă orice zonă de pe puntea expusă la intemperii, unde apa poate fi reținută. Puțurile de punte se pot considera a fi zone de punte delimitate din două sau mai multe părți de structurile punții.

Regula 4 Linia punții

Linia punții este materializată prin marginea superioară a unei benzi orizontale de 300 mm lungime și de 25 mm lățime. Aceasta este marcată la mijlocul navei de fiecare parte a corpului, iar marginea sa superioară trece în mod normal prin punctul de intersecție al prelungirii suprafeței superioare a punții de bord liber cu suprafața exterioră a bordajului (așa cum este ilustrat în figura 4.1). Totuși, linia punții poate fi trasată și în raport cu alt punct fix determinat de pe navă, cu condiția ca bordul liber să fie corectat în consecință. Poziția punctului de referință și identificarea punții de bord liber trebuie să fie, în toate cazurile, indicate pe *Certificatul internațional de bord liber*.

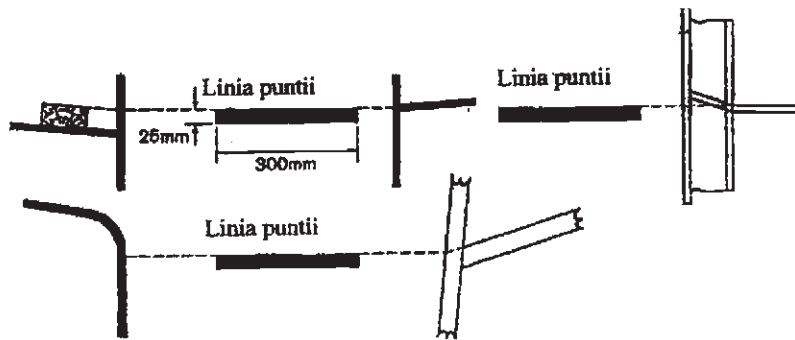


Figura 4.1
Linia punții

Regula 5 **Marca de bord liber**

Marca de bord liber va fi constituită dintr-un inel cu diametrul exterior de 300 mm și lățimea de 25 mm, care este intersectat de o bandă orizontală cu o lungime de 450 mm și o lățime de 25 mm, a cărei margine superioară trece prin centrul inelului. Centrul inelului trebuie să fie situat la mijlocul navei sub marginea superioară a liniei punții la o distanță, măsurată pe verticală, egală cu bordul liber minim de vară atribuit (așa cum este ilustrat în figura 6.1).

Regula 6 **Linii folosite cu marca de bord liber**

- (1) Liniiile care indică linia de încărcare atribuită conform prezentelor reguli sunt materializate prin benzi orizontale cu lungimea de 230 mm și lățimea de 25 mm, care se extind spre prova, dacă nu s-a specificat în mod expres altfel, și perpendicular față de o bandă verticală de 25 mm lățime, situată la o distanță de 540 mm spre prova față de centrul inelului (așa cum este ilustrat în figura 6.1).
- (2) Se vor utiliza următoarele linii de încărcare:
 - (a) *Linia de încărcare de vară*, indicată de marginea superioară a benzii care trece prin centrul inelului și de asemenea prin marginea superioară a unei benzi marcate S.
 - (b) *Linia de încărcare de iarnă*, indicată prin marginea superioară a unei benzi marcate W.
 - (c) *Linia de încărcare de iarnă în Atlanticul de Nord*, indicată prin marginea superioară a unei benzi marcate WNA.
 - (d) *Linia de încărcare tropicală*, indicată prin marginea superioară a unei benzi marcate T.
 - (e) *Linia de încărcare de vară în apă dulce*, indicată prin marginea superioară a unei benzi marcate F. *Linia de încărcare de vară în apă dulce* este marcată de la banda verticală spre pupa. Diferența între *linia de încărcare de vară în apă dulce* și *linia de încărcare de vară* reprezintă corecția de pescaj pentru încărcarea în apă dulce să se facă la diferite alte linii de încărcare.
 - (f) *Linia de încărcare tropicală în apă dulce*, indicată prin marginea superioară a unei benzi marcate TF, marcată de la banda verticală spre pupa.

- (3) Dacă sunt atribuite *borduri libere pentru transportul de lemn pe punte* conform prezentelor reguli, *liniile de încărcare pentru lemn pe punte* se vor marca în completarea liniilor de încărcare obișnuite. Aceste linii vor fi materializate prin benzi orizontale cu lungimea de 230 mm și lățimea de 25 mm, care se extind spre pupa, dacă nu s-a specificat în mod expres altfel, și perpendicular față de o bandă verticală de 25 mm lățime, situată la o distanță de 540 mm spre pupa față de centrul inelului (așa cum este ilustrat în figura 6.2).
- (4) Se vor utiliza următoarele linii pentru transportul de lemn pe punte:
- (a) *Linia de încărcare de vară pentru transportul de lemn pe punte*, indicată prin marginea superioară a unei benzi marcate LS.
 - (b) *Linia de încărcare de iarnă pentru transportul de lemn pe punte*, indicată prin marginea superioară a unei linii marcate LW.
 - (c) *Linia de încărcare de iarnă în Atlanticul de Nord pentru transportul de lemn pe punte*, indicată prin marginea superioară a unei benzi marcate LWNA.
 - (d) *Linia de încărcare tropicală pentru transportul de lemn pe punte*, indicată prin marginea superioară a unei benzi marcate LT.
 - (e) *Linia de încărcare de vară în apă dulce pentru transportul de lemn pe punte*, indicată prin marginea superioară a unei benzi marcate LF și marcată de la banda verticală spre prova. Diferența între linia de încărcare de vară în apă dulce pentru transportul de lemn pe punte și linia de încărcare de vară pentru transportul de lemn pe punte reprezintă corecția de pescaj pentru încărcarea în apă dulce să se facă la diferite alte linii de încărcare.
 - (f) *Linia de încărcare tropicală în apă dulce pentru transportul de lemn pe punte*, indicată de marginea superioară a unei benzi marcate LTF, marcată de la banda verticală spre prova.
- (5) În cazul în care caracteristicile unei nave sau natura serviciului său sau a limitelor fixate privind zonele de navigație ale acesteia fac inaplicabile oricare dintre liniile sezoniere, aceste linii pot fi omise.
- (6) În cazul în care unei nave i se atribuie un bord liber mai mare decât bordul liber minim, astfel încât linia de încărcare este marcată la o poziție corespunzătoare la, sau mai jos decât, cea mai de jos linie de încărcare sezonieră atribuită la bordul minim în conformitate cu prezentul Protocol, numai *linia de încărcare pentru apă dulce* trebuie să fie marcată.
- (7) Dacă *linia de încărcare de iarnă în Atlanticul de Nord* coincide cu *linia de încărcare de iarnă* corespunzând aceleiași benzi verticale, această linie de încărcare se va marca W.
- (8) Liniile de încărcare suplimentare/alternative cerute de alte convenții internaționale în vigoare pot fi marcate perpendicular la banda verticală indicată în paragraful (1) din prezenta regulă și spre pupa față de aceasta.

CAPITOLUL II CONDIȚII DE ATRIBUIRE A BORDULUI LIBER

Regula 10 Informația pentru comandant

- (1) Comandantul fiecărei nave noi trebuie să primească informații pentru a dispune încărcarea și balastarea navei sale astfel încât să se evite supunerea structurii navei la solicitări inacceptabile. Se admite derogare la această cerință atunci când lungimea, formele sau tipul navei sunt astfel încât Administrația apreciază aplicarea ei ca inutilă.
- (2) Informațiile vor fi furnizate comandantului într-o formă aprobată de către Administrație sau o organizație recunoscută. Informația de stabilitate, precum și informația asupra încărcării, referitoare la rezistența navei, atunci când aceasta se cere conform paragrafului (1), vor fi păstrate la bordul navei tot timpul împreună cu dovada că informațiile au fost aprobate de către Administrație.
- (3) O navă careia nu i se cere, în virtutea *Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare* în vigoare, să fie supusă unei probe de înclinări, după ce a fost terminată, trebuie:
 - (a) să fie supusă unei astfel de probe de înclinări încât să poată fi determinate, pentru nava goală, atât deplasamentul real al navei, cât și poziția centrului său de greutate;
 - (b) să se renunțe, dacă Administrația aprobă astfel, la efectuarea probei de înclinări după ce nava a fost terminată, dacă se dispune de date de bază asupra stabilității rezultate dintr-o probă de înclinări a unei nave din aceeași serie și să se arate conform cerințelor Administrației că aceste date de bază permit obținerea de informații sigure în ceea ce privește stabilitatea navei;
 - (c) să aibă caracteristicile unei nave goale, determinate printr-o evaluare detaliată a greutateii, confirmată de o verificare a deplasamentului navei goale, dacă Administrația decide că efectuarea unei probe de înclinări nu este practic posibilă sau oferă rezultate incorecte datorită dimensiunilor specifice, amenajărilor, rezistenței sau formei corpului unei nave;
 - (d) să aibă pentru comandantul său toate informațiile*, așa cum sunt necesare, pentru ca acesta să poată obține, printr-un proces simplu și rapid, caracteristicile precise cu privire la stabilitatea navei în toate condițiile posibil a fi întâlnite în exploatarea normală; și
 - (e) să aibă la bord tot timpul informația aprobată asupra stabilității, împreună cu dovada că informația a fost aprobată de către Administrație.
- (4) **În cazul în care o navă suferă modificări astfel încât acestea afectează semnificativ informația cu privire la încărcare sau informația asupra stabilității furnizate comandantului, vor fi asigurate informațiile modificate. Dacă este necesar, nava va fi supusă unor noi probe de înclinări.**

Regula 11 Pereți etanși situați la extremitățile suprastructurilor

Pereții etanși situați la extremitățile expuse ale suprastructurilor închise trebuie să aibă un nivel acceptabil de rezistență.

* Se face referire la Codul pentru stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave ce fac obiectul instrumentelor IMO, adoptat de organizație prin rezoluția A.749(18), așa cum a fost modificată.

Regula 12**Uși**

- (1) Toate deschiderile de acces, practicate în pereții etanși situați la extremitățile suprastructurilor închise, trebuie să fie prevăzute cu uși din oțel sau din alt material echivalent, fixate permanent și solid de pereți. Ușile trebuie să fie astfel încadrate, întărite și amplasate, încât întreaga structură să aibă aceeași rezistență cu cea a pereților etanși fără deschideri și să fie etanșe la intemperii atunci când sunt închise. Mijloacele de asigurare a etanșeității la intemperii a acestor uși vor fi constituite din garnituri de etanșare și turnicheți de strângere sau alte dispozitive echivalente și vor fi fixate în mod permanent pe pereții etanși sau pe uși, iar ușile vor fi astfel dispuse încât să poată fi manevrate din ambele părți ale peretelui etanș.
- (2) Dacă nu s-a permis altfel de către Administrație, ușile se vor deschide în exterior pentru a oferi o siguranță suplimentară împotriva șocului produs de apa mării.
- (3) Dacă nu s-a prevăzut altfel în aceste reguli, înălțimea pragurilor deschiderilor de acces în pereții situați la extremitățile suprastructurilor închise trebuie să fie de cel puțin 380 mm deasupra punții.
- (4) Trebuie evitate pragurile demontabile. Totuși, pentru a facilita încărcarea/descărcarea unor piese de rezervă grele sau obiecte similare, se pot monta praguri demontabile în următoarele condiții:
 - (a) să fie montate înainte ca nava să părăsească portul; și
 - (b) să fie prevăzute cu garnituri de etanșare și să fie fixate prin buloane dispuse la distanțe apropiate.

Regula 13**Amplasarea gurilor de magazie, a tambuchiurilor de coborâre și a trombelor de aerisire**

În sensul prezentelor reguli, se definesc două amplasamente ale gurilor de magazie, ale tambuchiurilor de coborâre și ale trombelor de aerisire, după cum urmează:

Amplasament de categoria 1 - pe părțile expuse ale punții de bord liber și ale punții semidunetei, precum și pe părțile expuse ale punților suprastructurilor, situate spre prova față de un punct amplasat la o pătrime din lungimea navei, măsurată de la perpendiculara prova.

Amplasament de categoria 2 - pe părțile expuse ale punților suprastructurilor situate spre pupa față de un punct amplasat la o pătrime din lungimea navei, măsurată de la perpendiculara prova, și situat deasupra punții de bord liber la o înălțime cel puțin egală cu înălțimea normală a suprastructurii.

Pe părțile expuse ale punților suprastructurilor situate spre prova față de un punct amplasat la o pătrime din lungimea navei, măsurată de la perpendiculara prova, și situat deasupra punții de bord liber la o înălțime cel puțin egală cu dublul înălțimii normale a suprastructurii.

Regula 14**Guri de magazie pentru marfă și alte deschideri de acces**

- (1) Construcția gurilor de magazie pentru marfă și a altor deschideri de acces, situate în amplasamente de categoria 1 și 2, ca și mijloacele prevăzute pentru a asigura etanșeitarea lor la intemperii, trebuie să îndeplinească prescripții cel puțin echivalente cu cele definite în regula 16, în afară de cazul în care este acceptată de către Administrație aplicarea regulii 15 la aceste guri de magazie.
- (2) Ramele și capacele gurilor de magazie plasate în părțile expuse ale punților situate deasupra punții suprastructurii trebuie să îndeplinească cerințele Administrației.

Regula 14-1**Ramele gurii de magazie**

- (1) Ramele gurii de magazie trebuie să fie de o construcție solidă corespunzătoare amplasării lor, iar înălțimea lor minimă deasupra punții va fi cel puțin de:
 - (a) 600 mm în amplasament de categoria 1; și
 - (b) 450 mm în amplasament de categoria 2.
- (2) În cazul gurilor de magazie care corespund regulii 16(2) până la (5), înălțimea acestor rame poate fi redusă sau ramele pot să fie omise în întregime, cu condiția ca Administrația să fie convinsă că siguranța navei nu este afectată, indiferent de starea mării.

Regula 15**Guri de magazie închise cu capace mobile și etanșate la intemperii prin prelate și dispozitive cu bare****Capacele gurilor de magazie**

- (1) Lățimea fiecărei suprafețe de susținere a capacelelor gurilor de magazie trebuie să fie de cel puțin 65 mm.
- (2) În cazul în care capacele sunt din lemn, grosimea netă trebuie să fie de cel puțin 60 mm pentru o deschidere care nu depășește 1,5 m.
- (3) În cazul în care capacele sunt din oțel obișnuit, rezistența va fi calculată în conformitate cu cerința regulii 16(2) până la (4). Produsul dintre tensiunea maximă astfel calculată și factorul 1,25 nu va depăși limita de curgere superioară minimă a materialului. Capacele vor fi proiectate în așa fel încât săgeata limită sub aceste sarcini să nu fie mai mare de 0,0056 ori deschiderea lor.

Traverse mobile

- (4) Dacă traversele mobile destinate să susțină capacele gurilor de magazie sunt din oțel obișnuit, rezistența va fi calculată pornind de la sarcini convenționale cel puțin egale cu $3,5 \text{ t/m}^2$ pentru gurile de magazie situate într-un amplasament de categoria 1 și cu $2,6 \text{ t/m}^2$ pentru gurile de magazie situate într-un amplasament de categoria 2. Produsul dintre tensiunea maximă astfel calculată și factorul 1,47 nu va depăși limita de curgere superioară minimă a materialului. Traversele mobile vor fi proiectate în așa fel încât săgeata limită sub aceste sarcini să nu fie mai mare de 0,0044 ori deschiderea lor.
- (5) Sarcinile convenționale pe gurile de magazie situate într-un amplasament de categoria 1 pot fi reduse la o valoare de 2 t/m^2 pentru navele de 24 m lungime și nu vor fi mai mici de $3,5 \text{ t/m}^2$ pentru navele de 100 m lungime. Sarcinile corespunzătoare pe gurile de magazie situate într-un

amplasament de categoria 2 pot fi reduse la $1,5 \text{ t/m}^2$ și, respectiv, la $2,6 \text{ t/m}^2$. În toate cazurile, valorile corespunzând lungimilor intermediare vor fi obținute prin interpolare liniară.

Capace de tip ponton

- (6) În cazul în care capacele de tip ponton folosite în locul traverselor mobile și al capacelor sunt din oțel obișnuit, rezistența va fi calculată conform cerinței regulii 16(2) până la (4), iar produsul dintre tensiunea maximă astfel calculată și factorul 1,47 nu va depăși limita de curgere superioară minimă a materialului. Capacele de tip ponton vor fi astfel proiectate încât săgețile limită sub aceste sarcini să nu fie mai mari de 0,0044 ori deschiderea lor. Tablele din oțel obișnuit care formează partea de deasupra a capacelor nu vor avea o grosime mai mică de 1% din distanța dintre elementele de osatură simplă de rigidizare sau 6 mm dacă această ultimă valoare este mai mare.
- (7) Rezistența și rigiditatea capacelor fabricate din alte materiale decât oțelul obișnuit, trebuie să fie echivalente cu cele ale capacelor din oțel obișnuit și să îndeplinească în această privință cerințele Administrației.

Suporturi sau glisiere

- (8) Suporturile sau glisierele prevăzute pentru traversele mobile trebuie să fie de construcție robustă și să permită instalarea și fixarea eficace a traverselor. Dacă se utilizează traverse de tip rulant, dispozitivele vor asigura amplasarea exact pe poziție a traverselor atunci când gura de magazie este închisă.

Tacheți

- (9) Tacheții vor fi calibrați în așa fel încât să se ajusteze la panta penelor. Ei vor avea cel puțin 65 mm lățime și distanțați la cel mult 600 mm din ax în ax; tacheții de la extremitățile fiecărei laturi nu vor fi depărtați cu mai mult de 150 mm de colțurile capacelor gurii de magazie.

Bare de strângere și pene

- (10) Barele de strângere și penele vor fi solide și în stare bună. Penele vor fi din lemn tare sau alt material echivalent. Ele vor avea o pantă care nu va depăși $1/6$, iar grosimea lor la vârf va fi de cel puțin 13 mm.

Prelate

- (11) Se vor prevedea cel puțin două grosimi de prelate în stare bună pentru fiecare gură de magazie situată în amplasamente de categoria 1 sau 2. Prelatele vor fi perfect etanșe și vor avea o rezistență satisfăcătoare. Ele vor fi confecționate dintr-un material cu o greutate și o calitate cel puțin conforme normelor aprobate.

Fixarea capacelor gurilor de magazie

- (12) Pentru toate gurile de magazie situate în amplasamente de categoria 1 sau 2, se vor prevedea bare din oțel sau orice alt mijloc echivalent pentru a fixa eficace și în mod independent fiecare element transversal al capacului după așezarea prelatelor și a barelor de strângere. Capacele gurilor de magazie care măsoară mai mult de 1,5 m lungime vor fi fixate cu ajutorul a cel puțin două astfel de dispozitive de fixare.

Regula 16**Guri de magazie închise prin capace etanșe la intemperii, din oțel sau alt material echivalent**

- (1) Toate gurile de magazie situate în amplasamente de categoriile 1 și 2 vor fi prevăzute cu capace fabricate din oțel sau din alt material echivalent. Cu excepția celor prevăzute în regula 14(2), aceste capace vor fi etanșe la intemperii și prevăzute cu garnituri și dispozitive de strângere. Mijloacele folosite pentru a asigura și menține etanșeitățile la intemperii trebuie să îndeplinească cerințele Administrației. Măsurile luate vor asigura menținerea etanșeității în orice condiții impuse de mediul marin și, în acest scop, probele de etanșeitate vor fi cerute la inspecția inițială și pot fi cerute la inspecțiile de reînnoire și inspecțiile anuale sau la intervale de timp mai mici.

Sarcini minime de proiectare ale capacelor gurilor de magazie

- (2) Pentru navele cu o lungime mai mare sau egală cu 100 m:
- (a) Capacele gurilor de magazie din amplasamente de categoria 1, situate în sfertul prova din lungimea navei, vor fi proiectate pentru sarcini de val la perpendiculara prova, calculate din următoarea ecuație:

$$\text{Sarcina} = 5 + (L_H - 100)a \text{ în } t/m^2$$

unde:

L_H este L pentru navele cu o lungime de cel mult 340 m, dar nu mai mici de 100 m și egală cu 340 m pentru navele cu o lungime mai mare de 340m;

L este lungimea navei (m), așa cum s-a definit la regula 3;

a este dat în tabelul 16.1,

și redusă liniar până la $3,5 t/m^2$ la capătul lungimii sfertului prova al navei, așa cum se indică în tabelul 16.2. Sarcina de proiectare utilizată pentru fiecare panou al capacului gurii de magazie va fi cea stabilită în punctul din mijloc al amplasării.

- (b) Toate celelalte capace ale gurilor de magazie din amplasamente de categoria 1 vor fi proiectate la $3,5 t/m^2$.
- (c) Capacele din amplasamente de categoria 2 vor fi proiectate la $2,6 t/m^2$.
- (d) Dacă o gură de magazie dintr-un amplasament de categoria 1 este situată la o înălțime care depășește înălțimea punții de bord liber cel puțin cu înălțimea normală a unei suprastructuri, capacele sale pot fi proiectate la $3,5 t/m^2$.

