



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 175 (XIX) — Nr. 400

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Joi, 14 iunie 2007

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
LEGI ȘI DECRETE		ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
162.	2	282.	4-31
593.	2		
HOTĂRÂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI		ACTE ALE BĂNCII NAȚIONALE A ROMÂNIEI	
549.	3	7.	31

LEGI ȘI DECRETE**PARLAMENTUL ROMÂNIEI****CAMERA DEPUTAȚILOR****SENATUL****LEGE****pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 4/2007
privind aprobarea plafonului de îndatorare publică a României
pentru anul 2007**

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Articol unic. — Se aprobă Ordonanța Guvernului nr. 4 din 24 ianuarie 2007 privind aprobarea plafonului de îndatorare publică a României pentru anul 2007, adoptată în temeiul art. 1 pct. I.4 din Legea nr. 502/2006 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe și publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 67 din 29 ianuarie 2007.

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
BOGDAN OLTEANU

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,
DORU IOAN TĂRĂCILĂ

București, 7 iunie 2007.

Nr. 162.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI**DECRET****privind promulgarea Legii pentru aprobarea Ordonanței
Guvernului nr. 4/2007 privind aprobarea plafonului
de îndatorare publică a României pentru anul 2007**

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 aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 4/2007 privind aprobarea plafonului de îndatorare publică a României pentru anul 2007 și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI
TRAIAN BĂSESCU

București, 6 iunie 2007.

Nr. 593.

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI**GUVERNUL ROMÂNIEI****HOTĂRĂRE****privind înscrierea unui imobil în inventarul centralizat al bunurilor din domeniul public al statului și transmiterea acestuia din domeniul public al statului și din administrarea Ministerului Culturii și Cultelor în administrarea Institutului de Investigare a Crimelor Comunismului în România**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, al art. 12 alin. (1) și (2) și al art. 20 din Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă înscrierea în inventarul centralizat al bunurilor care alcătuiesc domeniul public al statului și în administrarea Ministerului Culturii și Cultelor a imobilului monument istoric, având datele de identificare prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — Se aprobă transmiterea imobilului prevăzut la art. 1 din domeniul public al statului și din administrarea

Ministerului Culturii și Cultelor în administrarea Institutului de Investigare a Crimelor Comunismului în România.

Art. 3. — Predarea-preluarea imobilului transmis potrivit art. 2 se face pe bază de protocol încheiat între părțile interesate, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri.

PRIM-MINISTRU
CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU

Contrasemnează:
Ministrul culturii și cultelor,
Adrian Iorgulescu
Ministrul economiei și finanțelor,
Varujan Vosganian

București, 6 iunie 2007.
Nr. 549.

ANEXĂ

DATELE DE IDENTIFICARE

ale imobilului care se înscrie în inventarul centralizat al bunurilor din domeniul public al statului și se transmite din domeniul public al statului și din administrarea Ministerului Culturii și Cultelor în administrarea Institutului de Investigare a Crimelor Comunismului în România

Locul unde este situat imobilul	Codul imobilului în lista monumentelor istorice	Persoana juridică de la care se transmite imobilul	Persoana juridică la care se transmite imobilul	Caracteristicile tehnice ale imobilului
Râmnicu Sărat, str. Ion Mihalache nr. 53, județul Buzău	cod BZ II m B 02462	Statul român, Ministerul Culturii și Cultelor	Institutul de Investigare a Crimelor Comunismului în România	<p>1. Construcții:</p> <ul style="list-style-type: none"> — corp clădire C1: suprafața construită = 609,00 m² — corp clădire C2: suprafața construită = 214,02 m² — corp clădire C3: suprafața construită = 820,50 m² — corp clădire C4: suprafața construită = 464,76 m² — corp clădire C5: suprafața construită = 861,54 m² — corp clădire C6: suprafața construită = 45,00 m² — corp clădire C7: suprafața construită = 60,00 m² — corp clădire C8: suprafața construită = 138,75 m² — corp clădire C9: suprafața construită = 33,00 m² — corp clădire C10: suprafața construită = 62,50 m² <p>2. Teren, din care:</p> <ul style="list-style-type: none"> — teren aferent corpurilor de clădire C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C10, în suprafață de 6.504 m², deținut în exclusivitate; — teren în suprafață de 472 m², reprezentând cota indiviză de 1/2 din terenul în suprafață de 944 m² deținut în indiviziune cu Societatea Comercială „ROMARTA” — S.A. <p>3. Valoare: 1.190.000 lei</p>

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ORDIN

privind acceptarea unor amendamente la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată, și la apendicele anexei la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare

În temeiul prevederilor art. 2 pct. 18 și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 367/2007 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se acceptă amendamentele la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.142 (77) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 5 iunie 2003, prevăzute în anexa nr. 1.

Art. 2. — Se acceptă amendamentele la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.151 (78) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 20 mai 2004, prevăzute în anexa nr. 2.

Art. 3. — Se acceptă amendamentele la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.152 (78) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 20 mai 2004, prevăzute în anexa nr. 3.

Art. 4. — Se acceptă amendamentele la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.153 (78) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 20 mai 2004, prevăzute în anexa nr. 4.

Art. 5. — Se acceptă amendamentele la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.170 (79) a

Comitetului Securității Maritime la Londra la 9 decembrie 2004, prevăzute în anexa nr. 5.

Art. 6. — Se acceptă amendamentele la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin anexa 1 la Rezoluția MSC.194 (80) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 20 mai 2004, prevăzute în anexa nr. 6.

Art. 7. — Se acceptă amendamentele la apendicele anexei la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.154 (78) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 20 mai 2004, prevăzute în anexa nr. 7.

Art. 8. — Se acceptă amendamentele la apendicele anexei la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.171 (79) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 9 decembrie 2004, prevăzute în anexa nr. 8.

Art. 9. — Anexele nr. 1—8 fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 10. — Ministerul Transporturilor și Autoritatea Navală Română vor lua măsurile necesare în vederea punerii în aplicare a prevederilor prezentului ordin.

Art. 11. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul transporturilor,
Septimiu Buzașu,
secretar de stat

București, 29 mai 2007.
Nr. 282.

ANEXA Nr. 1

REZOLUȚIA MSC.142 (77) (adoptată la 5 iunie 2003)

ADOPTAREA

amendamentelor la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată*)

Comitetul Securității Maritime,

amintind art. 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile comitetului,

amintind și art. VIII(b) al Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS)

(denumită în continuare *Convenția*), referitor la procedura de amendare aplicabilă anexei la Convenție, cu excepția prevederilor cap. I al acesteia,

*) Traducere.

luând în considerare, la cea de-a 77-a sesiune a sa, amendamentele la Convenție, propuse și difuzate în conformitate cu art. VIII(b)(i) al acesteia,

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

2. stabilește, în conformitate cu art. VIII(b)(vi)(2)(bb) al Convenției, că amendamentele se vor considera ca fiind acceptate la 1 ianuarie 2006, în afara cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din guvernele contractante la Convenție sau guvernele contractante ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;

3. invită guvernele contractante la SOLAS să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) al Convenției, amendamentele vor intra în vigoare la 1 iulie 2006 după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

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

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

ANEXĂ

la Rezoluția MSC.142 (77)

AMENDAMENTE

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

CAPITOLUL V

Siguranța navigației

REGULA 2

Definiții

1. Următorul nou paragraf 4 se adaugă după paragraful 3 existent:

„4. *Lungimea* unei nave înseamnă lungimea sa maximă.“

REGULA 22

Vizibilitatea de pe puntea de navigație

2. Textul existent al paragrafului 1 introductiv se înlocuiește după cum urmează:

„1. Navele cu o lungime, așa cum a fost definită în regula 2.4, de cel puțin 55 m, construite la 1 iulie 1998 sau după această dată, trebuie să respecte următoarele cerințe:“.

REGULA 28

Evidența activităților de navigație

3. Titlul regulii se înlocuiește după cum urmează:

„**Evidența activităților de navigație și raportarea zilnică**“

4. Paragraful existent se numerează ca paragraful 1.

5. După paragraful 1 se adaugă următorul nou paragraf 2:

„2. Fiecare navă cu un tonaj brut de 500 sau mai mult, angajată în voiaje internaționale cu durata mai mare de 48 de ore, trebuie să transmită companiei sale, așa cum a fost definită în regula IX/I, un raport zilnic, care va fi păstrat de aceasta pe durata voiajului, precum și toate rapoartele zilnice ulterioare. Rapoartele zilnice pot fi transmise prin orice mijloace, cu condiția ca acestea să fie transmise companiei cât mai curând posibil după determinarea poziției indicate în raport. Sistemele automate de raportare pot fi utilizate cu condiția ca ele să includă o funcție de înregistrare a transmisiei lor și ca aceste funcții și interfețele cu echipamentul de determinare a poziției să fie supuse verificării regulate de către comandatul navei. Raportul trebuie să conțină următoarele:

1. poziția navei;

2. cursul și viteza navei; și

3. detalii cu privire la orice condiții externe sau interne care afectează voiajul navei ori exploatarea în siguranță a navei.“

ANEXA Nr. 2

REZOLUȚIA MSC.151 (78) (adoptată la 20 mai 2004)

ADOPTAREA

amendamentelor la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată*)