Tabelul 16.1

| | a |
|---|--------|
| Nave cu bord liber de tip B | 0,0074 |
| Nave cărora li s-a atribuit bord liber redus conform regulii 27(9) sau (10) | 0,0363 |

- (3) Pentru nave cu lungimea de 24 m:
- (a) Capacele gurilor de magazie din amplasamente de categoria 1 situate în sfertul prova din lungimea navei vor fi proiectate pentru sarcini de val de $2,43 t/m^2$ la perpendiculara prova și reduse liniar până la $2 t/m^2$ la capătul lungimii sfertului prova al navei, așa cum se indică în tabelul 16.2. Sarcina de proiectare utilizată pentru fiecare panou al capacului gurii de magazie va fi cea stabilită în punctul din mijloc al amplasării.

- (b) Toate celelalte capace ale gurilor de magazie din amplasamente de categoria 1 vor fi proiectate la 2 t/m^2 .
- (c) Capacele gurilor de magazie din amplasamente de categoria 2 vor fi proiectate la $1,5 \text{ t/m}^2$.
- (d) Dacă o gură de magazie dintr-un amplasament de categoria 1 este situată la o înălțime care depășește înălțimea punții de bord liber cel puțin cu înălțimea normală a unei suprastructuri, capacele sale pot fi proiectate la 2 t/m^2 .
- (4) Pentru navele cu o lungime cuprinsă între 24 m și 100 m, și pentru amplasamentele dintre FP și 0,25L, sarcinile de val vor fi obținute prin interpolarea liniară a valorilor indicate în tabelul 16.2.

Tabelul 16.2

| | Amplasament longitudinal | | |
|------------------------|--------------------------|---------------------|------------------------|
| | FP | 0,25 L | De la 0,25 L spre pupa |
| L > 100 m | | | |
| Puntea de bord liber | Ecuția de la 16(2)(a) | $3,5 \text{ t/m}^2$ | $3,5 \text{ t/m}^2$ |
| Puntea suprastructurii | $3,5 \text{ t/m}^2$ | | $2,6 \text{ t/m}^2$ |
| L = 100 m | | | |
| Puntea de bord liber | 5 t/m^2 | $3,5 \text{ t/m}^2$ | $3,5 \text{ t/m}^2$ |
| Puntea suprastructurii | $3,5 \text{ t/m}^2$ | | $2,6 \text{ t/m}^2$ |
| L = 24 m | | | |
| Puntea de bord liber | $2,43 \text{ t/m}^2$ | 2 t/m^2 | 2 t/m^2 |
| Puntea suprastructurii | 2 t/m^2 | | $1,5 \text{ t/m}^2$ |

- (5) Toate capacele gurilor de magazie vor fi proiectate astfel încât:
- (a) produsul dintre tensiunea maximă determinată conform sarcinilor de mai sus și factorul 1,25 nu depășește limita de curgere superioară minimă a materialului, supus la o solicitare de întindere și rezistența critică de flambaj la solicitarea de compresiune;
- (b) săgeata limită sub aceste sarcini să nu fie mai mare de 0,0056 ori deschiderea lor;
- (c) grosimea tablelor de oțel care constituie partea de deasupra a capacelor nu va fi mai mică de 1% din distanța dintre elementele de osatură simplă de rigidizare sau 6 mm, dacă această ultimă valoare este mai mare; și
- (d) se include o limită corespunzătoare pentru coroziune.

Dispozitive de securizare

- (6) Alte mijloace folosite pentru a asigura și menține etanșeitarea la intemperii, în afara celor cu garnituri sau dispozitive de strângere, vor fi la latitudinea Administrației.
- (7) Capacele gurilor de magazie care se sprijină pe ramele gurilor de magazie vor fi amplasate în poziție închisă prin mijloace care pot rezista la sarcinile ce acționează orizontal în orice condiții de stare a mării.

Regula 17

Deschideri situate în compartimentul mașinilor

- (1) Deschiderile din compartimentul mașinilor, situate în amplasamente de categoria 1 sau 2, trebuie să fie consolidate în mod corespunzător și închise eficace prin chesoane cu rezistență mare din oțel

și, atunci când chesoanele nu sunt protejate de alte structuri, rezistența lor trebuie să facă obiectul unui studiu special. Deschiderile de acces practicate în aceste chesoane trebuie să fie prevăzute cu uși conform prescripțiilor regulii 12 (1), ale căror praguri trebuie să se ridice la o înălțime cel puțin egală cu 600 mm deasupra punții, dacă acestea se găsesc într-un amplasament de categoria 1 și cel puțin egală cu 380 mm deasupra punții, dacă se găsesc într-un amplasament de categoria 2. Celelalte deschideri practicate în aceste chesoane trebuie să fie prevăzute cu capace echivalente, montate permanent în poziția lor normală.

- (2) În cazul în care chesoanele compartimentului mașinilor nu sunt protejate cu alte structuri, atunci trebuie prevăzute uși duble (de exemplu, uși interioare sau exterioare care corespund cerințelor regulii 12(1)) la navele cărora li s-au atribuit borduri libere mai mici decât acelea indicate în tabelul 28.2 din regula 28. Se va prevedea un prag interior de 230 mm, pe lângă pragul exterior de 600 mm.
- (3) Ramele puțurilor de aer ale compartimentului căldărilor, ale coșurilor și ale trombelor de aerisire din compartimentul mașinilor, situate în poziții expuse ale punții de bord liber sau ale punții suprastructurii, trebuie să aibă, în raport cu aceste punți, înălțimea atât cât este rezonabil și practic posibil. În general, trombele de aerisire, necesare pentru alimentarea continuă a compartimentului mașinilor, vor avea rame cu o înălțime suficientă pentru a corespunde regulii 19(3), fără a trebui să fie prevăzute mijloace de închidere etanșă la intemperii. Trombele de aerisire necesare pentru alimentarea continuă a compartimentului generatorului de avarie, dacă acesta se consideră că are o flotabilitate în calculele de stabilitate sau dacă protejează deschiderea care asigură accesul la nivelul inferior, vor avea rame cu o înălțime suficientă pentru a corespunde regulii 19(3), fără a trebui să fie prevăzute dispozitive de închidere etanșă la intemperii.
- (4) În cazul în care datorită mărimii navei și amplasării, acest lucru nu este practic posibil, pot fi permise de către Administrație înălțimi mai mici pentru ramele trombelor de aerisire a compartimentului mașinilor și pentru ramele trombelor de aerisire a compartimentului generatorului de avarie, care sunt prevăzute cu dispozitive de închidere etanșă la intemperii în conformitate cu regula 19(4), cu condiția ca să fie prevăzute și alte dispozitive corespunzătoare pentru a fi asigurată o ventilație neîntreruptă, corespunzătoare a acestor compartimente.
- (5) Deschiderile puțurilor de aer ale compartimentului căldărilor vor fi prevăzute cu capace solide din oțel sau alte materiale echivalente, care sunt montate în pozițiile lor corespunzătoare și pot fi etanșate sigur la intemperii.

Regula 18

Deschideri diverse în punțile de bord liber și de suprastructuri

- (1) Gurile de vizitare și gurile de rujare situate în amplasamente de categoria 1 sau 2 sau în interiorul suprastructurilor, altele decât suprastructurile închise, trebuie să fie prevăzute cu capace solide care pot să asigure etanșeitarea la apă. Aceste capace trebuie să aibă un sistem de fixare permanentă, numai dacă ele nu sunt fixate prin buloane la intervale apropiate.
- (2) Deschiderile în punțile de bord liber, altele decât gurile de magazie, deschiderile în compartimentul mașinilor, gurile de vizitare și gurile de rujare, trebuie să fie protejate printr-o suprastructură închisă sau printr-un ruf sau un tambuchi de scară cu o rezistență și o etanșeitate la intemperii echivalente. În mod similar, orice deschidere de acest fel, situată în partea expusă a unei punți de suprastructură sau pe acoperișul unui ruf situat pe puntea de bord liber, care asigură accesul la un compartiment situat sub puntea de bord liber sau în interiorul unei suprastructuri închise, trebuie să fie protejată de un ruf sau un tambuchi de scară eficace. Golurile pentru uși în aceste tambuchiuri de scară sau rufuri care conduc la sau asigură accesul către scări care conduc dedesubt, trebuie să fie prevăzute cu uși conforme cu regula 12 (1). Totuși, în cazul în care casele scărilor dintr-un ruf sunt închise în interiorul unor tambuchiuri de scară construite în mod

corespunzător și prevăzute cu uși care corespund regulii 12(1), ușa din exterior nu trebuie să fie etanșă la intemperii.

- (3) Deschiderile pe acoperișul unui ruf situat pe o semidunetă sau o suprastructură cu o înălțime mai mică decât înălțimea normală, având o înălțime egală cu sau mai mare decât înălțimea normală a semidunetei, vor fi prevăzute cu mijloace acceptabile de închidere, dar nu este necesar să fie protejate cu un ruf sau tambuchi de scară eficace așa cum se definește în regulă, cu condiția ca înălțimea rufului său să fie cel puțin egală cu înălțimea normală a unei suprastructuri. Deschiderile pe acoperișul unui ruf a cărui înălțime este mai mică decât o înălțime normală de suprastructură pot fi tratate în mod analog.
- (4) În amplasamentele din categoria 1, înălțimea deasupra punții a pragurilor deschiderilor de uși de la tambuchiurile de scară vor fi de cel puțin 600 mm. În amplasamentele din categoria 2 aceasta va fi de cel puțin 380 mm.
- (5) În cazul în care accesul este asigurat de la puntea de deasupra ca o alternativă la accesul din puntea de bord liber în conformitate cu regula 3(10)(b), atunci înălțimea pragurilor deschiderilor care asigură accesul într-un castel central sau într-o dunetă va fi de 380 mm. Această dispoziție se va aplica și rufurilor de pe puntea de bord liber.
- (6) În cazul în care nu se prevede accesul de deasupra, înălțimea pragurilor golurilor de uși din rufurile de pe puntea de bord liber va fi de 600 mm.
- (7) În cazul în care dispozitivele de închidere ale deschiderilor de acces din suprastructuri și rufuri nu corespund regulii 12(1), deschiderile în punte spre interior se vor considera ca expuse (de exemplu, situate pe puntea deschisă).

Regula 19 **Trombe de aerisire**

- (1) Trombele de aerisire, situate în amplasamente de categoria 1 sau 2, ale compartimentelor aflate sub puntea de bord liber sau sub punțile suprastructurilor închise, vor avea rame din oțel sau alt material echivalent, de construcție solidă și eficient fixate de punte. Trombele de aerisire situate în amplasamente de categoria 1 vor avea rame cu o înălțime de cel puțin 900 mm deasupra punții; în amplasamente de categoria 2 ramele vor avea o înălțime de cel puțin 760 mm deasupra punții. Dacă înălțimea ramei unei trombe de aerisire oarecare este mai mare de 900 mm, aceasta va fi întărită în mod special.
- (2) Trombele de aerisire care traversează alte suprastructuri decât cele închise vor avea pe puntea de bord liber rame solide din oțel sau alt material echivalent.
- (3) Trombele de aerisire situate în amplasamente de categoria 1, ale căror rame se ridică la o înălțime mai mare de 4,5 m deasupra punții și trombele de aerisire situate în amplasamente de categoria 2, ale căror rame se ridică la o înălțime mai mare de 2,3 m deasupra punții, nu este necesar să fie prevăzute cu dispozitive de închidere, decât dacă Administrația cere aceasta în mod expres.
- (4) În afară de cele prevăzute în paragraful (3) al acestei reguli, deschiderile trombelor de aerisire vor fi prevăzute cu dispozitive de închidere etanșe la intemperii construite din oțel sau alt material echivalent. La navele cu o lungime ce nu depășește 100 m, dispozitivele de închidere vor fi fixate permanent; atunci când nu se prevede altfel la alte nave, aceste dispozitive trebuie arimate convenabil lângă trombele de aerisire cărora le sunt destinate.
- (5) În locurile expuse, înălțimea ramelor poate să fie mărită la o valoare considerată satisfăcătoare de către Administrație.

Regula 20

Tubulaturi de aerisire

- (1) Dacă tubulaturile de aerisire ale tancurilor de balast și ale altor tancuri se prelungesc deasupra punții de bord liber sau a punții suprastructurilor, părțile expuse ale acestor tubulaturi vor fi de construcție solidă; înălțimea de la punte la punctul în care apa poate avea acces spre compartimentele inferioare va fi de cel puțin 760 mm pe puntea de bord liber și de 450 mm pe puntea suprastructurilor.
- (2) Dacă aceste înălțimi pot stingheri activitățile navei, poate fi acceptată o înălțime mai mică, dacă Administrația este asigurată că dispozitivele de închidere și alte motive justifică această înălțime redusă. Mijloace de obturare satisfăcătoare fixate permanent, vor fi prevăzute pentru închiderea deschiderilor tubulaturilor de aerisire.
- (3) Tubulaturile de aerisire vor fi prevăzute cu dispozitive automate de închidere.
- (4) Valvulele de presiune-depresiune (valvulele PV) pot fi acceptate la nave cisternă.

Regula 21

Saborduri de încărcare și alte deschideri analoage

- (1) Sabordurile de încărcare și alte deschideri analoage în bordaj situate sub puntea de bord liber trebuie să fie prevăzute cu uși proiectate în așa fel încât să le garanteze o etanșitate la intemperii și o rezistență echivalentă cu a părții din corpul navei, adiacentă lor. Dacă nu este acceptat altfel de către Administrație, aceste deschideri se vor deschide spre exterior. Numărul acestor deschideri trebuie să fie redus la minimul compatibil cu tipul și cu condițiile de exploatare normală a navei.
- (2) Fără autorizația Administrației, marginea inferioară a deschiderilor prevăzute în paragraful (1) nu trebuie să se găsească sub o linie trasată pe bordaj, paralel cu linia punții de bord liber, care are punctul său cel mai de jos situat la cel puțin 230 mm deasupra marginii superioare a benzii care marchează linia de încărcare cea mai de sus.
- (3) Dacă se permite amplasarea sabordurilor de încărcare și a altor deschideri similare cu marginea lor inferioară sub linia prevăzută la paragraful (2), atunci trebuie să fie instalate elemente suplimentare pentru menținerea integrității etanșității la apă.
- (4) Instalarea unei a doua uși cu rezistență și etanșitate la apă echivalente este considerată o măsură acceptabilă. Un dispozitiv de detectare a scurgerilor va fi prevăzut în compartimentul dintre cele două uși. Se va prevedea drenarea acestui compartiment spre santine, controlată de o valvă de închidere cu filet, ușor accesibilă. Ușa exterioară trebuie să se deschidă spre exterior.
- (5) Dispozitivele pentru ușile din prova și ușile lor interioare, ușile laterale și ușile din pupa, precum și dispozitivele lor de fixare vor corespunde cerințelor unei organizații recunoscute sau normelor naționale aplicabile ale Administrației, care asigură un nivel echivalent de siguranță.

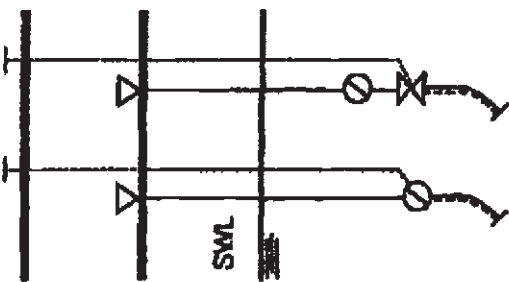
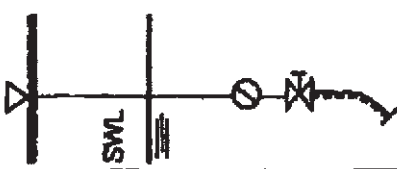
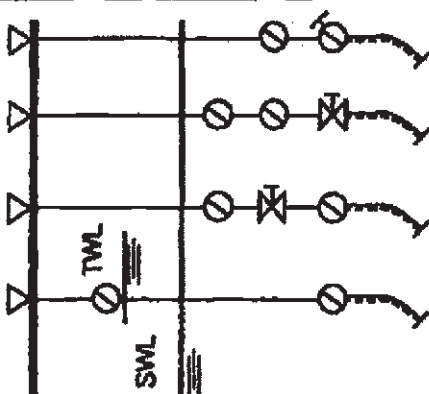
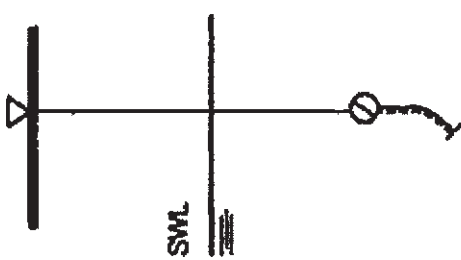
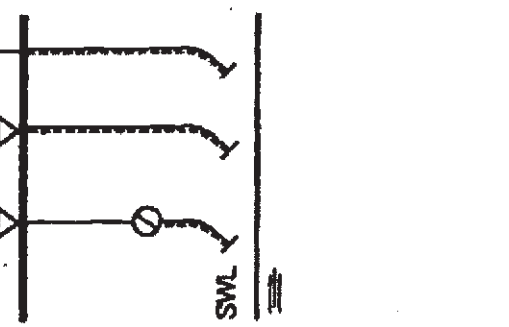
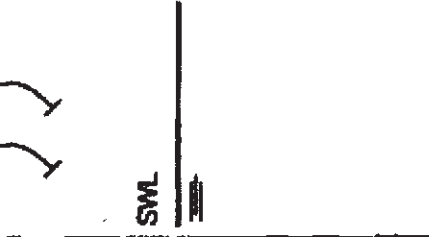
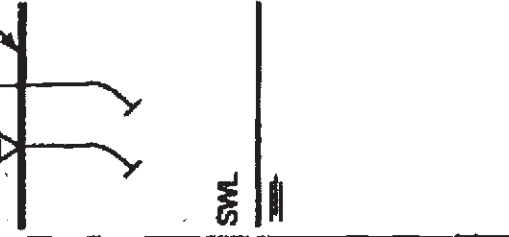
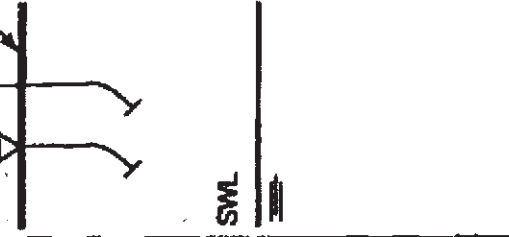









Regula 22

Guri de scurgere, prize de apă și evacuări

- (1) (a) Evacuările prin bordaj, care provin din spațiile situate sub puntea de bord liber sau din spațiile limitate de suprastructuri și rufuri situate pe puntea de bord liber și care au uși conform cerințelor regulii 12, vor fi prevăzute, cu excepția cazurilor menționate în paragraful (2), cu mijloace eficiente și accesibile pentru a împiedica pătrunderea apei în interior. În mod normal, fiecare evacuare independentă va fi prevăzută cu o valvă cu reținere automată, care are un mijloc de închidere completă, manevrabil dintr-o poziție

situată deasupra punții de bord liber. În cazul în care, capătul tubulaturii de evacuare dinspre interiorul navei se află la o distanță de cel puțin 0,01 L deasupra *liniei de încărcare de vară*, evacuarea poate fi prevăzută cu două valvule cu reținere automată, fără mijloc de închidere completă. Dacă această distanță verticală este mai mare de 0,02 L, poate fi acceptată o singură valvulă cu reținere automată, fără mijloc de închidere completă. Dispozitivul de manevrare a valvulei cu reținere automată cu comandă de închidere completă va fi ușor accesibil și dotat cu un indicator care să arate dacă valvula este deschisă sau închisă.