Comitetul Securității Maritime, amintind art. 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile comitetului, amintind și art. VIII(b) al Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) (denumită în continuare *Convenția*), referitor la procedura de amendare aplicabilă anexei la Convenție, cu excepția prevederilor cap. I al acesteia,

notând regula II-1/3-6 din SOLAS cu privire la accesul la sau în spațiile din zona de marfă al petrolierelor cu un tonaj brut de 500 și mai mult și al vrachierelor cu un tonaj brut de 20.000 și mai mult, adoptată prin Rezoluția MSC.134 (76), care este aplicabilă petrolierelor și vrachierelor construite la 1 ianuarie 2005 sau după această dată,

*) Traducere.

recunoscând preocuparea exprimată cu privire la problemele care ar putea surveni la implementarea cerințelor regulii II-1/3-6 din SOLAS mai sus menționate,

luând în considerare, la cea de-a 78-a sesiune a sa, amendamentele la regula II-1/3-6 din SOLAS, propuse și difuzate în conformitate cu art. VIII(b)(i) al acesteia,

1. adoptă, în conformitate cu art. VIII(b)(iv) al Convenției, amendamentele la regula II-1/3-6 din Convenție, al căror text este prevăzut în anexa la prezenta rezoluție;

2. stabilește, în conformitate cu art. VIII(b)(vi)(2)(bb) al Convenției, că amendamentele menționate se vor considera ca fiind acceptate la 1 iulie 2005, în afara cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din guvernele contractante la Convenție sau guvernele contractante ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;

3. invită guvernele contractante la SOLAS să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) al Convenției, amendamentele vor intra în vigoare la 1 iulie 2006 după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

4. solicită secretarului general, în conformitate cu art. VIII(b)(v) al Convenției, să transmită tuturor guvernelor

contractante la Convenție copii certificate ale prezentei rezoluții și ale textului amendamentelor conținute în anexă;

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

6. decide că guvernele contractante la Convenție pot aplica, înaintea datei prevăzute, navelor care arborează pavilionul lor, construite la 1 ianuarie 2005 sau după această dată, regula II-1/3-6 din SOLAS, adoptată prin această rezoluție, împreună cu amendamentele la Prevederile tehnice pentru mijloacele de acces pentru inspecții, adoptate prin Rezoluția MSC.158 (78), în locul regulii II-1/3-6 din SOLAS, adoptată prin Rezoluția MSC.134 (76), și Prevederile tehnice pentru mijloacele de acces pentru inspecții, adoptate prin Rezoluția MSC.133 (76).

ANEXĂ
la Rezoluția MSC.151 (78)

A M E N D A M E N T E

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

CAPITOLUL II-1

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

PARTEA A-1

Structura navelor

REGULA 3-6

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

1. Titlul regulii este înlocuit după cum urmează:

„Accesul la spațiile din zona de marfă al petrolierelor și vrachierelor, precum și în interiorul și în prova acestor spații“

2. La paragraful 1.1, data „1 ianuarie 2005“ se înlocuiește cu data „1 ianuarie 2006“.

3. La paragraful 2.1, în prima frază, cuvintele „din zona de marfă“ și „permanente“ se elimină.

4. La paragraful 3.1, în fraza a doua, cuvintele „sau tancurile de balast situate în prova“ sunt introduse între cuvintele „spațiile dublului fund“ și „se poate face printr-un compartiment de pompe“.

5. La paragraful 4.1, în fraza a doua, se elimină cuvintele „din zona de marfă“.

ANEXA Nr. 3

R E Z O L U Ţ I A MSC.152 (78)
(adoptată la 20 mai 2004)

A D O P T A R E A

amendamentelor la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată*)

Comitetul Securității Maritime,

amintind art. 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile comitetului,

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

*) Traducere.

luând în considerare, la cea de-a 78-a sesiune a sa, amendamentele la Convenție, propuse și difuzate în conformitate cu art. VIII(b)(i) al acesteia,

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

2. stabilește, în conformitate cu art. VIII(b)(vi)(2)(bb) al Convenției, că amendamentele se vor considera ca fiind acceptate la 1 ianuarie 2006, în afara cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din guvernele contractante la Convenție sau guvernele contractante ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;

3. invită guvernele contractante la SOLAS să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) al Convenției, amendamentele vor intra în vigoare la 1 iulie 2006 după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

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

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

ANEXĂ

la Rezoluția MSC.152 (78)

A M E N D A M E N T E

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

CAPITOLUL III

Mijloace și dispozitive de salvare

REGULA 19

Pregătirea și exerciții pentru caz de urgență

1. Textul existent de la paragraful 3.3.3 se înlocuiește după cum urmează:

„3.3.3. Cu excepția celor prevăzute la paragrafele 3.3.4 și 3.3.5, fiecare barcă de salvare va fi lansată la apă și va fi manevrată în apă de către echipajul desemnat pentru manevrarea sa, cel puțin o dată la 3 luni în timpul unui exercițiu de abandonare a navei.“

REGULA 20

Pregătirea pentru funcționare, întreținere și inspecții

2. La paragraful 1, în fraza a doua, se înlocuiesc cuvintele „paragrafelor 3 și 6.2“ cu cuvintele „paragrafelor 3.2, 3.3 și 6.2“.