- (b) Se acceptă o valvulă cu reținere automată și o valvulă cu sertar manevrată de deasupra punții de bord liber în loc de o valvulă cu reținere automată cu mijloc de închidere completă, manevrabilă dintr-o poziție situată deasupra punții de bord liber.
- (c) Dacă se cer două valvule cu reținere automată, valvula dinspre interiorul navei va fi întotdeauna accesibilă pentru examinare în condiții de exploatare (și anume, valvula dinspre interiorul navei se va afla deasupra nivelului *liniei de încărcare tropicală*). Dacă acest lucru nu este posibil, valvula dinspre interiorul navei poate să nu fie situată deasupra *liniei de încărcare tropicală* cu condiția ca o valvulă cu sertar, comandată local, să fie prevăzută între două valvule cu reținere automată.
- (d) Dacă evacuările de la instalațiile sanitare și gurile de scurgere debitează peste bord penetrând bordajul în dreptul compartimentelor de mașini, se acceptă amplasarea unei valvule acționată local, cu închidere completă, situată în dreptul bordajului, împreună cu o valvulă cu reținere în interiorul navei. Dispozitivele de comandare a acestor valvule trebuie să fie amplasate în locuri ușor accesibile.
- (e) Atunci când este atribuit un bord liber pentru transportul de lemn, poziția capătului dinspre interior al evacuărilor trebuie raportată la *linia de încărcare de vară pentru transportul de lemn pe punte*.
- (f) Cerințele de a avea valvule cu reținere sunt aplicabile numai acelor evacuări care rămân deschise pe timpul funcționării normale a navei. Pentru evacuările care sunt ținute închise pe mare, se acceptă o singură valvulă cu sertar, acționată de pe punte.
- (g) Tabelul 22.1 prevede dispunerile acceptabile ale gurilor de scurgere, prizelor de apă și evacuărilor.

| Evacuari provenind din spatiile inchise situate sub puntea de bord liber sau pe puntea de bord liber | | Evacuari provenind din alte incaperi | |
|---|--|--|---|
| Cerinte generale Reg.22(1) unde capatul din interiorul bordului < sau egal cu 0,01 L deasupra SWL | Evacuari prin compartimentul de masini | Alternativa (Reg.22(1)) acolo unde exista capat in interiorul bordului > 0,01 L deasupra SWL | > 0,02 L deasupra SWL |
| Puntea suprastructurii sau rufului | Puntea de bord liber | Puntea de bord liber | Puntea de bord liber |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
| Alta decat Reg.22(5) | Capat din exteriorul bordului > 450 mm sub puntea de bord liber sau < sau egal cu 600 mm deasupra SWL Reg. 22(4) | | |
| <p>Symboluri:</p>  Capat de tubulatura in interiorul bordului  Capat de tubulatura in exteriorul bordului  Tubulatura care se termina pe puntea deschisa | | <p>Symboluri:</p>  Valvula cu retinere cu mijloc de inchidere completa  Valvula cu retinere cu mijloc de inchidere completa cu comanda locala  Valvula cu comanda locala  Comanda de la distanta  Grosime normala  Grosime substantiata | |

Tabelul 22.1

- (2) Vor fi permise guri de scurgere prin bordaj, care pleacă de la suprastructurile închise, utilizate pentru transportul încărcăturii, numai dacă marginea punții de bord liber nu este imersată atunci când nava este înclinată la un unghi de 5° într-un bord sau altul. În celelalte cazuri, drenarea se va face către interiorul navei în conformitate cu cerințele *Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare* în vigoare.
- (3) În compartimentele de mașini a căror supraveghere este asigurată în serviciu normal de către echipaj, prizele de apă și evacuările principale și auxiliare care deservesc mașinile pot fi comandate local. Comenzile trebuie să fie ușor accesibile și prevăzute cu indicatoare care arată dacă valvulele sunt deschise sau închise.
- (4) Gurile de scurgere și tubulaturile evacuărilor, oricare ar fi nivelul de la care ele pornesc și care penetrează bordajul, fie la mai mult de 450 mm sub puntea de bord liber, fie la mai puțin de 600 mm deasupra *liniei de încărcare de vară*, vor fi prevăzute, în dreptul bordajului, cu o valvă cu reținere. În afara dispozițiilor contrare din paragraful (2), această valvă poate fi omisă dacă grosimea tubulaturii este suficientă (vezi paragraful 7 de mai jos).

- (5) Gurile de scurgere care deserveșc suprastructurile sau rufurile ce nu sunt prevăzute cu uși care îndeplinesc cerințele regulii 12, trebuie să deverseze în exteriorul navei.
- (6) Toate dispozitivele care se fixează pe bordaj și valvulele cerute de prezenta regulă vor fi din oțel, bronz sau alt material ductil aprobat. Valvulele din fontă obișnuită sau dintr-un material similar nu sunt acceptate. Toate tubulaturile vizate de prezenta regulă trebuie să fie din oțel sau orice alt material echivalent, considerat satisfăcător de către Administrație.
- (7) Tubulaturile gurilor de scurgere și ale evacuărilor:
- (a) Pentru tubulaturile gurilor de scurgere și ale evacuărilor pentru care nu se cere o grosime substanțială:
- (i) pentru tubulaturile care au un diametru exterior mai mic sau egal cu 155 mm, grosimea nu va fi mai mică de 4,5 mm;
- (ii) pentru tubulaturile care au un diametru exterior mai mare sau egal cu 230 mm, grosimea nu va fi mai mică de 6 mm;

Mărimile intermediare vor fi determinate prin interpolare liniară.

- (b) Pentru tubulaturile gurilor de scurgere și ale evacuărilor pentru care se cere o grosime substanțială:
- (i) pentru tubulaturile care au un diametru exterior mai mic sau egal cu 80 mm, grosimea nu va fi mai mică de 7 mm;
- (ii) pentru tubulaturile care au un diametru exterior egal cu 180 mm, grosimea nu va fi mai mică de 10 mm;
- (iii) pentru tubulaturile care au un diametru exterior mai mare sau egal cu 220 mm, grosimea nu va fi mai mică de 12,5 mm;

Mărimile intermediare vor fi determinate prin interpolare liniară.

Regula 22-1 Jgheaburi de gunoi

- (1) Se acceptă montarea a două obturatoare cu sertar comandate de pe puntea de lucru a jgheabului, în locul unui clapet cu reținere cu dispozitiv de închidere completă, manevrabile dintr-o poziție situată deasupra punții de bord liber, care corespund cerințelor de mai jos:
- (a) obturatorul cu sertar situat în partea de jos va fi comandat dintr-o poziție situată deasupra punții de bord liber. Între cele două obturatoare trebuie prevăzut un dispozitiv de blocare;
- (b) capătul jgheabului dinspre interiorul navei trebuie să fie situat deasupra liniei de plutire rezultată prin înclinarea navei cu $8,5^{\circ}$ în babord sau tribord, la un pescaj corespunzător bordului liber de vară atribuit, dar nu la mai puțin de 1000 mm deasupra *liniei de plutire de vară*. În cazul în care capătul jgheabului dinspre interiorul navei se găsește la o înălțime care depășește 0,01L deasupra *liniei de plutire de vară*, nu este necesar ca obturatorul să fie manevrat de pe puntea de bord liber, cu condiția ca obturatorul cu sertar să fie întotdeauna accesibil în condiții de exploatare; și

- (c) ca alternativă, obturatoarele cu sertar situate în partea de sus și de jos pot fi înlocuite cu un capac etanș la intemperii, cu balamale, situat la capătul jgheabului dinspre interiorul navei, împreună cu o clapetă de descărcare. Capacul și clapeta trebuie să fie prevăzute cu un dispozitiv de blocare astfel încât să se împiedice deschiderea clapetei de descărcare înainte de închiderea capacului.
- (2) Întreg jgheabul, inclusiv capacul, trebuie să fie construit dintr-un material cu o grosime substanțială.
- (3) Comenzile pentru obturatoarele cu sertar și/sau capacele cu balamale trebuie să aibă în mod clar inscripția: *“A se ține închis atunci când nu este în uz”*.
- (4) În cazul în care capătul jgheabului dinspre interiorul navei se află mai jos decât puntea de bord liber a unei nave de pasageri sau decât liniile de plutire de echilibru ale unei nave de marfă la care se aplică cerințele de stabilitate în caz de avarie, atunci:
- (a) obturatorul/capacul cu balamale de la capătul dinspre interiorul navei trebuie să fie etanș la apă;
- (b) obturatorul trebuie să fie un obturator cu reținere acționat cu șurub, amplasat într-o poziție ușor accesibilă, deasupra celei mai de jos linii de încărcare; și
- (c) obturatorul cu reținere acționat cu șurub trebuie să fie manevrabil dintr-o poziție situată deasupra punții pereților etanși și să fie prevăzut cu indicatori pentru pozițiile deschis/închis. Comanda obturatorului trebuie să aibă inscripția: *“A se ține închis atunci când nu este în uz”*.

Regula 22-2

Nări de punte și puțuri de lanț de ancoră

- (1) Nările de punte și puțurile de lanț de ancoră trebuie să fie etanșe la apă până la puntea expusă la intemperii.
- (2) Dacă sunt prevăzute mijloace de acces, acestea trebuie să fie închise cu un capac solid și fixate cu buloane amplasate la distanțe apropiate
- (3) Nările de punte prin care trec lanțurile de ancoră trebuie prevăzute cu dispozitive de închidere fixate permanent pentru reducerea la minim a pătrunderii apei.

Regula 23

Hublouri, ferestre și spiraiuri

- (1) Hublourile și ferestrele, împreună cu geamul lor, contrahublourile și capacele de protecție contra furtunii*, dacă sunt prevăzute, vor fi conforme unor proiecte aprobate și vor avea o construcție solidă. Nu se acceptă rame nemetalice.
- (2) Hublourile sunt definite ca deschideri rotunde sau ovale cu o suprafață care nu depășește 0,16 m². Deschiderile rotunde sau ovale care au o suprafață care depășește 0,16 m² vor fi considerate drept ferestre.
- (3) Ferestrele sunt definite în general ca deschideri dreptunghiulare, cu o racordare la fiecare colț având raza în raport cu mărimea ferestrei, și ca deschideri rotunde sau ovale cu o suprafață ce depășește 0,16 m².

* Contrahublourile sunt montate pe partea dinspre interior a ferestrelor și hublourilor, în timp ce capacele de protecție contra furtunii sunt montate pe partea dinspre exterior a ferestrelor, acolo unde este accesibil, și pot fi cu balamale sau detașabile.

- (4) Hublourile de la următoarele încăperi vor fi prevăzute pe partea dinspre interior cu contrahublouri cu balamale:
- (a) încăperile de sub puntea de bord liber;
 - (b) încăperile de la primul nivel al suprastructurilor închise; și
 - (c) rufurile de la primul nivel de pe puntea de bord liber care protejează deschiderile ce duc dedesubt sau care sunt considerate flotabile în calculele de stabilitate;

Contrahublourile trebuie să poată fi închise și să le fie asigurată etanșeitatea la apă, dacă sunt amplasate sub puntea de bord liber, și etanșeitatea la intemperii, dacă sunt prevăzute deasupra acesteia.

- (5) Hublourile nu vor fi amplasate într-o poziție astfel încât marginile lor inferioare să fie sub o linie trasată pe bordaj, paralelă cu puntea de bord liber și al cărui punct cel mai de jos să fie situat la o distanță egală cu 2,5% din lățime (B) sau la 500 mm, dacă această valoare este mai mare, deasupra *Liniei de încărcare de vară (Linia de încărcare de vară pentru transportul de lemn pe punte, dacă este atribuită)*.
- (6) În cazul în care calculele de stabilitate la avarie indică faptul că hublourile ar fi imersate în oricare stadiu intermediar de inundare sau la linia de plutire de echilibru final, acestea vor fi de tip fix.
- (7) Nu vor fi prevăzute ferestre în următoarele locuri:
- (a) sub puntea de bord liber;
 - (b) la pereții terminali de la primul etaj sau în bordajele suprastructurilor închise; sau
 - (c) rufurile de la primul etaj care sunt considerate flotabile în calculele de stabilitate.
- (8) Hublourile și ferestrele din bordaj de la al doilea etaj vor fi prevăzute în partea dinspre interior cu contrahublouri cu balamale, care să poată să fie închise și să le fie asigurată etanșeitatea la intemperii dacă suprastructura protejează accesul direct la o deschidere ce duce dedesubt sau dacă aceasta este considerată flotabilă în calculele de stabilitate.
- (9) Hublourile și ferestrele din pereții etanși laterali, situați într-o poziție retrasă spre interior față de bordaj la al doilea etaj, care protejează accesul direct la încăperile de dedesubt menționate la paragraful (4), vor fi prevăzute pe partea dinspre interior fie cu contrahublouri cu balamale, fie, în cazul în care acestea sunt accesibile, cu capace exterioare de protecție contra furtunii fixate permanent, care să poată fi închise și să le fie asigurată etanșeitatea la intemperii.
- (10) Pereții etanși ai cabinelor și ușile situate la al doilea etaj și deasupra, care separă hublourile și ferestrele de un acces direct la nivelul inferior sau la al doilea etaj, considerat flotabil în calculele de stabilitate, pot fi acceptate în locul contrahublourilor sau capacele de protecție contra furtunii, fixate la hublouri și ferestre.
- (11) Rufurile, situate pe o semidunetă sau pe o punte a unei suprastructuri cu o înălțime mai mică decât cea normală, pot fi considerate ca fiind situate la al doilea etaj, în măsura în care este necesar să se aplice cerințele pentru contrahublouri, cu condiția ca înălțimea semidunetei sau a suprastructurii să fie egală cu sau mai mare decât înălțimea normală a dunetei.
- (12) Spiraiurile fixe sau care pot fi deschise vor avea o grosime a geamului corespunzătoare mărimii și amplasării lor așa cum se cere la hublouri și ferestre. Geamurile spiraiului din orice poziție vor fi protejate la deteriorarea mecanică și, dacă spiraiul este prevăzut în amplasamente de categoria 1

sau 2, acestea vor fi asigurate cu contrahublouri sau cu capace de protecție contra furtunii atașate permanent.

Regula 24 Saborduri de furtună

- (1) (a) Dacă parapetele care se află pe părțile expuse ale punții de bord liber sau ale punților suprastructurilor formează puțuri, se vor lua măsuri suficiente pentru evacuarea rapidă a apei de pe punți și pentru drenarea lor.
- (b) Sub rezerva dispozițiilor paragrafelor (1)(c) și (2), suprafața minimă a sabordurilor de furtună (A) din fiecare bord al navei, pentru fiecare puț de pe puntea de bord liber, trebuie să fie aceea dată de următoarele formule, în cazurile în care selatura în regiunea puțului este cea normală sau este mai mare decât cea normală.

Suprafața minimă pentru fiecare puț de pe punțile suprastructurilor trebuie să fie egală cu jumătate din suprafața dată de aceste formule:

Dacă lungimea parapetului (l) în puț este mai mică sau egală cu 20 m:

$$A = 0,7 + 0,035 l \text{ m}^2,$$

dacă l este mai mare de 20 m:

$$A = 0,07 l \text{ m}^2.$$

În nici un caz nu este necesar ca l să aibă o valoare mai mare de 0,7 L.

Dacă parapetul are o înălțime medie mai mare de 1,2 m, suprafața cerută trebuie să fie mărită cu $0,004 \text{ m}^2$ pe metru de lungime a puțului pentru fiecare diferență de înălțime de 0,1 m. Dacă parapetul are o înălțime medie mai mică de 0,9 m, suprafața cerută poate fi micșorată cu $0,004 \text{ m}^2$ pe metru de lungime a puțului pentru fiecare diferență de înălțime de 0,1 m.

- (c) La navele fără selatură, suprafața calculată conform paragrafului (b) va fi mărită cu 50%. Dacă selatura este inferioară celei normale, acest procentaj se obține prin interpolare liniară.
- (d) Pe o navă cu punte liberă și un ruf situat la mijlocul navei având o lățime de cel puțin 80% din lățimea navei și cu coridoare de-a lungul bordajului navei care nu depășesc 1,5 m lățime, se formează două puțuri. Fiecărui i se va atribui o suprafață cerută a sabordurilor de furtună în funcție de lungimea fiecărui puț.
- (e) Dacă există un perete de separație care se extinde pe toată lățimea navei în extremitatea prova a rufului central, acesta ar împărți efectiv puntea expusă în două puțuri fără nici o altă delimitare pe lățimea rufului.
- (f) Puțurile de pe o semidunetă trebuie considerate ca fiind situate pe puntea de bord liber.
- (g) Cunetele cu o înălțime mai mare de 300 mm prevăzute în jurul punților descoperite de la navele cisternă în regiunea manifoldurilor de marfă și tubulaturii de marfă vor fi considerate drept parapete. Sabordurile pentru evacuare vor fi dispuse în conformitate cu prezenta regulă. Dispozitivele de închidere atașate sabordurilor pentru evacuare, utilizate în timpul operațiunilor de încărcare și descărcare, vor fi concepute astfel încât să nu se poată produce înțepenirea lor în timpul voiajului pe mare.
- (2) În cazul navelor prevăzute cu un tronc care nu corespunde cerințelor regulii 36(1)(e) sau care posedă rame laterale la gurile de magazie care se întind în mod continuu sau aproape continuu între suprastructuri detașate, suprafața minimă a deschiderilor sabordurilor pentru evacuare este determinată după cum este indicat în tabelul următor:

| Lăţimea gurii de magazie sau a trunchiului în raport cu lăţimea navei | Suprafaţa sabordurilor pentru evacuare în raport cu suprafaţa totală a parapetelor |
|---|--|
| 40% sau mai mică | 20% |
| 75% sau mai mare | 10% |

Pentru lăţimi intermediare, suprafaţa sabordurilor pentru evacuare se obţine prin interpolare liniară.

- (3) Eficienţa suprafeţei sabordurilor pentru evacuare în parapetele cerute conform paragrafului (1) depinde de suprafaţa de curgere liberă pe lăţimea punţii unei nave.

Suprafaţa de curgere liberă pe punte este suprafaţa utilă a intervalelor dintre gurile de magazie şi între gurile de magazie şi suprastructuri şi rufuri până la înălţimea reală a parapetului.

Suprafaţa sabordurilor pentru evacuare în parapete trebuie să fie evaluată în funcţie de suprafaţa netă de curgere liberă, după cum urmează:

- (a) Dacă suprafaţa de curgere liberă nu este mai mică decât suprafaţa sabordurilor pentru evacuare calculată conform paragrafului (2) ca şi când ramele gurii de magazie ar fi continue, atunci suprafaţa minimă a sabordurilor pentru evacuare calculată conform paragrafului (1) va fi considerată suficientă.
- (b) Dacă suprafaţa de curgere liberă este egală sau mai mică decât suprafaţa calculată conform paragrafului (1), atunci suprafaţa minimă a sabordurilor pentru evacuare în parapete va fi stabilită conform paragrafului (2).
- (c) Dacă suprafaţa de curgere liberă este mai mică decât cea calculată conform paragrafului (2), dar mai mare decât cea calculată conform paragrafului (1), atunci suprafaţa minimă a sabordurilor pentru evacuare în parapete va fi determinată pe baza următoarei formule:

$$F = F_1 + F_2 - f_p \text{ (m}^2\text{)}$$

Unde:

F_1 - este suprafaţa minimă a sabordurilor pentru evacuare calculată conform paragrafului (1);

F_2 - este suprafaţa minimă a sabordurilor pentru evacuare calculată conform paragrafului (2); şi

f_p - este suprafaţa utilă totală a trecerilor şi intervalelor dintre extremităţile gurilor de magazie şi suprastructuri sau rufuri până la înălţimea reală a parapetelor.

- (4) În cazul navelor care au suprastructuri pe puntea de bord liber sau pe punţile suprastructurii, care sunt deschise la una dintre sau la ambele extremităţi până la puţurile formate de parapetele de pe punţile deschise, vor fi prevăzute măsuri adecvate pentru evacuarea apei ce poate să pătrundă în spaţiile deschise din aceste suprastructuri.

Suprafaţa minimă a sabordurilor pentru evacuare din fiecare bordaj al navei pentru suprastructura deschisă (A_s) şi pentru puţurile deschise (A_w) trebuie să fie calculate după următoarea metodă:

- (a) Se determină lungimea totală a puţului (l_t) egală cu suma lungimii punţii deschise delimitată de parapete (l_w) şi lungimea încăperii comune din interiorul suprastructurii deschise (l_s).
- (b) Pentru determinarea A_s :

- (i) se calculează suprafața sabordurilor pentru evacuare (A) cerută pentru un puț deschis cu lungimea (l_t) în conformitate cu paragraful (1), considerând că parapetul are o înălțime normală;
- (ii) se înmulțește cu un coeficient de corecție de 1,5 pentru lipsa selaturii, dacă este cazul, în conformitate cu paragraful (1)(c);
- (iii) se înmulțește cu un coeficient (b_o/l_t) pentru ajustarea suprafeței sabordurilor pentru evacuare ținând seama de lățimea (b_o) a deschiderilor practice în peretele etanș de capăt al suprastructurii închise;
- (iv) pentru corectarea suprafeței sabordurilor pentru evacuare ținând seama de lungimea totală a puțului care este delimitat de o suprastructură deschisă, se înmulțește cu factorul:

$$1 - (l_w/l_t)^2$$

unde l_w și l_t sunt definite în paragraful (4)(a);

- (v) pentru corectarea suprafeței sabordurilor pentru evacuare ținând seama de distanța punții puțului de deasupra punții de bord liber pentru punțile situate la mai mult de $0,5 h_s$ deasupra punții de bord liber, se înmulțește cu factorul:

$$0,5(h_s/h_w)$$

unde h_w este înălțimea punții puțului de deasupra punții de bord liber și h_s este înălțimea normală a suprastructurii;

(c) Pentru determinarea A_w :

- (i) suprafața sabordurilor pentru evacuare pentru puțul deschis (A_w) se va calcula în conformitate cu paragraful (b)(i) de mai sus, utilizând l_w pentru calcularea suprafeței nominale a sabordurilor pentru evacuare (A'), valoare care se va ajusta ținând seama de înălțimea reală a parapetului (h_b) prin aplicarea uneia din următoarele corecții de suprafață, care dintre acestea este aplicabilă:

pentru parapetul cu o înălțime mai mare de 1,2 m:

$$A_c = l_w ((h_b - 1,2)/0,10)(0,004) m^2;$$

pentru parapetul cu o înălțime mai mică de 0,9 m:

$$A_c = l_w ((h_b - 0,9)/0,10)(0,004) m^2;$$

pentru parapetul cu o înălțime între 1,2 și 0,9 m nu există nici o corecție (și anume $A_c = 0$)

- (ii) suprafața corectată a sabordurilor pentru evacuare ($A_w = A' + A_c$) se va ajusta apoi ținând seama de lipsa selaturii, dacă este cazul, și de înălțimea de deasupra punții de bord liber așa cum se indică la paragrafele (b)(ii) și (b)(v), utilizând h_s și h_w .

- (d) Sabordurile pentru evacuare care corespund suprafețelor astfel rezultate pentru suprastructura deschisă (A_s) și pentru puțul deschis (A_w) trebuie să fie prevăzute în fiecare bord al spațiului deschis acoperit de suprastructura deschisă și, respectiv, al puțului deschis.

- (e) Relațiile de mai sus se rezumă la următoarele ecuații, presupunând că l_t , care este suma dintre l_w și l_s , este mai mare de 20 m:

suprafața sabordurilor pentru evacuare A_w pentru puțul deschis:

$$A_w = (0,07l_w + A_c) \text{ (corecția pentru selatură) } (0,5h_s/h_w);$$

suprafața sabordurilor pentru evacuare A_s pentru suprastructura deschisă:

$$A_s = (0,07l_t) \text{ (corecția pentru selatură) } (b_s/l_t) (1 - (l_w/l_t)^2) (0,5h_s/h_w);$$

unde l_t este mai mic sau egal cu 20 m, iar suprafața de bază a sabordurilor pentru evacuare este $A = 0,7 + 0,035 l_t$ în conformitate cu paragraful (1).

- (5) Marginile inferioare ale sabordurilor pentru evacuare trebuie să se situeze, pe cât este posibil, aproape de punte. Două treimi din suprafața cerută pentru sabordurile pentru evacuare trebuie să se situeze în jumătatea puțului cea mai aproape de punctul inferior al curbei selaturii. O treime din suprafața cerută a sabordurilor pentru evacuare se va repartiza în mod egal pe lungimea rămasă a puțului. Dacă selatura este zero sau neglijabilă pe puntea de bord liber expusă sau pe puntea suprastructurii expuse, atunci suprafața sabordurilor pentru evacuare va fi repartizată în mod egal pe lungimea puțului.
- (6) Toate deschiderile sabordurilor pentru evacuare în parapete vor fi protejate cu balustrade sau bare distanțate la aproximativ 230 mm. Dacă sabordurile de evacuare sunt prevăzute cu obturatoare, se vor asigura jocuri mari pentru prevenirea înțepenirii. Balamalele vor avea bolțuri sau lagăre dintr-un material necorodabil. Obturatoarele nu vor fi prevăzute cu dispozitive de asigurare.

Regula 25 **Protecția echipajului**

- (1) Rufurile prevăzute pentru încăperile de locuit ale echipajului trebuie să fie astfel construite încât să ofere acestora un grad acceptabil de rezistență.
- (2) În jurul punților expuse trebuie să fie instalate balustrade sau parapete. Înălțimea parapetelor sau balustradelor trebuie să fie de cel puțin 1 metru deasupra punții. Totuși, dacă această înălțime ar împiedica exploatarea normală a navei, Administrația poate să aprobe o înălțime mai mică, cu condiția ca aceasta să considere că este asigurată o protecție suficientă.
- (3) Balustradele instalate pe suprastructură și punțile de bord liber vor avea cel puțin trei vergele. Deschiderea de sub vergeaua cea mai de jos a balustradelor nu trebuie să fie mai mare de 230 mm. Distanța dintre celelalte vergele nu trebuie să fie mai mare de 380 mm. Pe navele având lăcrimara rotunjită, suportii de balustradă trebuie să fie așezați pe părțile orizontale ale punții. În alte locuri, balustradele vor avea cel puțin două vergele. Balustradele vor corespunde următoarelor prevederi:
- (a) montanții ficși, detașabili sau rabatabili vor fi amplasați la o distanță de aprox. 1,5 m. Montanții detașabili sau rabatabili trebuie să poată fi blocați în poziție verticală;
 - (b) cel puțin fiecare al treilea montant va fi sprijinit de un brachet sau strai.
 - (c) acolo unde este necesar pentru exploatarea normală a navei, în locul balustradelor se pot accepta parâme din oțel. Parâmele trebuie întinse cu ajutorul întinzătoarelor; și
 - (d) acolo unde este necesar pentru exploatarea normală a navei, în locul balustradelor se pot accepta lungimi de lanț între doi montanți ficși și/sau parapete.

- (4) Pentru deplasarea în siguranță vor fi prevăzute dispozitive satisfăcătoare conform regulii 25-1 (sub formă de balustrade, mână curentă țin-te bine, pasarele sau treceri pe sub punte etc.) pentru protejarea echipajului în deplasarea dus-întors între cabinele lor, compartimentul de mașini și toate celelalte spații folosite pentru exploatarea normală a navei.
- (5) Încărcătura de pe punte a oricărei nave va fi arimată în așa fel încât orice deschidere din dreptul încărcăturii și care conduce la cabinele echipajului, la compartimentul de mașini și la toate celelalte spații folosite pentru exploatarea normală a navei, să poată fi corespunzător închisă și protejată contra pătrunderii apei. Pentru protecția echipajului vor fi prevăzute balustrade sau mâini curente țin-te bine deasupra încărcăturii de pe punte, dacă nu există o trecere convenabilă pe puntea navei sau pe sub aceasta.

Regula 25-1

Mijloace pentru deplasarea în siguranță a echipajului

- (1) Deplasarea în siguranță a echipajului va fi asigurată de cel puțin unul dintre mijloacele prevăzute în tabelul 25-1.1 de mai jos:

| Tipul navei | Locurile de acces pe navă | Bordul liber de vară atribuit | Amenajări acceptabile în conformitate cu tipul de bord liber atribuit*** | | | | |
|---|--|--|--|---------------------------------------|--|--|---|
| | | | Tip 'A' | Tip 'B-100' | Tip 'B-60' | Tip 'B' și 'B+' | |
| Toate navele, altele decât petrolierele*, navele cisternă pentru transport produse chimice* și navele de transport gaze lichefiate* | 1.1 Accesul la cabinele de la mijlocul navei | ≤ 3000 mm | (a) (b) (e) | (a) (b) (e) | (a) (b) (c)(i) (e) (f)(i) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (c)(iv) (d)(i) | |
| | | > 3000 mm | (a) (b) (e) | (a) (b) (e) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii) | (d)(ii) (d)(iii) (e) (f)(i) (f)(ii) (f)(iv) | |
| | 1.2 Accesul la extremități | ≤ 3000 mm | 1.2.1 Între duneță și teugă (dacă nu există castel) | (a) (b) (c)(i) (e) (f)(i) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (e) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (d)(i) |
| | | | | > 3000 mm | 1.2.2 Între castel și teugă, sau 1.2.3 Între un ruf conținând cabine de locuit sau echipament de navigație sau ambele și teugă, sau | (a) (b) (c)(i) (d)(i) (e) (f)(i) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (d)(i) (d)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii) |
| | | 1.2.4 În cazul unei nave cu punte liberă, între cabinele pentru echipaj și extremitățile prova și pupa ale navei | (a) (b) (c)(i) (d)(i) (e) (f)(i) | | | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (d)(i) (d)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii) | (a) (b) (c)(i) (c)(ii) (d)(i) (d)(ii) (e) (f)(i) (f)(ii) (f)(iv) |

| | | | |
|--|---|---|---------------------------------|
| Petroliere*, nave cisternă pentru transport produse chimice* și nave de transport gaze lichefiate* | 2.1 Accesul la teugă | | (a) (e) (f)(i) (f)(v) |
| | 2.1.1 Între dunetă și teugă sau | $\leq (A_f + H_s)**$ | |
| | 2.1.2 Între un ruf, care include încăperi de locuit sau echipament de navigație sau ambele și teugă, sau | | |
| | 2.1.3 În cazul unei nave cu punte liberă, între încăperile de locuit ale echipajului și extremitățile prova ale navei | $> (A_f + H_s)**$ | (a) (e) (f)(i) (f)(ii) |
| 2.2 Accesul la extremitatea pupa | | Așa cum se cere la 1.2.4 pentru alte tipuri de nave | |
| | În cazul unei nave cu punte liberă, între încăperea de locuit a echipajului și extremitatea pupa a navei | | |

* Petrolierele, navele cisternă pentru transport produse chimice și navele de transport gaze lichefiate conform regulilor II-1/2.12, VII/8.2 și respectiv VII/11.2 din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată.

** A_f : bordul liber minim de vară calculat la nave de tip 'A' indiferent de tipul de bord liber atribuit în mod real.



H_s : înălțimea normală a suprastructurii conform regulii 33.

*** Amenajările (a) – (f) sunt descrise în paragraful (2) de mai jos. Amplasările (i) – (v) sunt descrise în paragraful (3) de mai jos.

(2) Amenajările acceptabile menționate în tabelul 25-1 sunt definite după cum urmează:

- (a) O trecere pe sub punte, bine iluminată și aerisită (cu o deschidere având o lățime de cel puțin 0,8 m și o înălțime de 2 m), cât mai aproape posibil de puntea de bord liber, făcând legătura cu și asigurând accesul spre amenajările respective.
- (b) O pasarelă permanentă și eficient construită, amplasată la nivelul punții suprastructurii sau deasupra acesteia, în planul diametral al navei sau cât mai aproape posibil de acesta, asigurând o platformă continuă cu o lățime de cel puțin 0,6 m și o suprafață antiderapantă cu balustrade de protecție ce se extind de fiecare parte pe toată lungimea sa. Balustradele de protecție vor avea o înălțime de cel puțin 1 m, vor fi cu trei vergele și vor fi construite conform regulii 25(3). Se va prevedea opritor pentru picioare.
- (c) Un culoar permanent cu o lățime de cel puțin 0,6 m amplasat la nivelul punții de bord liber și constând din două rânduri de balustrade de protecție cu montanți situați la o distanță nu mai mare de 3 m. Numărul verzelelor balustradelor și dispunerea lor trebuie să fie conform cerințelor din regula 25(3). La navele de tip B, ramele gurilor de magazie cu o înălțime de cel mult 0,6 m pot fi acceptate ca formând o parte a culoarului, cu condiția dispunerii a două rânduri de balustrade de protecție între gurile de magazie.

- (d) O mână curentă din parâmbă metalică cu un diametru minim de 10 mm, susținută de montanți amplasați la distanțe între ei de cel mult 10 m sau o singură balustradă sau o parâmbă metalică atașată ramelor gurilor de magazie, continuată și susținută corespunzător între gurile de magazie.
- (e) O pasarelă permanentă care :
- (i) este situată la nivelul punții suprastructurii sau deasupra acesteia;
 - (ii) este situată în planul diametral al navei sau cât mai aproape posibil de acesta;
 - (iii) este situată astfel încât să nu se împiedice accesul ușor dintr-o parte în alta a suprafeței de lucru a punții;
 - (iv) asigură o platformă continuă cu o lățime de cel puțin 1 m;
 - (v) este construită dintr-un material rezistent la foc și antiderapant;
 - (vi) este prevăzută cu balustrade de protecție ce se extind de fiecare parte pe toată lungimea sa; balustradele de protecție vor avea o înălțime de cel puțin 1 m, vor avea vergele conform regulii 25(3) și vor fi sprijinite de montanți amplasați la o distanță nu mai mare de 1,5 m;
 - (vii) este prevăzută cu un opritor pentru picioare de fiecare parte;
 - (viii) are deschideri, cu scări după caz, la și dinspre punte. Distanțele dintre deschideri nu vor fi mai mari de 40 m; și
 - (ix) au adăposturi amplasate în dreptul pasarelei la intervale ce nu depășesc 45 m dacă lungimea punții expuse ce va fi traversată depășește 70 m. Fiecare astfel de adăpost va putea să adăpostească cel puțin o persoană și va fi construit astfel încât să se ofere protecție la intemperii dinspre prova, babord și tribord.
- (f) Un culoar permanent situat la nivelul punții de bord liber, în planul diametral al navei sau cât mai aproape posibil de acesta, cu aceleași specificații ca acelea pentru o pasarelă permanentă, prevăzută la alin. (e), cu excepția opritoarelor pentru picioare. La navele de tip 'B' (autorizate pentru transportul lichidelor în vrac), având o înălțime totală a ramelor gurii de magazie și capacului gurii de magazie de cel puțin 1 m, ramele gurii de magazie pot fi acceptate ca formând o parte a culoarului, cu condiția dispunerii a două rânduri de balustrade de protecție între gurile de magazie.
- (3) Se permit amplasări transversale pentru amenajările de la paragrafele (2)(c), (d) și (f) de mai sus, după caz:
- (i) în planul diametral al navei sau cât mai aproape posibil de acesta; sau dispuse pe gurile de magazie în planul diametral al navei sau cât mai aproape posibil de acesta;
 - (ii) dispuse în fiecare bord al navei;
 - (iii) dispuse într-un bord al navei cu posibilitatea de a fi dispuse și în celălalt bord;
 - (iv) dispuse numai într-un singur bord;
 - (v) dispuse de fiecare parte a gurilor de magazie, cât mai aproape posibil de planul diametral.

- (4) (a) În cazul în care sunt instalate parâme metalice, atunci trebuie prevăzute întinzătoare pentru a se asigura tensionarea lor.
- (b) Acolo unde este necesar pentru funcționarea normală a navei, se pot accepta parâme metalice din oțel în locul balustradelor de protecție.
- (c) Acolo unde este necesar pentru funcționarea normală a navei, se pot accepta lanțuri dispuse între doi montanți ficși în locul balustradelor de protecție.
- (d) În cazul în care sunt dispuși montanți, fiecare al treilea montant va fi sprijinit de un brachet sau strai.
- (e) Montanții detașabili sau rabatabili trebuie să poată fi blocați în poziție verticală;
- (f) Vor fi asigurate mijloace de trecere peste obstacole de natură permanentă cum ar fi tubulaturile sau alte amenajări.
- (g) În general, lățimea pasarelei sau a culoarului de la nivelul punții nu ar trebui să depășească 1,5 m.
- (5) La navele cisternă cu o lungime mai mică de 100 m, lățimea minimă a platformei pasarelei sau a culoarului de la nivelul punții amenajate conform paragrafelor (2)(e) sau (f) de mai sus poate fi redusă la 0,6 m.

Regula 26

Condiții speciale de atribuire a bordului liber pentru navele de tipul 'A'

Puțul mașinilor

- (1) Puțurile mașinilor la navele de tipul „A”, așa cum sunt definite în regula 27, trebuie să fie protejate prin una dintre următoarele amenajări:
- (a) o dunetă închisă sau un castel de o înălțime cel puțin egală cu înălțimea normală, sau
- (b) printr-un ruf de aceeași înălțime și de o rezistență echivalentă;
- (2) Totuși, puțurile mașinilor pot fi expuse, dacă nu există nici o deschidere care să asigure accesul de pe puntea de bord liber direct la compartimentul de mașini. O ușă corespunzând cerințelor regulii 12 poate fi totuși permisă în puțul mașinilor, cu condiția ca ea să conducă la un sas sau coridor, care este construit la fel de solid ca și puțul mașinilor și separat de scara ce duce la compartimentul mașini printr-o a doua ușă etanșă la intemperii, din oțel sau orice alt material echivalent.

Pasarelă și accese

- (3) O pasarelă permanentă, construită în conformitate cu prevederile regulii 25-1(2)(e), va fi instalată pe navele de tipul „A” în planul diametral al navei, la nivelul punții suprastructurii, între dunetă și castelul central sau ruf, dacă acesta există. Amenajarea descrisă de regula 25-1(2)(a) este considerată drept un mijloc de acces echivalent, putând îndeplini rolul pasarelei.
- (4) Trebuie să fie asigurat accesul în siguranță de la nivelul pasarelei către cabinele separate ale echipajului, precum și între cabinele echipajului și compartimentul mașinilor.

Guri de magazie

- (5) Gurile de magazie expuse, situate pe puntea de bord liber și pe puntea teugei sau deasupra truncurilor de expansiune la navele de tipul „A”, vor fi prevăzute cu capace etanșe la intemperii, din oțel sau alt material echivalent.

Sisteme de evacuare a apei

- (6) Navele de tipul „A” prevăzute cu parapete trebuie să aibă balustrade pe cel puțin jumătate din lungimea părților descoperite ale punții expuse sau să fie prevăzute cu un alt sistem echivalent de evacuare a apei. Este considerat acceptabil un sistem echivalent de evacuare a apei format din saborduri pentru evacuare, la partea inferioară a parapetelor, a căror suprafață este de 33% din suprafața totală a parapetelor. Marginea superioară a centurii trebuie să fie cât mai jos posibil.
- (7) Dacă suprastructurile sunt legate prin trunci, trebuie să fie prevăzute balustrade pe toată lungimea părților expuse ale punții de bord liber.

CAPITOLUL III BORDURI LIBERE

REGULA 27 Tipuri de nave

- (1) Pentru calcularea bordului liber, navele se vor împărți în două tipuri: ‘A’ și ‘B’.

Nave de tipul ‘A’

- (2) O navă de tipul ‘A’ este o navă:
- (a) care este proiectată pentru a transporta numai mărfuri lichide în vrac;
 - (b) la care puntea expusă are un grad foarte mare de etanșeitate și este prevăzută doar cu deschideri mici de acces la compartimentele de marfă, aceste deschideri fiind închise cu capace din oțel sau dintr-un material echivalent și prevăzute cu garnituri de etanșare la apă; și
 - (c) care are o permeabilitate redusă a compartimentelor de marfă încărcate.
- (3) O navă de tipul ‘A’, având o lungime de peste 150 m, căreia i s-a atribuit un bord liber inferior celui prevăzut pentru o navă de tipul ‘B’ trebuie, când este încărcată în conformitate cu cerințele paragrafului (11), să poată rezista la inundarea oricărui compartiment sau compartimente, considerând permeabilitatea acestora de 0,95 în urma unei avarii ipotetice definite în paragraful (12) și să rămână în stare de plutire în condiții de echilibru satisfăcătoare, așa cum sunt definite în paragraful (13). La o astfel de navă, compartimentul de mașini trebuie tratat ca un compartiment inundabil, dar cu o permeabilitate de 0,85.
- (4) Unei nave de tipul ‘A’ i se va atribui un bord liber de bază care nu va fi inferior celui care figurează în tabelul 28.1.

Nave de tipul ‘B’

- (5) Toate navele care nu satisfac prevederile paragrafelor (2) și (3) aplicabile navelor de tipul ‘A’ vor fi considerate nave de tipul ‘B’.

- (6) *Navelor de tipul 'B', ale căror guri de magazie situate în amplasamente de categoria 1 au, cu autorizarea Administrației, capace care sunt conforme cu dispozițiile regulii 15 (cu excepția paragrafului (6)) sau care sunt prevăzute cu dispozitive care permit asigurarea etanșeității acceptate în conformitate cu dispozițiile din regula 16(6), li se vor atribui borduri libere calculate pe baza valorilor indicate în tabelul 28.2, majorate cu valorile care figurează în tabelul 27.1:*

**Majorarea bordului liber în raport cu bordul liber de bază pentru navele de tipul 'B' ale
cărora capace de la gurile de magazie corespund dispozițiilor regulii 15 (cu excepția
paragrafului (6))**

Tabelul 27.1

| Lungimea navei (m) | Majorarea bordului liber (mm) | Lungimea navei (m) | Majorarea bordului liber (mm) | Lungimea navei (m) | Majorarea bordului liber (mm) |
|--------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------------------|
| 108 și mai puțin | 50 | 139 | 175 | 170 | 290 |
| 109 | 52 | 140 | 181 | 171 | 292 |
| 110 | 55 | 141 | 186 | 172 | 294 |
| 111 | 57 | 142 | 191 | 173 | 297 |
| 112 | 59 | 143 | 196 | 174 | 299 |
| 113 | 62 | 144 | 201 | 175 | 301 |
| 114 | 64 | 145 | 206 | 176 | 304 |
| 115 | 68 | 146 | 210 | 177 | 306 |
| 116 | 70 | 147 | 215 | 178 | 308 |
| 117 | 73 | 148 | 219 | 179 | 311 |
| 118 | 76 | 149 | 224 | 180 | 313 |
| 119 | 80 | 150 | 228 | 181 | 315 |
| 120 | 84 | 151 | 232 | 182 | 318 |
| 121 | 87 | 152 | 236 | 183 | 320 |
| 122 | 91 | 153 | 240 | 184 | 322 |
| 123 | 95 | 154 | 244 | 185 | 325 |
| 124 | 99 | 155 | 247 | 186 | 327 |
| 125 | 103 | 156 | 251 | 187 | 329 |
| 126 | 108 | 157 | 254 | 188 | 332 |
| 127 | 112 | 158 | 258 | 189 | 334 |
| 128 | 116 | 159 | 261 | 190 | 336 |
| 129 | 121 | 160 | 264 | 191 | 339 |
| 130 | 126 | 161 | 267 | 192 | 341 |
| 131 | 131 | 162 | 270 | 193 | 343 |
| 132 | 136 | 163 | 273 | 194 | 346 |
| 133 | 142 | 164 | 275 | 195 | 348 |

| Lungimea navei (m) | Majorarea bordului liber (mm) | Lungimea navei (m) | Majorarea bordului liber (mm) | Lungimea navei (m) | Majorarea bordului liber (mm) |
|--------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------------------|
| 134 | 147 | 165 | 278 | 196 | 350 |
| 135 | 153 | 166 | 280 | 197 | 353 |
| 136 | 159 | 167 | 283 | 198 | 355 |
| 137 | 164 | 168 | 285 | 199 | 357 |
| 138 | 170 | 169 | 287 | 200 | 358 |

Pentru lungimi intermediare ale navei, bordurile libere se vor obține prin interpolare liniară.
Bordurile libere ale navelor cu o lungime mai mare de 200 m vor fi stabilite de către Administrație.