3. Textul existent de la paragraful 3 se înlocuiește după cum urmează:

„3. **Întreținere**

3.1. Întreținerea, încercarea și inspectarea mijloacelor de salvare se vor efectua pe baza instrucțiunilor elaborate de Organizație*) și într-un mod care să asigure fiabilitatea acestor mijloace.

3.2. Se vor prevedea instrucțiuni de întreținere la bord a mijloacelor de salvare, care să corespundă cerințelor regulii 36, iar lucrările de întreținere se vor efectua în mod corespunzător.

3.3. Administrația poate accepta, în conformitate cu cerințele paragrafului 3.2, un program de întreținere planificată la bordul navei, care să includă cerințele regulii 36.“

4. Textul existent de la paragraful 6 se înlocuiește după cum urmează:

„6. **Inspecția săptămânală**

Următoarele probe și inspecții vor fi efectuate săptămânal și un raport de inspecție trebuie să fie înregistrat în jurnalul de bord al navei:

1. toate ambarcațiunile de salvare, bărcile de urgență și instalațiile de lansare la apă vor fi inspectate vizual în vederea asigurării că ele sunt gata de folosire. Inspecția trebuie să includă, dar nu să se limiteze la, starea tehnică a cârligelor, prinderea lor de barca de salvare și reanclanșarea corespunzătoare și corectă a mecanismului de decuplare a sarcinii;
2. motoarele tuturor bărcilor de salvare și ale bărcilor de urgență vor fi puse în funcțiune pentru o perioadă totală de cel puțin 3 minute, cu condiția ca temperatura ambiantă să fie peste temperatura minimă cerută pentru pornirea și funcționarea motorului. În această perioadă de timp trebuie să se demonstreze că cutia de viteze și angrenajele sale funcționează în mod corespunzător. În cazul în care caracteristicile speciale ale unui motor suspendat instalat pe o barcă de urgență nu permit ca acesta să funcționeze altfel decât cu elicea sa imersată timp de 3 minute, el trebuie să funcționeze pe perioada de timp prevăzută în manualul constructorului. În cazuri speciale Administrația poate renunța la aceste cerințe pentru navele construite înainte de 1 iulie 1986;
3. bărcile de salvare, cu excepția bărcilor de salvare lansate prin cădere liberă, amplasate pe navele de marfă, trebuie să fie deplasate din poziția lor de arimare, fără a avea persoane în ele, atât cât este necesar să se demonstreze funcționarea satisfăcătoare a mijloacelor de lansare la apă, dacă starea mării și condițiile meteorologice permit acest lucru; și
4. se va proba instalația de alarmă generală pentru caz de urgență.“

*) Se face referire la Instrucțiunile privind service-ul și întreținerea periodică a bărcilor de salvare, a dispozitivelor de lansare la apă și a mecanismelor de decuplare a sarcinii (MSC/Circ. 1.093).

5. La paragraful 7, textul existent se numerotează ca paragraful 7.2 și se adaugă următorul nou paragraf 7.1:

„7.1. Toate bărcile de salvare, cu excepția bărcilor de salvare lansate prin cădere liberă, trebuie să fie scoase în afară din poziția lor de arimare fără a avea persoane în ele, dacă starea mării și condițiile meteorologice permit acest lucru.“

6. Textul existent de la paragraful 11 se înlocuiește după cum urmează:

„11. Întreținerea periodică a instalațiilor de lansare la apă și a mecanismului de declanșare sub sarcină

11.1 Instalațiile de lansare la apă:

1. se vor întreține în conformitate cu instrucțiunile pentru întreținerea la bord, așa cum se cere prin regula 36;
2. vor fi supuse unei examinări amănunțite în cadrul inspecțiilor anuale cerute de regula I/7 sau I/8, după caz; și
3. după terminarea examinării prevăzute la alin. 2, se vor supune unei sarcini de probă dinamice pentru verificarea frânei vinciului la viteza maximă de coborâre. Sarcina ce urmează să fie aplicată trebuie să fie reprezentată de masa bărcii de salvare fără persoane la bord; totuși, la intervale care nu depășesc 5 ani, testul trebuie să fie efectuat cu o sarcină de probă de 1,1 ori sarcina maximă de lucru a vinciului.

11.2. Mecanismul de declanșare sub sarcină a bărcilor de salvare va fi:

1. întreținut în conformitate cu instrucțiunile pentru întreținerea la bord, așa cum se cere prin regula 36;
2. supus unei examinări amănunțite și unei încercări de funcționare efectuate în timpul inspecțiilor anuale cerute de regulile I/7 și I/8 de personal corespunzător pregătit, familiarizat cu mecanismul; și
3. încercat din punct de vedere funcțional sub o sarcină de 1,1 ori greutatea totală a bărcii de salvare atunci când este încărcată cu numărul complet de persoane și echipament în momentul în care mecanismului de decuplare i se face o revizie generală. Această revizie generală și încercare trebuie să fie efectuate cel puțin o dată la 5 ani.*“

REGULA 32

Mijloace de salvare individuale

7. Textul existent de la paragraful 3 se înlocuiește după cum urmează:

„3. Costume hidrotermice

3.1. Acest paragraf se aplică tuturor navelor de marfă. Totuși, în ceea ce privește navele de marfă construite înainte de 1 iulie 2006, acestea trebuie să se conformeze paragrafelor 3.2—3.5 cel mai târziu cu ocazia primei

inspecții a echipamentului de siguranță la 1 iulie 2006 sau după această dată.

3.2. Un costum hidrotermic care să corespundă cerințelor din secțiunea 2.3 din Cod trebuie să fie asigurat pentru fiecare persoană de la bordul navei. Totuși, pentru navele, altele decât vrachierele, așa cum au fost definite în regula IX/1, nu este necesar să se ceară aceste costume hidrotermice dacă nava efectuează în mod constant voiaje în zone cu climă caldă**) unde, după opinia Administrației, nu este necesară dotarea cu costume hidrotermice.

3.3. Dacă o navă are posturi de cart sau de lucru situate departe de locul sau locurile în care costumele hidrotermice sunt depozitate în mod normal, în aceste locuri trebuie prevăzute costume hidrotermice suplimentare pentru numărul de persoane aflate în mod normal în cart sau la lucru în orice moment.

3.4. Costumele hidrotermice trebuie să fie amplasate astfel încât să fie ușor accesibile, iar poziția lor să fie indicată în mod clar.

3.5. Costumele hidrotermice cerute de această regulă pot fi utilizate pentru a satisface cerințele regulii 7.3.“

CAPITOLUL IV

Radiocomunicații

REGULA 15

Cerințe privind întreținerea

8. Textul existent de la paragraful 9 se înlocuiește după cum urmează:

„9. Radiobalizele pentru localizarea sinistrelor prin satelit trebuie:

1. să fie încercate anual din toate punctele de vedere ale funcționării eficiente, acordându-se o atenție deosebită stabilității frecvenței, puterii semnalului și codificării, în intervalele specificate mai jos:
 1. la navele de pasageri, în decurs de 3 luni înaintea datei de expirare a Certificatului de siguranță pentru nava de pasageri; și
 2. la navele de marfă, în decurs de 3 luni înainte de data de expirare sau 3 luni înainte de aniversarea Certificatului de siguranță radio pentru nava de marfă.
- Încercarea poate fi efectuată la bordul navei sau la o stație de încercare autorizată; și
2. să fie supusă întreținerii, la intervale de timp care nu depășesc 5 ani, care va fi efectuată la o instalație de întreținere autorizată de pe uscat.“

APENDICE

Certificate

Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de marfă (Formular E)

9. La secțiunea 2 se elimină punctul 9, iar punctele 10, 10.1 și 10.2 se renumerotează ca punctele 9, 9.1 și, respectiv, 9.2.

*) Se face referire la Recomandarea privind încercarea mijloacelor de salvare, adoptată de Organizație prin Rezoluția A.689 (17). Pentru mijloacele de salvare instalate la bord la 1 iulie 1999 sau după această dată, se face referire la Recomandările revizuite privind testarea mijloacelor de salvare, adoptate de Organizație prin Rezoluția MSC.81 (70).

**) Se face referire la Instrucțiunile privind evaluarea protecției termice (MSC/Circ. 1.046).

REZOLUȚIA MSC.153(78)
(adoptată la 20 mai 2004)

ADOPTAREA

amendamentelor la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată*)

Comitetul Securității Maritime, amintind art. 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile comitetului,

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

notând Rezoluția A. 920 (22) intitulată „Revizuirea măsurilor de siguranță și a procedurilor referitoare la tratamentul aplicat persoanelor salvate pe mare”,

amintind, de asemenea, prevederile Convenției cu privire la obligația:

— comandanților de navă de a se îndrepta cu toată viteza în ajutorul persoanelor aflate în pericol pe mare; și
— guvernelor contractante de a lua măsurile necesare pentru paza de coastă și pentru salvarea persoanelor aflate în pericol pe mare în apropierea coastei lor,

notând, de asemenea, art. 98 al Convenției Națiunilor Unite din 1982 asupra dreptului mării, referitor la obligația de a acorda ajutor,

notând în plus inițiativa secretarului general de a implica programe și agenții competente specializate ale Națiunilor Unite în examinarea problemelor vizate în această rezoluție, pentru a conveni asupra unei abordări comune care să permită ajungerea la o soluție eficientă și consistentă,

recunoscând necesitatea clarificării procedurilor existente pentru garantarea faptului că persoanelor salvate pe mare li se va asigura un loc sigur, indiferent de naționalitatea și statutul lor sau de condițiile în care au fost găsite,

recunoscând, de asemenea, că scopul noului paragraf 1-1 din regula V/33 din SOLAS, așa cum a fost adoptat prin această rezoluție, este de a asigura că în fiecare caz se acordă un loc sigur într-o perioadă de timp rezonabilă. Se intenționează, de asemenea, ca responsabilitatea asigurării unui loc sigur sau asigurarea că locul sigur este acordat revine guvernului contractant responsabil de regiunea de căutare și salvare în care au fost descoperiți supraviețuitorii,

luând în considerare, la cea de-a 78-a sesiune a sa, amendamentele la Convenție propuse și difuzate în conformitate cu art. VIII (b) (i) al acesteia,

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

2. stabilește, în conformitate cu art. VIII(b)(vi) (2)(bb) al Convenției, că amendamentele se vor considera ca fiind acceptate la 1 ianuarie 2006, în afara cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din guvernele contractante la Convenție sau guvernele contractante ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;

3. invită guvernele contractante la SOLAS să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) al Convenției, amendamentele vor intra în vigoare la 1 iulie 2006 după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

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

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

6. solicită, de asemenea, secretarului general să ia măsurile corespunzătoare de urmărire în continuare a inițiativei interagențiilor, informând Comitetul Securității Maritime asupra evoluției, în special în ceea ce privește procedurile de acordare a ajutorului în asigurarea locurilor sigure pentru persoanele aflate în pericol pe mare, astfel încât Comitetul să poată adopta măsurile corespunzătoare.

ANEXĂ
la Rezoluția MSC.153 (78)

A M E N D A M E N T E

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

CAPITOLUL V

Siguranța navigației

REGULA 2

Definiții

1. Următorul nou paragraf se adaugă după paragraful 4 existent:

„5. *Serviciu de căutare și salvare.* Îndeplinirea funcțiilor de monitorizare a sinistrului, comunicare, coordonare, căutare și salvare, inclusiv furnizarea recomandărilor medicale, a primului ajutor medical sau a evacuării medicale, prin utilizarea resurselor publice și private, care includ cooperarea cu aeronavele, navele și alte ambarcațiuni și instalații.”

*) Traducere.

REGULA 33

Mesaje de pericol de sinistru: obligații și proceduri

2. Titlul regulii se înlocuiește cu următorul titlu:

„Situatii de sinistru: obligații și proceduri“

3. La paragraful 1, cuvintele „unui semnal“ din prima frază se înlocuiesc cu cuvintele „unor informații“, iar următoarea frază se adaugă după prima frază a paragrafului:

„Această obligație de a acorda ajutor se aplică indiferent de naționalitatea sau de statutul acestor persoane ori de circumstanțele în care se află ele.“

4. Următorul nou paragraf 1-1 se introduce după paragraful 1 existent:

„1-1. Guvernele contractante trebuie să asigure coordonarea și cooperarea necesare pentru ca comandanții navelor care acordă ajutor la îmbarcarea persoanelor aflate în pericol pe mare să fie degrevați de obligațiile lor și să se abată cât mai puțin posibil de la ruta prevăzută a navei, cu condiția ca degrevarea comandantului navei de obligațiile rezultate din regula curentă să nu pună suplimentar în pericol siguranța vieții omenești pe mare. Guvernul contractant responsabil de regiunea de căutare și salvare în care este acordat acest ajutor trebuie să își asume primul responsabilitatea asigurării că această coordonare și cooperare se produc astfel încât supraviețuitorii cărora li s-a acordat ajutor să fie debarcați

din nava care a acordat ajutorul și depuși într-un loc sigur, ținându-se seama de circumstanțele particulare ale cazului și de instrucțiunile elaborate de Organizație. În aceste cazuri respectivele guverne contractante trebuie să dispună efectuarea acestei debarcări cât mai curând.“

5. Următorul nou paragraf 6 se adaugă după paragraful 5 existent:

„6. Comandanții navelor care au îmbarcat persoane aflate în pericol pe mare trebuie să le acorde un tratament uman, în limita posibilităților și condițiilor de pe navă.“