- (7) *Navelor de tipul 'B'*, ale căror guri de magazie situate în amplasamente de categoria 1 sunt prevăzute cu capace conform prevederilor regulii 16(2) până la (5), în afara prevederilor contrare de la paragrafele (8) la (13) inclusiv, li se vor atribui borduri libere conform celor din tabelul 28.2.
- (8) *Navelor de tipul 'B'*, având o lungime mai mare de 100 m, li se va putea atribui un bord liber inferior celui prevăzut la paragraful (7), cu condiția ca în funcție de mărimea reducerii admise, Administrația să considere că:
- măsurile prevăzute pentru protejarea echipajului sunt satisfăcătoare;
 - dispozitivele de evacuare a apei sunt adecvate;
 - gurile de magazie situate în amplasamente de categoriile 1 și 2 sunt prevăzute cu capace care corespund prevederilor regulii 16(1) până la (5) și (7); și
 - nava, atunci când este încărcată în conformitate cu prevederile paragrafului (11), va putea rezista la inundarea oricărui compartiment sau compartimente, considerând permeabilitatea acestora de 0,95, în urma unei avarii ipotetice definite la paragraful (12) și va rămâne în stare de plutire într-o condiție de echilibru satisfăcătoare, așa cum se specifică în paragraful (13). Dacă lungimea navei este mai mare de 150 m, compartimentul de mașini va fi considerat ca un compartiment inundabil, dar cu o permeabilitate de 0,85.
- (9) Pentru calculul bordurilor libere la *navele de tipul „B”* care satisfac prevederile paragrafelor (8), (11), (12) și (13), valorile indicate în tabelul 28.2 nu vor fi reduse cu mai mult de 60% din diferența valorilor indicate în tabelele 28.1 și 28.2 pentru lungimile de navă corespunzătoare.
- (10) (a) Reducerea menționată în paragraful (9) poate fi mărită până la o valoare reprezentând diferența totală dintre valorile indicate în tabelele 28.1 și 28.2 cu condiția ca nava să îndeplinească cerințele :
- regulii 26, cu excepția paragrafului (5), ca și când ar fi o navă de tipul "A";
 - paragrafelor (8), (11) și (13); și
 - paragrafului (12), cu condiția ca, pe toată lungimea navei, oricare perete transversal etanș va fi presupus avariat, astfel încât cele două compartimente adiacente lui în sens longitudinal se vor inunda simultan; totuși se va considera că o astfel de avarie nu se aplică la pereții care delimitează compartimentul de mașini.
- (b) Dacă nava are o lungime mai mare de 150 m, compartimentul de mașini trebuie considerat ca un compartiment inundabil, dar cu permeabilitate de 0,85.

Starea inițială de încărcare

- (11) Starea inițială de încărcare înaintea inundării se va determina după cum urmează:
- (a) Nava se presupune încărcată la *linia de încărcare de vară* și fără asietă.
 - (b) Pentru calculul cotei centrului de greutate se aplică principiile următoare:
 - (i) Se transportă o încărcătură omogenă.
 - (ii) Toate compartimentele de marfă, cu excepția celor menționate la alineatul (iii), dar inclusiv cele destinate a fi parțial încărcate, trebuie considerate complet umplute, în afară de cazul în care sunt încărcate cu produse lichide când fiecare compartiment se va considera ca umplut în proporție de 98%.
 - (iii) Dacă nava este destinată a fi exploatată la *linia de încărcare de vară* cu unele compartimente goale, aceste compartimente vor fi considerate goale cu condiția ca cota centrului de greutate astfel calculată să nu fie inferioară celei obținute ca urmare a aplicării alineatului (ii) de mai sus.
 - (iv) Vor fi considerate ca pline în proporție de 50% din capacitatea lor totală toate tancurile și spațiile amenajate pentru a conține lichide și provizii consumabile în cursul transportului. Se va presupune pentru fiecare tip de lichid cel puțin o pereche de tancuri laterale sau un singur tanc central prezentând o suprafață liberă maximă și se va alege tancul sau combinația de tancuri pentru care influența suprafețelor libere de lichid este maximă; în fiecare tanc centrul de greutate al încărcăturii se va considera ca fiind în centrul volumului tancului. Restul tancurilor se vor presupune complet goale sau complet umplute, iar repartiția lichidelor consumabile în cursul transportului între aceste tancuri va fi efectuată în așa fel încât să se obțină cea mai mare cotă posibilă a centrului de greutate deasupra chilei.
 - (v) Se va ține cont de efectul maxim al suprafeței libere de lichid, pentru un unghi de bandă nu mai mare de 5° , în fiecare compartiment ce conține lichide, conform prevederilor punctului (ii), excepție făcând compartimentele conținând lichide consumabile în cursul transportului, conform dispozițiilor punctului (iv). Alternativ, se poate utiliza efectul real al suprafețelor libere de lichid, cu condiția ca metodele de calcul folosite să fie acceptate de către Administrație.
 - (vi) Greutățile se vor calcula pe baza următoarelor valori pentru greutatea specifice:

| | |
|--------------------|-------|
| apă sărată | 1,025 |
| apă dulce | 1,000 |
| combustibil | 0,950 |
| motorină | 0,900 |
| ulei pentru ungere | 0,900 |

Ipoteze referitoare la avarii

- (12) În ceea ce privește natura avariei se adoptă următoarele ipoteze :
- (a) În toate cazurile, avaria se extinde pe verticală de la linia de bază în sus fără limită.
 - (b) Extinderea transversală a avariei este egală cu valoarea cea mai mică dintre următoarele două valori: B/5 sau 11,5 m măsurată de la bordaj către interiorul navei perpendicular pe planul diametral la nivelul *liniei de încărcare de vară*.

- (c) Dacă o avarie de o extindere inferioară celor indicate în alineatele (a) și (b) are ca urmări o condiție mult mai severă, atunci această avarie de extindere inferioară va fi adoptată ca ipoteză.
- (d) Cu excepția dispozițiilor contrare prevăzute în paragraful (10)(a), inundarea se va limita la un singur compartiment situat între pereții transversali etanși adiacenți, cu condiția ca limita longitudinală a compartimentului spre planul diametral al navei să nu fie situată în interiorul limitelor de extindere transversală a avariei ipotetice. Pereții transversali etanși, care delimitează tancurile laterale, care nu se întind pe toată lățimea navei, se vor presupune a nu fi avariați, cu condiția ca lungimea acestora să fie mai mare decât extinderea transversală a avariei definite la alineatul (b).

Dacă un perete transversal etanș prezintă trepte sau nișe având lungimea de cel mult 3 m și care sunt situate în interiorul limitelor avariei definite în alineatul (b), atunci acest perete transversal etanș se va putea considera ca intact, iar inundarea compartimentelor adiacente va putea fi considerată ca separată. Dacă totuși, un perete transversal etanș prezintă, în limitele avariei ipotetice, o treaptă sau o nișă având lungimea mai mare de 3 m, atunci inundarea compartimentelor adiacente acestui perete va fi considerată ca fiind simultană. Treapta formată de peretele picului pupa cu plafonul tancului din picul pupa nu se va considera ca o treaptă, în sensul prezentei reguli.

- (e) Dacă un perete transversal etanș principal este situat în limitele de extindere transversală a avariei ipotetice și dacă acesta prezintă o nișă având lungimea mai mare de 3 m în dreptul unui dublu fund sau al unui tanc lateral, dublul fund sau tancurile laterale adiacente părții din peretele transversal principal care prezintă nișă se vor considera inundate simultan. Dacă acest tanc lateral are deschideri de comunicare cu una sau mai multe magazii, cum ar fi gurile de încărcare a cerealelor, acest spațiu sau aceste spații vor fi considerate inundate simultan. De asemenea, dacă la o navă destinată să transporte mărfuri lichide un tanc lateral are practicate deschideri de comunicare cu un compartiment sau cu compartimentele adiacente, acestea trebuie să fie considerate ca fiind goale și inundate simultan. Această prevedere se aplică chiar și dacă aceste deschideri sunt prevăzute cu dispozitive de închidere, în afară de cazul în care sunt prevăzute valvule cu sertar instalate pe pereții ce separă tancurile și care sunt acționate de pe punte. Capacele gurilor de vizitare prevăzute cu buloane de fixare amplasate la distanțe apropiate sunt considerate a fi echivalente unui perete fără deschideri, în afară de cazul deschiderilor din tancurile laterale superioare care permit a se comunica cu magaziile.
- (f) Dacă se are în vedere inundarea a două compartimente oarecare adiacente în sens longitudinal, atunci distanța dintre pereții transversali principali etanși trebuie să fie de cel puțin $1/3 L^{2/3}$ sau 14,5 m, dacă această din urmă valoare este inferioară, pentru a putea considera acești pereți ca eficienți. Dacă distanța dintre pereții transversali este mai mică, se va considera că unul sau mai mulți dintre acești pereți nu există pentru a obține distanța minimă între pereți.

Starea de echilibru

(13) Starea de echilibru după inundare se va considera satisfăcătoare, cu condiția ca:

- (a) Linia de plutire finală după inundare, având în vedere afundarea, banda și asieta, să fie sub marginea inferioară a oricărei deschideri prin care poate avea loc inundarea progresivă. Aceste deschideri trebuie să includă tubulaturile de aerisire, trombele de ventilație (chiar dacă corespund regulii 19(4)) și deschiderile care sunt închise prin intermediul ușilor etanșe la intemperii (chiar dacă corespund regulii 12) sau capacele gurilor de magazii (chiar dacă corespund regulii 16(1) până la (5)) și se pot exclude acele deschideri închise

prin capacele gurilor de vizitare și gurile de rujare (care corespund regulii 18), capacele gurilor magaziiilor de marfă de tipul descris în regula 27(2), ușile etanșe glisante cu comandă de la distanță și hublourile de tip fix (care corespund regulii 23). Totuși, în cazul ușilor care separă compartimentul de mașini principal de compartimentul mașinii de cârmă, ușile etanșe la apă pot fi de tipul cu balamale și acționare rapidă, ținute închise când nava este pe mare în timp ce nu sunt folosite, dacă pragul inferior al acestor uși se află deasupra *liniei de încărcare de vară*.

- (b) În cazul când sunt amplasate tubulaturi, conducte sau tuneluri în cadrul limitelor avariei definite în paragraful (12)(b), trebuie să fie luate măsurile necesare pentru a evita extinderea unei inundări progresive, prin intermediul acestora, a unor compartimente, altele decât cele presupuse inundabile în calculele ce se efectuează pentru fiecare caz de avarie.
- (c) Unghiul de bandă datorat inundării asimetrice să nu depășească 15° . Un unghi de bandă de 17° poate fi acceptat, dacă nici o parte a punții nu este imersată.
- (d) Înălțimea metacentrică după inundare să fie pozitivă.
- (e) Atunci când oricare parte a punții, situată în afara limitelor compartimentului considerat inundat într-un anumit caz de avarie, se află sub apă sau în oricare caz în care există dubii asupra limitei de stabilitate în condiții de inundare, stabilitatea reziduală trebuie să fie examinată. Aceasta poate fi considerată ca suficientă dacă diagrama brațelor de redresare are un domeniu minim de 20° dincolo de poziția de echilibru cu un braț de redresare maxim de cel puțin 0,1 m în cadrul acestui domeniu. Aria suprafeței de sub diagrama brațelor de redresare în cadrul acestui domeniu nu trebuie să fie mai mică de 0,0175 m.rad. Administrația va trebui să țină cont de pericolul ce-l prezintă deschiderile protejate sau neprotejate ce pot intra temporar în apă în limitele domeniului stabilității reziduale.
- (f) Administrația să aibă certitudinea că stabilitatea este suficientă pe tot timpul fazelor intermediare de inundare.

Nave fără mijloace de propulsie

- (14) Bordul liber al unei șalande, al unei barje sau al oricărei alte nave fără mijloace de propulsie proprii, trebuie să fie atribuit conform prevederilor prezentelor reguli. Barjelor care respectă prevederile paragrafelor (2) și (3) li se pot atribui borduri libere conform prevederilor aplicabile *navelor de tipul 'A'*.
 - (a) Administrația va trebui să examineze în mod special stabilitatea barjelor care transportă încărcături pe punțile deschise. Încărcăturile de pe punte nu vor putea fi transportate decât cu barje cărora li s-a atribuit un bord liber normal conform celui prevăzut pentru *navele de tipul 'B'*.
 - (b) Totodată, regulile 25, 26(3), 26(4) și 39 nu se aplică barjelor fără echipaj.
 - (c) Acestor barje fără echipaj, care au pe puntea de bord liber numai deschideri de acces mici, închise cu capace etanșe la apă din oțel sau alt material echivalent, prevăzute cu garnituri, li se pot atribui borduri libere mai mici cu 25 % decât cele calculate conform prezentelor reguli.

Regula 28
Tabele de bord liber

Nave de tipul 'A'

(1) Bordul liber de bază pentru navele de tipul 'A' va fi determinat după tabelul 28-1:

Tabelul 28.1
Tabel de bord liber pentru navele de tipul 'A'

| Lungimea navei (m) | Bordul liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bordul liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bordul liber (mm) |
|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| 24 | 200 | 51 | 455 | 78 | 814 |
| 25 | 208 | 52 | 467 | 79 | 828 |
| 26 | 217 | 53 | 478 | 80 | 841 |
| 27 | 225 | 54 | 490 | 81 | 855 |
| 28 | 233 | 55 | 503 | 82 | 869 |
| 29 | 242 | 56 | 516 | 83 | 883 |
| 30 | 250 | 57 | 530 | 84 | 897 |
| 31 | 258 | 58 | 544 | 85 | 911 |
| 32 | 267 | 59 | 559 | 86 | 926 |
| 33 | 275 | 60 | 573 | 87 | 940 |
| 34 | 283 | 61 | 587 | 88 | 955 |
| 35 | 292 | 62 | 600 | 89 | 969 |
| 36 | 300 | 63 | 613 | 90 | 984 |
| 37 | 308 | 64 | 626 | 91 | 999 |
| 38 | 316 | 65 | 639 | 92 | 1014 |
| 39 | 325 | 66 | 653 | 93 | 1029 |
| 40 | 334 | 67 | 666 | 94 | 1044 |
| 41 | 344 | 68 | 680 | 95 | 1059 |
| 42 | 354 | 69 | 693 | 96 | 1074 |
| 43 | 364 | 70 | 706 | 97 | 1089 |
| 44 | 374 | 71 | 720 | 98 | 1105 |
| 45 | 385 | 72 | 733 | 99 | 1120 |
| 46 | 396 | 73 | 746 | 100 | 1135 |
| 47 | 408 | 74 | 760 | 101 | 1151 |
| 48 | 420 | 75 | 773 | 102 | 1166 |
| 50 | 443 | 77 | 800 | 104 | 1196 |
| 105 | 1212 | 168 | 2240 | 231 | 2880 |
| 106 | 1228 | 169 | 2254 | 232 | 2888 |
| 107 | 1244 | 170 | 2268 | 233 | 2895 |
| 108 | 1260 | 171 | 2281 | 234 | 2903 |
| 109 | 1276 | 172 | 2294 | 235 | 2910 |
| 110 | 1293 | 173 | 2307 | 236 | 2918 |
| 111 | 1309 | 174 | 2320 | 237 | 2925 |
| 112 | 1326 | 175 | 2332 | 238 | 2932 |
| 113 | 1342 | 176 | 2345 | 239 | 2939 |
| 114 | 1359 | 177 | 2357 | 240 | 2946 |
| 115 | 1376 | 178 | 2369 | 241 | 2953 |
| 116 | 1392 | 179 | 2381 | 242 | 2959 |

| Lungimea navei (m) | Bordul liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bordul liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bordul liber (mm) |
|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| 117 | 1409 | 180 | 2393 | 243 | 2966 |
| 118 | 1426 | 181 | 2405 | 244 | 2973 |
| 119 | 1442 | 182 | 2416 | 245 | 2979 |
| 120 | 1459 | 183 | 2428 | 246 | 2986 |
| 121 | 1476 | 184 | 2440 | 247 | 2993 |
| 122 | 1494 | 185 | 2451 | 248 | 3000 |
| 123 | 1511 | 186 | 2463 | 249 | 3006 |
| 124 | 1528 | 187 | 2474 | 250 | 3012 |
| 125 | 1546 | 188 | 2486 | 251 | 3018 |
| 126 | 1563 | 189 | 2497 | 252 | 3024 |
| 127 | 1580 | 190 | 2508 | 253 | 3030 |
| 128 | 1598 | 191 | 2519 | 254 | 3036 |
| 129 | 1615 | 192 | 2530 | 255 | 3042 |
| 130 | 1632 | 193 | 2541 | 256 | 3048 |
| 131 | 1650 | 194 | 2552 | 257 | 3054 |
| 132 | 1667 | 195 | 2562 | 258 | 3060 |
| 133 | 1684 | 196 | 2572 | 259 | 3066 |
| 134 | 1702 | 197 | 2582 | 260 | 3072 |
| 135 | 1719 | 198 | 2592 | 261 | 3078 |
| 136 | 1736 | 199 | 2602 | 262 | 3084 |
| 137 | 1753 | 200 | 2612 | 263 | 3089 |
| 138 | 1770 | 201 | 2622 | 264 | 3095 |
| 139 | 1787 | 202 | 2632 | 265 | 3101 |
| 140 | 1803 | 203 | 2641 | 266 | 3106 |
| 141 | 1820 | 204 | 2650 | 267 | 3112 |
| 142 | 1837 | 205 | 2659 | 268 | 3117 |
| 143 | 1853 | 206 | 2669 | 269 | 3123 |
| 144 | 1870 | 207 | 2678 | 270 | 3128 |
| 145 | 1886 | 208 | 2687 | 271 | 3133 |
| 146 | 1903 | 209 | 2696 | 272 | 3138 |
| 147 | 1919 | 210 | 2705 | 273 | 3143 |
| 148 | 1935 | 211 | 2714 | 274 | 3148 |
| 149 | 1952 | 212 | 2723 | 275 | 3153 |
| 150 | 1968 | 213 | 2732 | 276 | 3158 |
| 151 | 1984 | 214 | 2741 | 277 | 3163 |
| 152 | 2000 | 215 | 2749 | 278 | 3167 |
| 153 | 2016 | 216 | 2758 | 279 | 3172 |
| 154 | 2032 | 217 | 2767 | 280 | 3176 |
| 155 | 2048 | 218 | 2775 | 281 | 3181 |
| 156 | 2064 | 219 | 2784 | 282 | 3185 |
| 157 | 2080 | 220 | 2792 | 283 | 3189 |
| 158 | 2096 | 221 | 2801 | 284 | 3194 |
| 159 | 2111 | 222 | 2809 | 285 | 3198 |
| 160 | 2126 | 223 | 2817 | 286 | 3202 |
| 161 | 2141 | 224 | 2825 | 287 | 3207 |
| 162 | 2155 | 225 | 2833 | 288 | 3211 |
| 163 | 2169 | 226 | 2841 | 289 | 3215 |
| 164 | 2184 | 227 | 2849 | 290 | 3220 |
| 165 | 2198 | 228 | 2857 | 291 | 3224 |
| 166 | 2212 | 229 | 2865 | 292 | 3228 |
| 167 | 2226 | 230 | 2872 | 293 | 3233 |

| Lungimea navei (m) | Bordul liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bordul liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bordul liber (mm) |
|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| 294 | 3237 | 318 | 3325 | 342 | 3387 |
| 295 | 3241 | 319 | 3328 | 343 | 3389 |
| 296 | 3246 | 320 | 3331 | 344 | 3392 |
| 297 | 3250 | 321 | 3334 | 345 | 3394 |
| 298 | 3254 | 322 | 3337 | 346 | 3396 |
| 299 | 3258 | 323 | 3339 | 347 | 3399 |
| 300 | 3262 | 324 | 3342 | 348 | 3401 |
| 301 | 3266 | 325 | 3345 | 349 | 3403 |
| 302 | 3270 | 326 | 3347 | 350 | 3406 |
| 303 | 3274 | 327 | 3350 | 351 | 3408 |
| 304 | 3278 | 328 | 3353 | 352 | 3410 |
| 305 | 3281 | 329 | 3355 | 353 | 3412 |
| 306 | 3285 | 330 | 3358 | 354 | 3414 |
| 307 | 3288 | 331 | 3361 | 355 | 3416 |
| 308 | 3292 | 332 | 3363 | 356 | 3418 |
| 309 | 3295 | 333 | 3366 | 357 | 3420 |
| 310 | 3298 | 334 | 3368 | 358 | 3422 |
| 311 | 3302 | 335 | 3371 | 359 | 3423 |
| 312 | 3305 | 336 | 3373 | 360 | 3425 |
| 313 | 3308 | 337 | 3375 | 361 | 3427 |
| 314 | 3312 | 338 | 3378 | 362 | 3428 |
| 315 | 3315 | 339 | 3380 | 363 | 3430 |
| 316 | 3318 | 340 | 3382 | 364 | 3432 |
| 317 | 3322 | 341 | 3385 | 365 | 3433 |

Pentru lungimi intermediare ale navei, bordurile libere se vor obține prin interpolare liniară.
Bordurile libere ale navelor cu o lungime mai mare de 365 m vor fi fixate de către Administrație.