REGULA 34

Navigarea în siguranță și evitarea situațiilor periculoase

6. Se elimină paragraful 3 existent.

7. Următoarea nouă regulă 34-1 se adaugă după regula 34 existentă:

„REGULA 34-1

Puterea de decizie a comandantului

Proprietarul navei, navlositorul, compania care exploatează nava, așa cum este definită în regula IX/1, și nicio altă persoană nu trebuie să îl împiedice sau să îl restricționeze pe comandantul navei de a lua sau de a executa vreo decizie care după judecata sa profesională este necesară pentru salvarea vieții omenești pe mare și pentru protecția mediului marin.“

ANEXA Nr. 5

REZOLUȚIA MSC.170(79)

(adoptată la 9 decembrie 2004)

ADOPTAREA**amendamentelor la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată*)**

Comitetul Securității Maritime,

amintind art. 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile comitetului, amintind și art. VIII(b) al Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS)

(denumită în continuare *Convenția*) referitor la procedura de amendare aplicabilă anexei la Convenție, cu excepția prevederilor cap. I al acesteia,

luând în considerare, la cea de-a 79-a sesiune a sa, amendamentele la Convenție, propuse și difuzate în conformitate cu art. VIII(b)(i) al acesteia,

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

2. stabilește, în conformitate cu art. VIII(b)(vi)(2)(bb) al Convenției, că amendamentele se vor considera ca fiind acceptate la 1 ianuarie 2006, în afara cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din guvernele contractante la Convenție sau guvernele contractante ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;

3. invită guvernele contractante la SOLAS să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) al Convenției, amendamentele vor intra în vigoare la 1 iulie 2006, după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

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

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

*) Traducere.

A M E N D A M E N T E**la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată**

CAPITOLUL II-1

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

REGULA 2

Definiții

1. Următorul nou paragraf 14 se adaugă după paragraful 13 existent:

„14. *Vrachier* este un vrachier așa cum a fost definit în regula XII/1.1.“

REGULA 18

Construcția și probele inițiale ale ușilor etanșe, hublourilor etc. la navele de pasageri și la navele de marfă

2. Paragraful 2 al regulii se înlocuiește după cum urmează:

„2. La navele de pasageri și la navele de marfă, ușile etanșe trebuie supuse unei încercări hidraulice la o presiune a apei corespunzând unei coloane de apă până la puntea pereților etanși sau, respectiv, puntea de bord liber. Dacă încercarea ușilor individuale nu se efectuează din cauza posibilei distrugerii a izolației sau elementelor de amenajări, această încercare se poate înlocui cu o încercare hidraulică pe un prototip din fiecare tip și dimensiune de ușă, cu o presiune de încercare corespunzătoare cel puțin coloanei de apă cerute pentru amplasamentul respectiv. Încercarea pe prototip trebuie să fie efectuată înainte de montarea ușii. Metoda de montare și procedura de amplasare a ușii la bordul navei trebuie să corespundă aceluia pentru încercarea pe prototip. Atunci când se amplasează la bord, fiecare ușă trebuie să fie verificată în ceea ce privește poziționarea corectă între pereții etanși, cadru și ușă.“

REGULA 45

Măsuri împotriva electrocutării, incendiului și altor accidente de origine electrică

3. După titlu se adaugă următoarele cuvinte:

„(Paragrafele 10 și 11 din această regulă se aplică navelor construite la 1 ianuarie 2007 sau după această dată.)“

4. Paragraful 10 existent se înlocuiește cu următorul paragraf:

„10. Nu se va instala niciun echipament electric în vreun spațiu unde se pot acumula amestecuri inflamabile, de exemplu în compartimentele destinate în principal bateriilor de acumulare, în magazii de vopsele, depozite de acetilenă sau spații similare, dacă Administrația nu consideră că acest echipament este:

1. esențial pentru exploatare;

2. de un tip care nu va provoca aprinderea amestecului considerat;

3. corespunzător spațiului respectiv; și

4. certificat în mod adecvat pentru utilizarea sigură în mediu cu pulberi, vapori sau gaze cu care este posibil să vină în contact.“

5. Următorul nou paragraf 11 se adaugă după paragraful 10, așa cum a fost amendat:

„11. Echipamentul electric, cablurile și traseele de cablu de la navele-cisternă nu trebuie să fie instalate în locuri periculoase decât atunci când respectă standarde care nu sunt inferioare aceluia acceptate la Organizație*). Totuși, pentru amplasamentele care nu sunt vizate de aceste standarde, echipamentul electric, cablurile și traseele de cablu care nu respectă standardele pot fi instalate în locuri periculoase dacă Administrația consideră, în baza unei evaluări a riscurilor, că este asigurat un nivel echivalent de siguranță.“