Nave de tipul 'B'

(2) Bordul liber de bază pentru navele de tipul 'B' va fi determinat după tabelul 28.2:

Tabelul 28.2
Tabel de bord liber pentru navele de tipul 'B'

| Lungimea navei (m) | Bord liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bord liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bord liber (mm) |
|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|
| 24 | 200 | 70 | 721 | 116 | 1609 |
| 25 | 208 | 71 | 738 | 117 | 1630 |
| 26 | 217 | 72 | 754 | 118 | 1651 |
| 27 | 225 | 73 | 769 | 119 | 1671 |
| 28 | 233 | 74 | 784 | 120 | 1690 |
| 29 | 242 | 75 | 800 | 121 | 1709 |
| 30 | 250 | 76 | 816 | 122 | 1729 |
| 31 | 258 | 77 | 833 | 123 | 1750 |
| 32 | 267 | 78 | 850 | 124 | 1771 |
| 33 | 275 | 79 | 868 | 125 | 1793 |
| 34 | 283 | 80 | 887 | 126 | 1815 |
| 35 | 292 | 81 | 905 | 127 | 1837 |
| 36 | 300 | 82 | 923 | 128 | 1859 |

| Lungimea navei (m) | Bord liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bord liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bord liber (mm) |
|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|
| 37 | 308 | 83 | 942 | 129 | 1880 |
| 38 | 316 | 84 | 960 | 130 | 1901 |
| 39 | 325 | 85 | 978 | 131 | 1921 |
| 40 | 334 | 86 | 996 | 132 | 1940 |
| 41 | 344 | 87 | 1015 | 133 | 1959 |
| 42 | 354 | 88 | 1034 | 134 | 1979 |
| 43 | 364 | 89 | 1054 | 135 | 2000 |
| 44 | 374 | 90 | 1075 | 136 | 2021 |
| 45 | 385 | 91 | 1096 | 137 | 2043 |
| 46 | 396 | 92 | 1116 | 138 | 2065 |
| 47 | 408 | 93 | 1135 | 139 | 2087 |
| 48 | 420 | 94 | 1154 | 140 | 2109 |
| 49 | 432 | 95 | 1172 | 141 | 2130 |
| 50 | 443 | 96 | 1190 | 142 | 2151 |
| 51 | 455 | 97 | 1209 | 143 | 2171 |
| 52 | 467 | 98 | 1229 | 144 | 2190 |
| 53 | 478 | 99 | 1250 | 145 | 2209 |
| 54 | 490 | 100 | 1271 | 146 | 2229 |
| 55 | 503 | 101 | 1293 | 147 | 2250 |
| 56 | 516 | 102 | 1315 | 148 | 2271 |
| 57 | 530 | 103 | 1337 | 149 | 2293 |
| 58 | 544 | 104 | 1359 | 150 | 2315 |
| 59 | 559 | 105 | 1380 | 151 | 2334 |
| 60 | 573 | 106 | 1401 | 152 | 2354 |
| 61 | 587 | 107 | 1421 | 153 | 2375 |
| 62 | 601 | 108 | 1440 | 154 | 2396 |
| 63 | 615 | 109 | 1459 | 155 | 2418 |
| 64 | 629 | 110 | 1479 | 156 | 2440 |
| 65 | 644 | 111 | 1500 | 157 | 2460 |
| 66 | 659 | 112 | 1521 | 158 | 2480 |
| 67 | 674 | 113 | 1543 | 159 | 2500 |
| 68 | 689 | 114 | 1565 | 160 | 2520 |
| 69 | 705 | 115 | 1587 | 161 | 2540 |
| 162 | 2560 | 225 | 3660 | 288 | 4490 |
| 163 | 2580 | 226 | 3675 | 289 | 4502 |
| 164 | 2600 | 227 | 3690 | 290 | 4513 |
| 165 | 2620 | 228 | 3705 | 291 | 4525 |
| 166 | 2640 | 229 | 3720 | 292 | 4537 |
| 167 | 2660 | 230 | 3735 | 293 | 4548 |
| 168 | 2680 | 231 | 3750 | 294 | 4560 |
| 169 | 2698 | 232 | 3765 | 295 | 4572 |
| 170 | 2716 | 233 | 3780 | 296 | 4583 |
| 171 | 2735 | 234 | 3795 | 297 | 4595 |
| 172 | 2754 | 235 | 3808 | 298 | 4607 |
| 173 | 2774 | 236 | 3821 | 299 | 4618 |
| 174 | 2795 | 237 | 3835 | 300 | 4630 |
| 175 | 2815 | 238 | 3849 | 301 | 4642 |
| 176 | 2835 | 239 | 3864 | 302 | 4654 |
| 177 | 2855 | 240 | 3880 | 303 | 4665 |
| 178 | 2875 | 241 | 3893 | 304 | 4676 |
| 179 | 2895 | 242 | 3906 | 305 | 4686 |
| 180 | 2915 | 243 | 3920 | 306 | 4695 |

| Lungimea navei (m) | Bord liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bord liber (mm) | Lungimea navei (m) | Bord liber (mm) |
|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|
| 181 | 2933 | 244 | 3934 | 307 | 4704 |
| 182 | 2952 | 245 | 3949 | 308 | 4714 |
| 183 | 2970 | 246 | 3965 | 309 | 4725 |
| 184 | 2988 | 247 | 3978 | 310 | 4736 |
| 185 | 3007 | 248 | 3992 | 311 | 4748 |
| 186 | 3025 | 249 | 4005 | 312 | 4757 |
| 187 | 3044 | 250 | 4018 | 313 | 4768 |
| 188 | 3062 | 251 | 4032 | 314 | 4779 |
| 189 | 3080 | 252 | 4045 | 315 | 4790 |
| 190 | 3098 | 253 | 4058 | 316 | 4801 |
| 191 | 3116 | 254 | 4072 | 317 | 4812 |
| 192 | 3134 | 255 | 4085 | 318 | 4823 |
| 193 | 3151 | 256 | 4098 | 319 | 4834 |
| 194 | 3167 | 257 | 4112 | 320 | 4844 |
| 195 | 3185 | 258 | 4125 | 321 | 4855 |
| 196 | 3202 | 259 | 4139 | 322 | 4866 |
| 197 | 3219 | 260 | 4152 | 323 | 4878 |
| 198 | 3235 | 261 | 4165 | 324 | 4890 |
| 199 | 3249 | 262 | 4177 | 325 | 4899 |
| 200 | 3264 | 263 | 4189 | 326 | 4909 |
| 201 | 3280 | 264 | 4201 | 327 | 4920 |
| 202 | 3296 | 265 | 4214 | 328 | 4931 |
| 203 | 3313 | 266 | 4227 | 329 | 4943 |
| 204 | 3330 | 267 | 4240 | 330 | 4955 |
| 205 | 3347 | 268 | 4252 | 331 | 4965 |
| 206 | 3363 | 269 | 4264 | 332 | 4975 |
| 207 | 3380 | 270 | 4276 | 333 | 4985 |
| 208 | 3397 | 271 | 4289 | 334 | 4995 |
| 209 | 3413 | 272 | 4302 | 335 | 5005 |
| 210 | 3430 | 273 | 4315 | 336 | 5015 |
| 211 | 3445 | 274 | 4327 | 337 | 5025 |
| 212 | 3460 | 275 | 4339 | 338 | 5035 |
| 213 | 3475 | 276 | 4350 | 339 | 5045 |
| 214 | 3490 | 277 | 4362 | 340 | 5055 |
| 215 | 3505 | 278 | 4373 | 341 | 5065 |
| 216 | 3520 | 279 | 4385 | 342 | 5075 |
| 217 | 3537 | 280 | 4397 | 343 | 5086 |
| 218 | 3554 | 281 | 4408 | 344 | 5097 |
| 219 | 3570 | 282 | 4420 | 345 | 5108 |
| 220 | 3586 | 283 | 4432 | 346 | 5119 |
| 221 | 3601 | 284 | 4443 | 347 | 5130 |
| 222 | 3615 | 285 | 4455 | 348 | 5140 |
| 223 | 3630 | 286 | 4467 | 349 | 5150 |
| 224 | 3645 | 287 | 4478 | 350 | 5160 |
| 351 | 5170 | 356 | 5220 | 361 | 5268 |
| 352 | 5180 | 357 | 5230 | 362 | 5276 |
| 353 | 5190 | 358 | 5240 | 363 | 5285 |
| 354 | 5200 | 359 | 5250 | 364 | 5294 |
| 355 | 5210 | 360 | 5260 | 365 | 5303 |

Pentru lungimi intermediare ale navei, bordurile libere se vor obține prin interpolare liniară.

Bordurile libere ale navelor cu o lungime mai mare de 365 m vor fi stabilite de către Administrație.

Regula 29**Corecțiile bordului liber pentru navele cu lungimea mai mică de 100 m**

Bordul liber de bază al unei nave de tipul 'B' cu lungimea cuprinsă între 24 m și 100 m având suprastructuri închise cu o lungime efectivă de până la 35% din lungimea navei, trebuie să fie mărit cu:

$$7,5(100 - L) \left(0,35 - \frac{E_1}{L} \right) \text{ (mm)}$$

unde: L lungimea navei, în m; și

E₁ lungimea efectivă E a suprastructurii, în m, conform regulii 35, dar excluzând lungimea truncurilor.

Regula 30**Corecția pentru coeficientul bloc**

Dacă coeficientul bloc (C_b) este mai mare de 0,68, bordul liber de bază, specificat în regula 28, așa cum a fost corectat, după caz, conform regulilor 27(8), 27(10) și 29, va fi înmulțit cu factorul:

$$\left(\frac{C_b + 0,68}{1,36} \right)$$

Coeficientul bloc nu va fi luat mai mare de 1,0.

Regula 31**Corecția pentru înălțimea de bord liber**

- (1) Dacă D este mai mare decât $\frac{L}{15}$, bordul liber va fi majorat cu valoarea $\left(D - \frac{L}{15} \right) R$ mm, unde $R = \frac{L}{0,48}$ pentru lungimile mai mici de 120 m și R = 250 pentru lungimile mai mari sau egale cu 120 m.
- (2) Dacă D este mai mic decât $\frac{L}{15}$ nu se va face nici o reducere, cu excepția unei nave care are fie o suprastructură închisă care acoperă cel puțin o lungime egală cu 0,6 L la mijlocul navei, cu un tronc complet, fie un ansamblu de suprastructuri închise detașate și de trunci care se întind fără întrerupere de la prova la pupa, în care caz reducerea bordului liber este determinată urmând proporția prescrisă la paragraful (1).
- (3) Dacă înălțimea suprastructurii sau a trunchiului este mai mică decât înălțimea normală corespunzătoare, reducerea calculată trebuie corectată cu raportul dintre înălțimea reală a suprastructurii sau trunchiului și înălțimea normală, așa cum s-a definit în regula 33.

Regula 32**Corecția pentru poziția liniei punții**

Dacă înălțimea reală până la marginea superioară a liniei punții este mai mare sau mai mică decât D, diferența dintre înălțimi va fi adăugată la sau va fi scăzută din bordul liber.

Regula 32-1
Corecția pentru nișa din puntea de bord liber

- (1) Dacă există o nișă în puntea de bord liber, iar această nișă nu se extinde până la bordurile navei, bordul liber calculat fără a ține cont de nișă va fi corectat pentru pierderea corespunzătoare a flotabilității. Corecția trebuie să fie egală cu valoarea obținută prin împărțirea volumului nișei la suprafața planului de plutire a navei (WP) la 85% din înălțimea de construcție minimă (vezi figura 32-1.1).
- (2) Corecția trebuie să fie un adaos la bordul liber obținut după ce s-au aplicat toate celelalte corecții, cu excepția corecției înălțimii etravei.
- (3) Dacă bordul liber, corectat pentru flotabilitatea pierdută conform celor de mai sus, este mai mare decât bordul liber geometric minim determinat pe baza unei înălțimi de construcție măsurate până în partea de jos a nișei, se poate folosi această din urmă valoare.

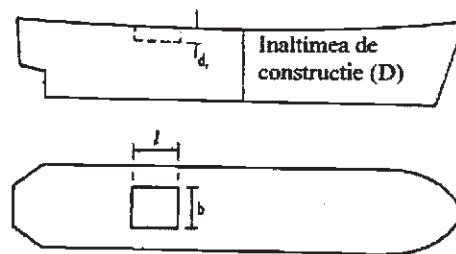


Figura 32-1.1

Corecția reprezintă adaosul la bordul liber egal cu:

$$(l \times b \times d_r / \text{Suprafața planului de plutire WP la } 0,85D)$$

Regula 33
Înălțimea normală a suprastructurii

Înălțimea normală a unei suprastructuri este aceea care figurează în tabelul următor:

Tabelul 33.1

| L (m) | Înălțimea normală (în m) | |
|------------------|--------------------------|--------------------------------|
| | Semidunetă | Toate celelalte suprastructuri |
| 30 sau mai mică | 0,9 | 1,8 |
| 75 | 1,2 | 1,8 |
| 125 sau mai mare | 1,8 | 2,3 |

Pentru lungimi intermediare ale navei, înălțimile normale se vor obține prin interpolare liniară.

Regula 34
Lungimea suprastructurii

- (1) În afara dispozițiilor prevăzute în paragraful (2), lungimea unei suprastructuri (S) este lungimea medie a părților suprastructurii care se întind în interiorul lungimii (L).

Dacă un perete de suprastructură prezintă nișe, lungimea efectivă a suprastructurii trebuie redusă cu o valoare egală cu raportul dintre suprafața nișei văzută în plan și lățimea suprastructurii navei la mijlocul lungimii nișei. Dacă nișa este asimetrică în raport cu planul diametral al navei,

porțiunea cea mai mare a nișei trebuie luată în considerare ca aplicându-se în ambele borduri ale navei. O astfel de nișă nu este necesar să fie acoperită de o punte.

- (2) Dacă pereții etanși extremi ai unei suprastructuri închise prezintă o curbă convexă regulată, plecând de la pereții laterali ai acestei suprastructuri, se poate considera că această suprastructură se întinde în lungime până la un perete etanș plan echivalent, plasat la o distanță egală cu două treimi din săgeata spre prova sau spre pupa a părții curbe a peretelui etanș. Săgeata maximă care poate fi luată în considerație este egală cu jumătate din lățimea suprastructurii în punctul de racordare a fațadei curbe a suprastructurii cu peretele său lateral.

Dacă există o prelungire a unei suprastructuri care are o lățime de fiecare parte a planului diametral de cel puțin 30% din lățimea navei, lungimea efectivă a suprastructurii poate fi mărită prin luarea în considerație a unui perete de suprastructură echivalent sub forma unei parabole. Această parabolă trebuie să se extindă de la prelungirea situată în planul diametral și va trece prin punctul de îmbinare a peretelui de suprastructură real cu părțile laterale ale prelungirii și se va extinde spre bordurile navei. Această parabolă trebuie să se afle în întregime în limitele suprastructurii și prelungirilor sale.

Dacă suprastructura este retrasă în raport cu bordajul până la limita permisă conform regulii 3(10), peretele echivalent trebuie să fie calculat pe baza lățimii reale a suprastructurii (și nu a lățimii navei).

- (3) Suprastructurile care au pereții etanși extremi înclinați trebuie tratate astfel:
- Dacă înălțimea suprastructurii, măsurată făcând abstracție de înclinare, este egală cu sau mai mică decât înălțimea normală, lungimea (S) se va obține după cum se arată în figura 34.1.
 - Dacă înălțimea este mai mare decât cea normală, lungimea (S) se va obține după cum se arată în figura 34.2.
 - Cele de mai sus se vor aplica numai dacă înclinarea, raportată la linia de bază, este de 15° sau mai mare. Dacă înclinarea este mai mică de 15° , configurația trebuie considerată ca selatură.

Figura 34.1

Înălțimea suprastructurii egală cu sau mai mică decât înălțimea normală h

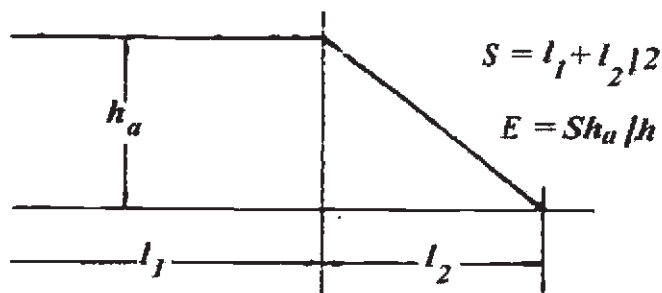
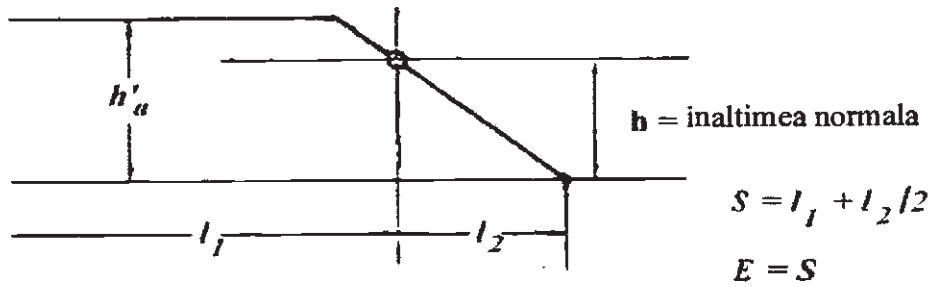


Figura 34.2
Înălțimea suprastructurii mai mare decât înălțimea normală



Regula 35
Lungimea efectivă a suprastructurilor

- (1) În afara dispozițiilor prevăzute în paragraful (2), lungimea efectivă (E) a unei suprastructuri închise, de înălțime normală este lungimea reală a acestei suprastructuri.
- (2) În toate cazurile când o suprastructură închisă, de înălțime normală, este retrasă în raport cu bordajele, după cum permite regula 3(10), lungimea efectivă este lungimea suprastructurii, modificată cu raportul b/B_s , în care

b este lățimea suprastructurii în mijlocul lungimii sale; și
 B_s este lățimea navei în mijlocul lungimii suprastructurii.

Dacă o suprastructură este retrasă pe o anumită parte a lungimii sale, această modificare nu se aplică decât la partea care este retrasă.

- (3) Dacă înălțimea unei suprastructuri închise este mai mică decât înălțimea normală, lungimea sa efectivă va fi egală cu lungimea sa reală, redusă cu raportul dintre înălțimea sa reală și înălțimea normală. Dacă înălțimea este superioară înălțimii normale, nici o majorare a lungimii efective nu va fi efectuată la lungimea efectivă a suprastructurii (vezi figurile 34.1 și 34.2).

În cazul în care, înălțimea, măsurată făcând abstracție de înclinare, a unei suprastructuri care are pereți etanși extremi înclinați, este mai mică decât înălțimea normală, lungimea sa efectivă (E) va fi lungimea sa (S), obținută conform figurii 34.1, redusă cu raportul dintre înălțimea sa reală și înălțimea normală.

Dacă o duneță sau o teugă cu o înălțime mai mică decât cea normală este prevăzută pe o navă cu un surplus de selatură, dar care nu are vreo suprastructură pe $0,2 L$ la mijlocul navei, suplimentul poate fi acordat înălțimii duneței sau teugii prin majorarea înălțimii reale a acestora cu diferența dintre profilul selaturii reale și cel al selaturii normale. Scăderea pentru selatura suplimentară în conformitate cu regula 38(16) nu se acceptă.

- (4) Lungimea efectivă a unei semidunete, terminată printr-un perete frontal intact, este egală cu lungimea sa reală, fără ca ea să poată depăși $0,6 L$. Dacă peretele nu este intact, semiduneta este considerată ca o duneță de înălțime mai mică decât înălțimea normală.

Lungimea maximă efectivă de $0,6L$ a unei semidunete trebuie măsurată de la perpendiculara pupa, chiar dacă nava are și o duneță.

- (5) Suprastructurile neînchise sunt considerate ca având o lungime efectivă nulă.

Regula 36

Truncuri

- (1) Un trunc sau o construcție similară care nu se extinde până la bordajele navei, va fi considerat eficace sub rezerva respectării următoarelor condiții:
 - (a) truncul este cel puțin la fel de solid ca o suprastructură;
 - (b) gurile de magazie sunt situate pe puntea superioară a truncului, iar ramele și capacele gurilor de magazie corespund cerințelor regulilor 13 până la 16 inclusiv și lăcrimara punții truncului este destul de lată pentru a constitui o pasarelă satisfăcătoare cu o rigiditate convenabilă. Totuși, pe puntea de bord liber pot fi permise deschideri de acces mici, prevăzute cu capace etanșe la apă;
 - (c) o platformă permanentă de lucru, care se întinde de la prova spre pupa și care este dotată cu balustrade, este constituită din puntea superioară a truncului sau a truncurilor detașate, legate de suprastructuri prin pasarele permanente eficace;
 - (d) trombele de aerisire sunt protejate fie de către trunc, fie prin capace etanșe la apă sau prin alte sisteme echivalente;
 - (e) pe părțile expuse ale punții de bord liber, în dreptul truncului, sunt prevăzute balustrade, pe cel puțin jumătate din lungimea acestora sau, în mod alternativ, sunt prevăzute saborduri de evacuare în partea inferioară a parapetelor care, în conformitate cu regula 24(2), reprezintă 33% din suprafața totală a parapetelor;
 - (f) puțurile mașinilor sunt protejate fie de către trunc, fie printr-o suprastructură de înălțime cel puțin egală cu înălțimea normală sau printr-un ruf de aceeași înălțime și de rezistență echivalentă;
 - (g) lățimea truncului este cel puțin egală cu 60% din lățimea navei; și
 - (h) dacă nu există nici o suprastructură, lungimea truncului este cel puțin egală cu 0,6 L.
- (2) Lungimea efectivă a unui trunc eficace este egală cu lungimea sa totală redusă cu raportul dintre lățimea sa medie și B.
- (3) Înălțimea normală a unui trunc este înălțimea normală a unei suprastructuri, alta decât o semidunetă.
- (4) Dacă înălțimea unui trunc este mai mică decât cea normală, lungimea sa efectivă va fi redusă cu raportul dintre înălțimea reală și înălțimea normală. Dacă înălțimea ramelor gurilor de magazie de pe puntea superioară a truncului este inferioară înălțimii prescrise în regula 14-1, atunci înălțimea reală a truncului trebuie redusă cu diferența dintre înălțimea reală și înălțimea prescrisă a ramei gurii de magazie.
- (5) În cazul în care înălțimea truncului este mai mică decât cea normală, iar ramele gurilor de magazie ale truncului au de asemenea o înălțime mai mică decât cea normală sau sunt omise complet, reducerea înălțimii reale a truncului în funcție de înălțimea insuficientă a ramei gurii de magazie trebuie luată ca diferența între 600 mm și înălțimea reală a ramei sau egală cu 600 mm atunci când nu există ramă de gură de magazie. Reducerea înălțimii reale a truncului nu va fi cerută în cazurile în care pe puntea truncului sunt prevăzute numai guri de magazie mici cu înălțimea mai mică decât cea normală și, prin urmare, se poate da o derogare de la cerința privind înălțimea normală a ramei.

- (6) Gurile de magazie continue pot fi considerate ca trunci în cadrul calculelor de bord liber, cu condiția respectării prevederilor acestui paragraf din toate punctele de vedere.

Lăcrimara punții trunchiului menționat la paragraful (1)(b) poate fi montată în afara peretelui lateral al trunchiului în următoarele condiții:

- (a) lăcrimara astfel formată trebuie să asigure un culoar liber cu o lățime de cel puțin 450 mm în fiecare bord al navei;
- (b) lăcrimara trebuie să fie din tablă rezistentă, eficient sprijinită și întărită.
- (c) lăcrimara trebuie să fie dispusă cât mai sus posibil față de puntea de bord liber. La calculul de bord liber, înălțimea trunchiului se va reduce cu cel puțin 600 mm sau cu diferența reală dintre marginea superioară a trunchiului și lăcrimara, oricare dintre aceste valori este mai mare;
- (d) dispozitivele de siguranță ale capacelor gurilor de magazie trebuie să fie accesibile dinspre lăcrimara sau culoar; și
- (e) lățimea trunchiului se va măsura între pereții laterali ai trunchiului.
- (7) Dacă trunchiul care unește suprastructurile cum ar fi duneta, castelul central sau teuga este luat în considerare în calculul de bord liber, atunci nu vor fi dispuse deschideri în acea parte a peretelui care este comună pentru trunchi și suprastructură. Pot fi autorizate deschideri mici cum ar fi cele pentru trecerea tubulaturii, a cablurilor sau guri de vizitare cu capace fixate prin intermediul bolțurilor.
- (8) Pereții laterali ai unui trunchi inclus în calculul de bord liber vor fi intacți. Se permit hublouri de tip fix și capace pentru guri de vizitare fixate prin intermediul bolțurilor.

Regula 37

Reducerea pentru suprastructuri și trunci

- (1) Dacă lungimea efectivă a suprastructurilor și a trunchiurilor este egală cu 1L, reducerea bordului liber va fi de 350 mm pentru o navă de 24 m lungime, de 860 mm pentru o navă de 85 m lungime și de 1070 mm pentru o navă de 122 m lungime și mai mult. Pentru lungimi intermediare, reducerile se obțin prin interpolare liniară.
- (2) Dacă lungimea efectivă totală a suprastructurilor și trunchiurilor este mai mică decât 1L, reducerea va corespunde procentajului indicat în următorul tabel:

Procentaj de reducere pentru navele de tipul 'A' și 'B'

Tabelul 37.1

| Procentaj de reducere pentru toate tipurile de suprastructuri | Lungimea totală efectivă a suprastructurilor și trunchiurilor | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| | 0 | 0,1L | 0,2L | 0,3L | 0,4L | 0,5L | 0,6L | 0,7L | 0,8L | 0,9L | 1L |
| | 0 | 7 | 14 | 21 | 31 | 41 | 52 | 63 | 75,3 | 87,7 | 100 |

Pentru lungimi intermediare ale suprastructurilor și trunchiurilor, procentajele se obțin prin interpolare liniară.

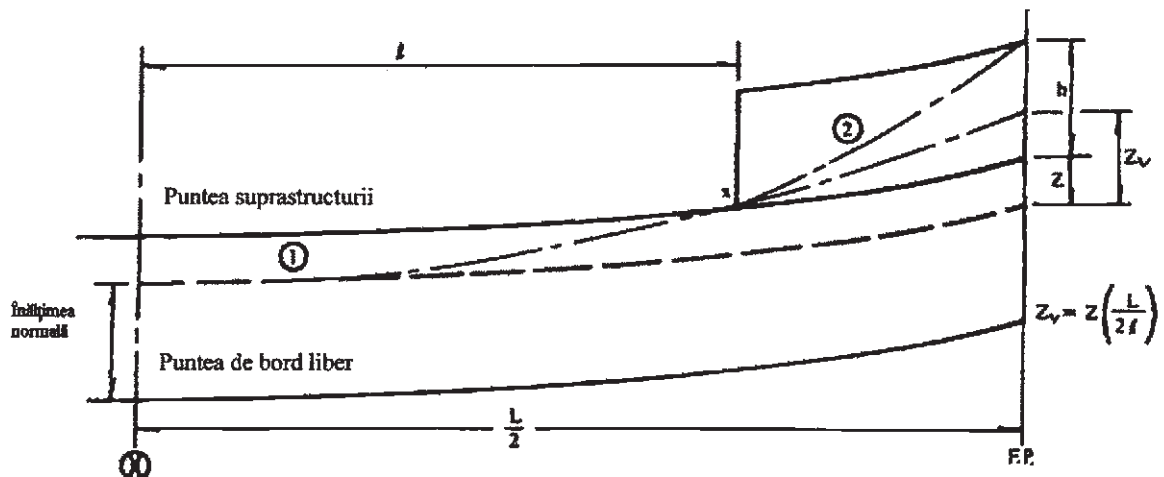
- (3) Pentru navele de tipul 'B' dacă lungimea efectivă a unei teugi este mai mică de $0,07L$ nu se permite nici o reducere.

Regula 38 Selatura

Generalități

- (1) Selatura se măsoară de la linia punții în bord până la o linie de referință trasată paralel cu chila și care trece prin punctul de intersecție al perpendicularei din mijlocul navei cu linia selaturii.
- (2) La navele prevăzute a naviga cu chila înclinată, selatura va fi măsurată în raport cu o linie de referință trasată paralel cu linia de plutire prevăzută la plină încărcătură.
- (3) La navele cu puntea liberă și la navele având suprastructuri detașate, selatura va fi măsurată la puntea de bord liber.
- (4) La navele ale căror părți superioare au forme neobișnuite, iar în acestea se găsește o treaptă sau o discontinuitate, selatura este evaluată după înălțimea de construcție echivalentă la mijlocul navei.
- (5) La navele cu o suprastructură de înălțime normală care se extinde pe toată lungimea punții de bord liber, selatura se va măsura pe puntea suprastructurii. Dacă înălțimea este superioară înălțimii normale, cea mai mică diferență (Z) dintre înălțimea reală și cea normală se va adăuga la fiecare din ordonatele extreme. De asemenea, ordonatele intermediare situate la distanțe de $L/6$ și $L/3$ față de fiecare perpendiculară, vor fi majorate cu $0,444Z$ și, respectiv, cu $0,111Z$. Dacă există o dunetă sau o teugă închise, suprapuse pe suprastructură, atunci va fi permis un adaos la selatură pentru o astfel de dunetă sau teugă, conform metodei de la paragraful (12), așa cum se indică în figura 38.1.

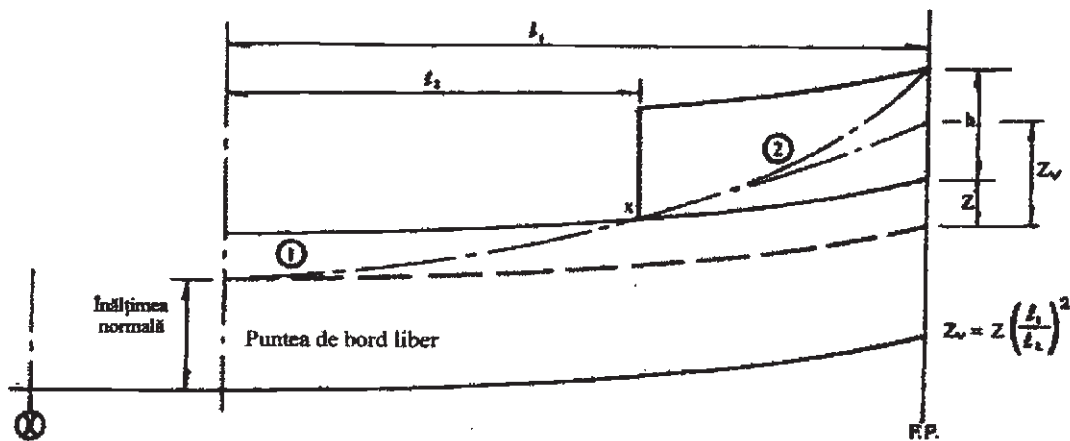
Figura 38.1



- (6) Dacă puntea superioară a unei suprastructuri închise are cel puțin aceeași selatură cu partea expusă a punții de bord liber, nu se va ține seama de selatura părții acoperite a punții de bord liber.
- (7) Dacă o dunetă sau o teugă închise, care au o înălțime normală, au o selatură mai mare decât cea a punții de bord liber sau dacă înălțimea lor este superioară înălțimii normale, atunci se va majora selatura punții de bord liber în modul indicat în paragraful 12.

Dacă o dunetă sau o teugă este compusă din două etaje, atunci se va utiliza metoda indicată în figura 38.2.

Figura 38.2



În figurile 38.1 și 38.2 se aplică următoarele definiții:

Z este așa cum s-a definit în paragraful (5); și

Z_v este ordonata extremă a unei curbe parabolice normale virtuale ce trece prin punctul 'X'. Dacă Z_v este mai mare decât $(Z+h)$, ordonata extremă trebuie să fie $(Z+h)$, caz în care punctul 'X' nu trebuie luat în considerație, la fel ca și curba 2.

Dacă lungimea suprastructurii primului etaj este mai mare de $0,5L$, curba parabolică normală virtuală trebuie să înceapă la mijlocul navei, așa cum se indică în figura 38.1.



Profilul selaturii normale

(8) Ordonatele profilului selaturii normale sunt date în tabelul următor:

Profilul selaturii normale (L este exprimat în m)

Tabelul 38.1

| | Poziția | Ordonata (în mm) | Factor |
|------------------------|----------------------|--------------------------------------|--------|
| Jumătatea pupa | Perpendiculara pupa | 25 $\left(\frac{L}{3} + 10\right)$ | 1 |
| | 1/6 L de la A.P. | 11,1 $\left(\frac{L}{3} + 10\right)$ | 3 |
| | 1/3 L de la A.P. | 2,8 $\left(\frac{L}{3} + 10\right)$ | 3 |
| | Mijlocul navei | 0 | 1 |
| Jumătatea prova | Mijlocul navei | 0 | 1 |
| | 1/3 L de la F.P. | 5,6 $\left(\frac{L}{3} + 10\right)$ | 3 |
| | 1/6 L de la F.P. | 22,2 $\left(\frac{L}{3} + 10\right)$ | 3 |
| | Perpendiculara prova | 50 $\left(\frac{L}{3} + 10\right)$ | 1 |

Măsurarea abaterilor față de profilul selaturii normale

- (9) Dacă profilul selaturii diferă de cel normal, cele patru ordonate ale fiecărui profil în jumătatea prova sau pupa vor fi înmulțite cu factorii corespunzători din tabelul ordonatelor. Diferența dintre suma produselor respective și cea a produselor normale, divizată cu 8, determină insuficiența sau excesul selaturii în jumătatea prova sau pupa. Media aritmetică a excesului sau insuficienței în jumătățile prova și pupa determină excesul sau insuficiența selaturii.
- (10) Dacă profilul selaturii în jumătatea pupa este mai mare decât cel normal, iar în jumătatea prova este mai mic decât cel normal, nu va fi acordată nici o reducere de bord liber pentru excesul de selatură din partea pupa și se va ține seama numai de insuficiența de selatură din partea prova.
- (11) Dacă în jumătatea prova este un exces de selatură și dacă insuficiența selaturii în jumătatea pupa nu depășește 25% din profilul selaturii normale, atunci se ia în considerație excesul de selatură; dacă insuficiența selaturii în jumătatea pupa este mai mare decât 50% din profilul selaturii normale, atunci nu se va ține seama de excesul de selatură la prova; dacă insuficiența selaturii în pupa se situează între 50% și 75% din valoarea normală, pot fi admise corecții intermediare pentru excesul de selatură la prova.
- (12) Dacă se acordă un supliment de selatură pentru o dunetă sau teugă, se va folosi următoarea formulă:

$$s = \frac{y L'}{3 L}$$

unde:

- s este suplimentul de selatură ce se va scădea din insuficiența selaturii sau se va adăuga la excesul de selatură,
- y este diferența dintre înălțimea reală și cea normală a suprastructurii la perpendiculara pupa sau prova,
- L' este lungimea medie a părții închise a dunetei sau teugei, fără a depăși 0,5 L, și
- L este lungimea navei definită în regula 3(1).

Formula de mai sus dă o curbă sub forma unei parabole tangente la curba selaturii reale a punții de bord liber și care intersectează ordonata extremă într-un punct situat sub puntea suprastructurii, la o distanță de această punte egală cu înălțimea normală a unei suprastructuri. Puntea suprastructurii nu trebuie să se afle în nici un punct la o înălțime deasupra acestei curbe care trebuie să fie inferioară înălțimii normale a suprastructurii. Această curbă se va folosi pentru determinarea profilului selaturii în jumătățile prova și pupa ale navei.

- (13) (a) Orice exces al înălțimii unei suprastructuri care nu se extinde până la perpendiculara pupa nu poate fi considerată ca aducând o contribuție la corecția selaturii.
- (b) Dacă înălțimea unei suprastructuri este mai mică decât cea normală, atunci nici un punct al punții suprastructurii nu trebuie să se găsească la o înălțime mai mică decât înălțimea minimă a suprastructurii, măsurată deasupra curbei selaturii virtuale. În acest sens, y va fi luat ca diferența dintre înălțimea reală și cea minimă a suprastructurii, la perpendiculara pupa/prova.
- (c) În cazul unei semidunete, suplimentul poate fi acordat numai dacă înălțimea acestei semidunete este mai mare decât înălțimea normală a 'altor suprastructuri', conform regulii 33, și numai pentru valoarea cu care înălțimea reală a semidunetei depășește înălțimea normală.

- (d) Dacă o dunetă sau o teugă are pereți de capăt înclinați, poate fi acordat suplimentul de selatură pentru excesul de înălțime. Se va utiliza formula dată la paragraful (12), valorile pentru y și L' fiind cele indicate în figura 38.3.

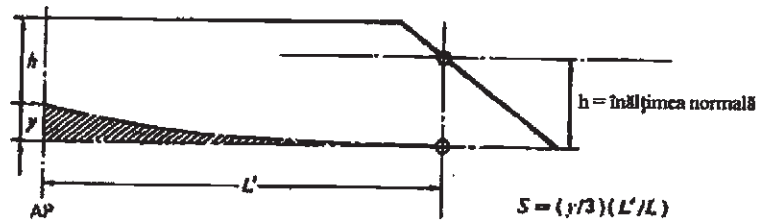


Figura 38.3 Suplimentul de selatură S pentru excesul de înălțime

Corecție pentru abateri de la profilul selaturii normale

- (14) Corecția pentru selatură va fi egală cu insuficiența sau cu excesul de selatură (vezi paragrafele (9) la (11)), multiplicat prin factorul

$$0,75 - \frac{S_1}{2L}$$

unde S_1 este lungimea totală a suprastructurilor închise așa cum s-a definit la regula 34, fără trunci.

Majorare pentru insuficiența selaturii

- (15) Dacă selatura este mai mică decât selatura normală, corecția pentru insuficiența selaturii (vezi paragraful (14)) se va adăuga la bordul liber.

Reducere pentru exces de selatură

- (16) La navele a căror suprastructură închisă acoperă 0,1 L spre prova și 0,1 L spre pupa de la mijlocul navei, corecția pentru exces de selatură calculată în conformitate cu prevederile paragrafului (14), se va scădea din bordul liber; la navele la care nici o suprastructură închisă nu acoperă mijlocul navei, nu se va face nici o reducere a bordului liber; dacă o suprastructură închisă acoperă mai puțin de 0,1 L spre prova și mai puțin de 0,1 L spre pupa de la mijlocul navei, reducerea se va obține prin interpolare liniară. Reducerea maximă pentru exces de selatură este de 125 mm la 100 m lungime.

La aplicarea acestui paragraf, înălțimea suprastructurii se va raporta la înălțimea sa normală. Dacă înălțimea suprastructurii sau semidunetei este mai mică decât cea normală, atunci reducerea trebuie să fie proporțională cu raportul dintre înălțimea reală și cea normală a acesteia.

Regula 39

Înălțimea minimă a etravei și flotabilitatea de rezervă

- (1) Înălțimea etravei este definită ca distanța verticală măsurată pe perpendiculara prova, între plutirea corespunzând bordului liber de vară atribuit și asietei prevăzute și fața superioară a punții expuse, la îmbinarea cu bordajul. Această înălțime (F_b) nu trebuie să fie inferioară valorii date de formula următoare:

$$F_b = \left(6075 \left(\frac{L}{100} \right) - 1875 \left(\frac{L}{100} \right)^2 + 200 \left(\frac{L}{100} \right)^3 \right) \times \left(2,08 + 0,609C_b - 1,603C_{wf} - 0,0129 \left(\frac{L}{d_1} \right) \right)$$

unde

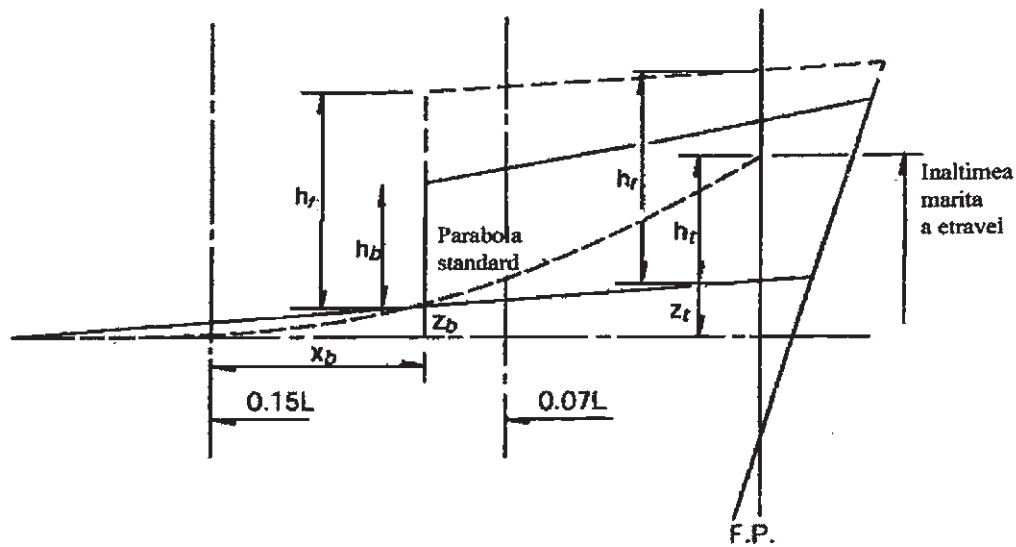
- F_b este înălțimea minimă a etravei calculată, în mm;
 L este lungimea navei, conform definiției din regula 3, în m;
 B este lățimea de construcție, conform definiției din regula 3, în m;
 d_1 este pescajul la 85% din înălțimea D , în m;
 C_b este coeficientul bloc conform definiției din regula 3;
 C_{wf} este coeficientul de finețe al suprafeței planului de plutire la prova de $L/2$:

$$C_{wf} = A_{wf} / \{(L/2) \times B\};$$
 A_{wf} este suprafața planului de plutire la prova de $L/2$, la pescajul d_1 , în m^2 .

Pentru navele cărora le este atribuit bord liber pentru transportul lemnului pe punte, se convine ca să fie luat în calcul bordul liber de vară (și nu bordul liber de vară pentru transportul de lemn pe punte) atunci când se aplică paragraful (1).

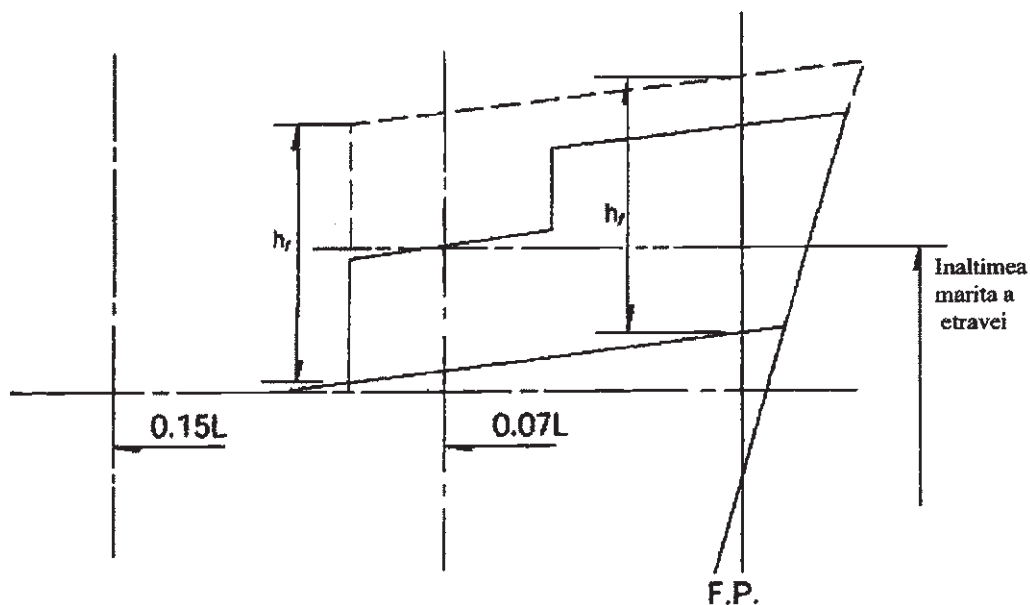
- (2) Dacă înălțimea etravei prevăzută în paragraful (1) este obținută datorită selaturii, aceasta trebuie să se extindă pe cel puțin 15% din lungimea navei, măsurată plecând de la perpendiculara prova. Dacă ea este obținută datorită unei suprastructuri, o astfel de suprastructură trebuie să se extindă de la etravă până la un punct situat la cel puțin $0,07L$ spre pupa față de perpendiculara prova și trebuie să fie o suprastructură închisă, așa cum este definită în regula 3(10).
- (3) Administrația poate acorda derogări navelor care, pentru a corespunde condițiilor excepționale de exploatare, nu pot să respecte cerințele paragrafelor (1) și (2) din această regulă.
- (4) (a) Selatura punții teugei poate fi luată în considerare, chiar dacă lungimea teugei este mai mică de $0,15L$, dar mai mare de $0,07L$, cu condiția ca înălțimea teugei între $0,07L$ și perpendiculara prova să nu fie mai mică decât jumătate din înălțimea normală a suprastructurii, așa cum este definită în regula 33.
- (b) Dacă înălțimea teugei este mai mică decât jumătate din înălțimea normală a suprastructurii, așa cum este definită în regula 33, înălțimea suplimentară a etravei poate fi determinată după cum urmează:
- (i) Dacă puntea de bord liber are o selatură ce se extinde pornind de la un punct situat la pupa față de $0,15L$, printr-o curbă parabolică care pornește dintr-un punct situat la $0,15L$ spre pupa față de perpendiculara prova la o înălțime egală cu înălțimea de la mijlocul navei, apoi trece prin punctul de intersecție dintre peretele frontal al teugei cu puntea și se continuă până la un punct situat în extremitatea prova, nu mai sus de nivelul punții teugei (așa cum s-a ilustrat în figura 39.1). Totuși, dacă valoarea înălțimii indicată prin h_t din figura 39.1 este mai mică decât valoarea înălțimii indicată prin h_b , atunci h_t poate fi înlocuit cu h_b în înălțimea disponibilă a etravei;
- (ii) Dacă puntea de bord liber are o selatură ce se extinde pe o distanță mai mică de $0,15L$ sau nu are selatură, printr-o linie ce pornește de la suprafața punții teugei până la un punct situat la $0,07L$, trasată paralel cu linia de bază până la perpendiculara prova (așa cum s-a ilustrat în figura 39.2).

Figura 39.1



$$h_f = Z_b \left(\frac{0,15L}{x_b} \right)^2 - Z_i$$

Figura 39.2



h_f = jumătate din înălțimea normală a suprastructurii conform definiției din regula 33

- (5) Toate navele cărora li s-a atribuit un bord liber de tipul 'B', altele decât petrolierele*, navele cisternă pentru produse chimice* și navele pentru transportul gazelor*, trebuie să aibă o rezervă suplimentară de flotabilitate la extremitatea prova. În domeniul 0,15L spre pupa față de perpendiculara prova, suma dintre suprafața cuprinsă între linia de încărcare de vară și punte, în

* Petrolierele, navele cisternă pentru produse chimice și navele pentru transportul gazelor lichefiate sunt definite în Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), regulile II-1/2.12, VII/8.2 și VII/11.2, respectiv.

proiecție laterală (A1 și A2 din figura 39.3), și suprafața unei suprastructuri închise, dacă este prevăzută, în proiecție laterală (A3), nu va fi mai mică de:

$$(0,15F_{\min} + 4(L/3+10))L/1000 \text{ m}^2,$$

unde:

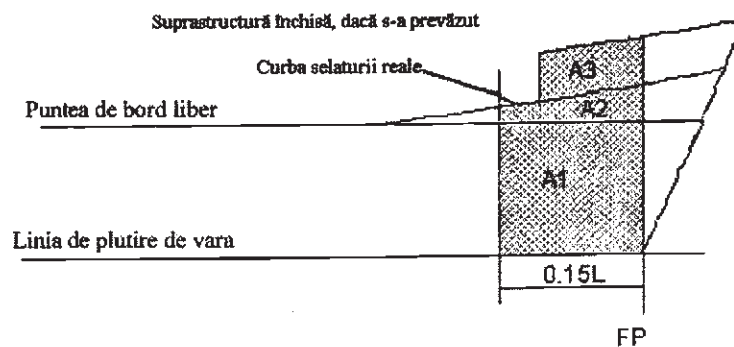
F_{\min} este calculat prin: $F_{\min} = (F_0 \times f_1) + f_2$;

F_0 este bordul liber de bază, în mm, luat din tabelul 28.2, corectat pe baza regulii 27(9) sau 27(10), după caz;

f_1 este corecția pentru coeficientul bloc indicată în regula 30; și

f_2 este corecția pentru înălțimea de bord liber, în mm, indicată în regula 31.

Figura 39.3



Regula 40 **Borduri libere minime**

Bord liber de vară

- (1) Bordul liber minim de vară este bordul liber extras din tabelele corespunzătoare ale regulii 28 aplicând corecțiile menționate în regula 27, în măsura în care ea se aplică, și în regulile 29, 30, 31, 32, 37, 38 și, dacă este cazul, în regula 39.
- (2) Bordul liber în apă sărată, calculat conform paragrafului (1), dar fără corecția pentru poziția liniei punții, prevăzută în regula 32, nu trebuie să fie mai mic de 50 mm. Pentru navele ale căror guri de magazie situate în amplasamente de categoria 1 sunt prevăzute capace care nu corespund prescripțiilor regulii 16(1) până la (5) sau regulii 26, acest bord liber nu trebuie să fie mai mic de 150 mm.

Bord liber tropical

- (3) Bordul liber minim în zona tropicală se obține printr-o reducere a bordului liber de vară cu 1/48 din pescajul de vară măsurat de la fața superioară a chilei până în centrul inelului mărcii de bord liber.
- (4) Bordul liber în apă sărată, calculat conform paragrafului (3), dar fără corecția pentru poziția liniei punții, prevăzută în regula 32, nu trebuie să fie mai mic de 50 mm. Pentru navele ale căror guri de magazie situate în amplasamente de categoria 1 sunt prevăzute cu capace care nu corespund cerințelor regulii 16(1) până la (5) sau regulii 26, acest bord liber nu trebuie să fie mai mic de 150 mm.

Bord liber de iarnă

- (5) Bordul liber minim de iarnă este egal cu bordul liber obținut adăugând la bordul liber de vară 1/48 din pescajul de vară, măsurat de la fața superioară a chilei până la centrul inelului mărcii de bord liber.

Bord liber de iarnă în Atlanticul de Nord

- (6) Bordul liber minim al navelor care nu depășesc 100 m lungime, care navighează, în timpul perioadei sezoniere de iarnă, în orice zonă a Atlanticului de Nord definită în regula 52 (Anexa II) este egal cu bordul liber de iarnă majorat cu 50 mm. Pentru celelalte nave bordul liber de iarnă în Atlanticul de Nord este egal cu bordul liber de iarnă.

Bord liber în apă dulce

- (7) Bordul liber minim în apă dulce cu densitatea egală cu 1 se obține reducând din bordul liber minim în apă sărată valoarea următoare:

$$\frac{\Delta}{40T} \text{ (cm)}$$

unde :

Δ = deplasamentul în apă sărată, în tone, la linia de încărcare de vară; și

T = numărul de tone pe centimetru de imersiune în apă sărată la linia de încărcare de vară.

- (8) Dacă deplasamentul la linia de încărcare de vară nu poate fi determinat într-un mod sigur, reducerea va fi egală cu 1/48 din pescajul de vară măsurat de la fața superioară a chilei până la centrul inelului mărcii de bord liber.

CAPITOLUL IV**CERINȚE SPECIALE PENTRU NAVELE CĂRORA LI S-AU ATRIBUIT
BORDURI LIBERE PENTRU TRANSPORTUL DE LEMN PE PUNTE****Regula 41****Domeniul de aplicare a prezentului capitol**

Regulile 42 la 45 inclusiv se aplică numai navelor cărora li s-au atribuit linii de încărcare pentru transportul de lemn pe punte.

Regula 42**Definiții**

- (1) „*Încărcătură de lemn pe punte*”. Expresia „încărcătură de lemn pe punte” înseamnă o încărcătură de lemn transportată pe o parte neacoperită a unei punți de bord liber sau a unei punți de suprastructură. Această expresie nu include încărcăturile de pulpă de lemn sau încărcături similare*.
- (2) „*Linia de încărcare pentru transportul de lemn pe punte*”. O încărcătură de lemn pe punte poate fi considerată ca dând navei o anumită flotabilitate suplimentară și un grad mai mare de protecție împotriva mării. Pentru aceasta, navele care transportă încărcătură de lemn pe punte pot beneficia de un bord liber redus, calculat conform regulii 45 și marcat pe bordajul navei în conformitate cu prevederile regulii 6 alineatele (3) și (4). Totuși, pentru ca acest bord liber special să poată fi

* Se face referire la Codul practicii în siguranță pentru nave care transportă lemn pe punte, adoptat de Organizație prin Rezoluția A.715(17), așa cum a fost amendată.

atribuit și utilizat, este necesar ca încărcătura de lemn pe punte să îndeplinească anumite condiții indicate în regula 44, iar nava însăși să îndeplinească anumite condiții de construcție indicate în regula 43.

Regula 43 **Construcția navei**

Suprastructură

- (1) Nava trebuie să aibă o teugă a cărei înălțime să fie cel puțin egală cu înălțimea normală și a cărei lungime să fie cel puțin egală cu 0,07 L. În plus, orice navă a cărei lungime este mai mică de 100 m trebuie să aibă la pupa o dunetă având cel puțin înălțimea normală sau o semidunetă supraînălțată cu un ruf, ansamblul atingând în total cel puțin aceeași înălțime.

Tancuri ale dublului fund

- (2) Tancurile dublului fund situate la mijlocul navei pe jumătate din lungimea acestora vor avea o compartimentare longitudinală etanșă la apă corespunzătoare.

Parapete

- (3) Nava trebuie să fie prevăzută fie cu parapete permanente cu o înălțime de cel puțin 1 metru, special întărite la partea superioară și sprijinite de montanți solizi fixați pe punte și prevăzute cu sabordurile de evacuare necesare, fie cu balustrade eficiente de aceeași înălțime și de construcție deosebit de robustă.

Regula 44 **Arimare**

Generalități

- (1) Deschiderile pe puntea expusă la intemperii pe care este arimată încărcătura trebuie să fie închise în siguranță și blocate.

Trombele de aerisire și tubulatura de evacuare a aerului trebuie să fie protejate în mod eficace.

- (2) Încărcăturile de lemn pe punte trebuie să se extindă cel puțin pe toată lungimea disponibilă, adică pe lungimea totală a puțului sau puțurilor dintre suprastructuri.

Dacă nu există suprastructură la extremitatea pupa, lemnul se va extinde cel puțin până la extremitatea pupa a gării de magazie situată cea mai spre pupa.

Încărcătura de lemn pe punte trebuie dispusă transversal cât mai aproape posibil de bordul navei acordându-se toleranța corespunzătoare obstacolelor, ca de exemplu, balustradelor, montanților de parapete, montanților, acceselor pentru piloți etc., cu condiția ca orice spațiu astfel creat în bordul navei să nu depășească 4% din lățime. Încărcătura de lemn trebuie arimată cât mai sigur posibil, la o înălțime cel puțin egală cu înălțimea normală a suprastructurii, alta decât semiduneta.

- (3) La o navă care navighează iarna într-o zonă periodică de iarnă, înălțimea încărcăturii deasupra punții expuse la intemperii nu trebuie să depășească o treime din lățimea maximă a navei.
- (4) Încărcătura de lemn pe punte trebuie să fie arimată compact, legată și asigurată. Ea nu trebuie să împiedice în nici un fel navigația și exploatarea navei.

Montanți

- (5) Dacă natura lemnului cere instalarea de montanți, aceștia trebuie să aibă o rezistență corespunzătoare ținând seama de lățimea navei; rezistența montanților nu va depăși rezistența parapetelor, iar distanța dintre ei va fi în raport cu lungimea și tipul lemnului transportat, dar nu

trebuie să depășească 3 m. Pentru consolidarea montanților trebuie prevăzute corniere robuste sau saboți metalici sau alte mijloace la fel de eficiente.

Legături

- (6) Încărcătura de lemn pe punte trebuie să fie eficient fixată pe toată lungimea sa cu un sistem de legături acceptat de către Administrație în funcție de natura lemnului transportat*.

Stabilitate

- (7) O rezervă suficientă de stabilitate trebuie să fie prevăzută în toate stadiile voiajului, ținând cont de creșterea greutateii, precum cea datorată absorbției umidității de către lemn sau ca urmare a depunerii gheții, dacă este cazul, și de pierderea greutateii, precum cea datorată consumului de combustibil și al proviziilor.

Protecția echipajului, accesul în compartimentul de mașini etc.

- (8) În completarea cerințelor regulii 25(5), balustradele sau mâinile curente țin-te bine, al căror ecartament vertical nu depășește 350 mm, trebuie instalate de fiecare parte a punții de încărcare până la o înălțime de cel puțin 1 m deasupra mărfii.

În plus, o mână curentă țin-te bine, de preferat un cablu de oțel întins bine cu un dispozitiv de întindere, va fi prevăzută cât mai aproape posibil de planul diametral al navei. Montanții de la toate balustradele și mâinile curente țin-te bine vor fi distanțați astfel încât să prevină relaxarea excesivă a acestora. Dacă marfa este neuniformă, se va asigura pe deasupra încărcăturii o suprafață de deplasare în siguranță cu o lățime de cel puțin 600 mm, care va fi prevăzută cu o mână curentă țin-te bine amplasată deasupra acestei suprafețe sau adiacent ei.

- (9) Dacă cerințele prescrise în paragraful (8) sunt impracticabile, se vor folosi dispozitive alternative considerate satisfăcătoare de către Administrație.

Dispozitive de guvernare

- (10) Dispozitivele de guvernare trebuie să fie în mod eficient protejate contra oricărei avarii produsă de marfă și, pe cât este posibil, să fie accesibile. Trebuie luate măsuri eficiente pentru guvernare în cazul unei defecțiuni la dispozitivele principale de guvernare.

Regula 45 Calculul bordului liber

- (1) Bordurile libere minime de vară vor fi calculate conform regulilor 27(5), 27(6), 27(14), 28, 29, 30, 31, 32, 37 și 38, cu excepția faptului că regula 37 este modificată prin înlocuirea procentajelor pe care regula 37 le specifică cu cele care urmează:

Tabelul 45.1

| | Lungimea totală efectivă a suprastructurii | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 0 | 0,1L | 0,2L | 0,3L | 0,4L | 0,5L | 0,6L | 0,7L | 0,8L | 0,9L | 1,0L |
| Deducerea pentru toate tipurile de suprastructură (în procente) | 20 | 31 | 42 | 53 | 64 | 70 | 76 | 82 | 88 | 94 | 100 |

Procentajele pentru lungimi intermediare ale suprastructurilor se obțin prin interpolare liniară.

* Se face referire la Codul practicii în siguranță pentru navele care transportă lemn pe punte, adoptată de către Organizație prin rezoluția A.715(17), așa cum a fost amendată.

- (2) *Bordul liber de iarnă pentru transportul de lemn pe punte se obține adăugând la bordul liber de vară pentru transport de lemn pe punte 1/36 din pescajul de vară pentru transport de lemn, măsurat începând de deasupra chilei.*
- (3) *Bordul liber de iarnă pentru transportul de lemn în Atlanticul de Nord trebuie să fie același ca și bordul liber de iarnă în Atlanticul de Nord prescrise în regula 40(6).*
- (4) *Bordul liber tropical pentru transportul de lemn pe punte se obține scăzând din bordul liber de vară pentru transportul de lemn pe punte 1/48 din pescajul de vară pentru transport de lemn, măsurat începând de deasupra chilei.*
- (5) *Bordul liber în apă dulce pentru transportul de lemn pe punte se obține prin aplicarea cerințelor regulii 40(7), pornind de la bordul liber de vară al navelor care transportă lemn pe punte sau prin aplicarea regulii 40(8), pe baza pescajului de vară pentru transportul de lemn, măsurat începând de deasupra chilei până la linia de încărcare de vară pentru transport lemn pe punte.*
- (6) *Bordurile libere pentru transport lemn pe punte pot fi atribuite navelor de tip 'B' cu borduri libere reduse, cu condiția ca bordurile libere pentru transportul de lemn să fie calculate pe baza bordului liber obișnuit pentru navele de tip 'B'.*
- (7) *Marca de bord liber de iarnă pentru transportul de lemn și/sau marca de bord liber de iarnă pentru transportul de lemn în Atlanticul de Nord vor fi amplasate la același nivel cu marca de bord liber de iarnă redus pentru tipul 'B', atunci când marca de bord liber de iarnă pentru transportul de lemn calculată și/sau marca de bord liber de iarnă pentru transportul de lemn în Atlanticul de Nord calculată cad sub marca de bord liber de iarnă redus, pentru tipul 'B'."*

ANEXA II ZONE, REGIUNI ȘI PERIOADE SEZONIERE

Regula 49 – Regiuni tropicale periodice

2 Textul existent al paragrafului 7(b) se înlocuiește cu următorul:

“b) Regiunea limitată:

la nord și la est, de limita de sud a zonei tropicale;

la sud, pe paralela cu latitudinea 24° S, de la coasta de est a Australiei până la longitudinea 154°E, apoi pe meridianul de longitudine 154°E până la Tropicul Capricornului, apoi pe Tropicul Capricornului până la meridianul cu longitudinea 150°V, pe acest meridian până la paralela de 20° S și pe această paralelă până în punctul de intersecție cu limita de sud a zonei tropicale; și

la vest, de limita regiunii situate în interiorul Marii bariere de corali inclusă în zona tropicală și de coasta de est a Australiei.

Perioade sezoniere:

TROPICALĂ: 1 aprilie - 30 noiembrie
VARĂ: 1 decembrie - 31 martie”

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI**D E C R E T****privind promulgarea Legii pentru acceptarea amendamentelor
la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională
din 1966 asupra liniilor de încărcare,
adoptate de Organizația Maritimă Internațională
prin Rezoluția MSC.143(77) a Comitetului Siguranței Maritime
la Londra la 5 iunie 2003**

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 amendamentelor la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.143(77) a Comitetului Siguranței Maritime la Londra la 5 iunie 2003, și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**PREȘEDINTELE ROMÂNIEI
TRAIAN BĂSESCU**

București, 9 noiembrie 2005.
Nr. 1.069.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București,
IBAN: RO75RNCB5101000000120001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 318.51.29/150, fax 318.51.15, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, tel./fax 410.77.36 și 410.47.23
Tiparul: Regia Autonomă „Monitorul Oficial”



5 948368 064430