6. Paragraful 11 existent se renumerează ca paragraful 12.

CAPITOLUL III

Mijloace și dispozitive de salvare

REGULA 31

Ambarcațiuni de salvare și bărci de urgență

7. Următorul nou paragraf 1.8 se adaugă după paragraful 1.7 existent:

„1.8. Fără a contraveni prevederilor paragrafului 1.1, vrachierele, așa cum au fost definite în regula IX/1.6, construite la 1 iulie 2006 sau după această dată, trebuie să corespundă cerințelor paragrafului 1.2.“

CAPITOLUL V

Siguranța navigației

REGULA 19

Cerințe de dotare a navelor cu sisteme și echipamente de navigație

8. La paragraful 2.5, textul existent al alineatului 1 se înlocuiește după cum urmează:

„1. un girocompas sau alte mijloace, pentru determinarea și afișarea informațiilor de drum prin mijloacele nemagnetice de la bordul navei, care să se poată citi clar de către timonier în postul principal de comandă. Aceste mijloace trebuie, de asemenea, să transmită informațiile de drum în scopul introducerii lor în echipamentele menționate la paragrafele 2.3.2, 2.4 și 2.5.5;“.

*) Se face referire la standardele publicate de Comisia Electrotehnică Internațională, CEI 60092-502:1999, „Instalații electrice la nave — Nave-cisternă“.

REGULA 20

Înregistratoare de date privind voiajul

9. Următorul nou paragraf 2 se adaugă după paragraful 1 existent:

„2. În vederea facilitării investigațiilor asupra accidentelor, navele de marfă care sunt angajate în voiaje internaționale trebuie să fie prevăzute cu un VDR care poate să fie un înregistrator simplificat de date privind voiajul (S-VDR)*), astfel:

1. în cazul navelor de marfă cu un tonaj brut de 20.000 și mai mult, construite înainte de 1 iulie 2002, la prima andocare planificată după 1 iulie 2006, dar nu mai târziu de 1 iulie 2009;
2. în cazul navelor de marfă cu un tonaj brut de 3.000 și mai mult, dar mai puțin de 20.000, construite înainte de 1 iulie 2002, la prima andocare planificată după 1 iulie 2007, dar nu mai târziu de 1 iulie 2010; și
3. administrațiile pot scuti navele de marfă de la aplicarea prevederilor subparagrafelor 1 și 2 atunci când aceste nave vor fi scoase din funcțiune în decurs de 2 ani după data de aplicare specificată la subparagrafele 1 și 2 de mai sus.“

10. Paragraful 2 existent se renumerează ca paragraful 3.

CAPITOLUL VII

Transportul mărfurilor periculoase

REGULA 10

Cerințe aplicabile navelor cisternă pentru transportul produselor chimice

11. Următoarea frază se elimină din paragraful 1 al regulii:

„În sensul acestei reguli, cerințele Codului trebuie să fie considerate obligatorii.“

CAPITOLUL XII

Măsurile suplimentare de siguranță pentru vrachiere

12. Textul existent al cap. XII se înlocuiește după cum urmează:

„REGULA 1

Definiții

În sensul acestui capitol:

1. *Vrachier* este o navă care este destinată în principal să transporte mărfuri uscate în vrac; această definiție include navele precum mineraliere și nave combinate de transport**).

2. *Vrachier cu simplu bordaj* este un vrachier, așa cum este definit în paragraful 1, la care:

1. orice parte dintr-o magazie de marfă este delimitată de învelișul bordajului; sau
2. una sau mai multe magazine de marfă sunt delimitate de un dublu bordaj a cărui lățime este mai mică de 760 mm la vrachierele construite înainte de 1 ianuarie 2000 și mai mică de

1.000 mm la vrachierele construite la 1 ianuarie 2000 ori după această dată, dar înainte de 1 iulie 2006, distanța fiind măsurată perpendicular pe învelișul bordajului.

Aceste nave includ navele combinate de transport, la care orice parte dintr-o magazie de marfă este delimitată de învelișul bordajului.

3. *Vrachier cu dublu bordaj* este un vrachier, așa cum este definit în paragraful 1, în care toate magazinele de marfă sunt delimitate de un dublu bordaj, altul decât cel definit la paragraful 2.2.

4. *Dublu bordaj* este o configurație în care construcția fiecărui bord al navei constă din învelișul bordajului navei și un perete longitudinal etanș care leagă dublul fund cu puntea. Tancurile de gurnă și tancurile superioare pot, atunci când sunt prevăzute, să facă parte integrantă din configurația dublului bordaj.

5. *Lungimea* unui vrachier este lungimea așa cum s-a definit în Convenția internațională asupra liniilor de încărcare în vigoare.

6. *Marfă solidă în vrac* este orice material, altul decât cel lichid ori gazos, care se compune dintr-o combinație de particule, granule sau orice bucăți mai mari de material, cu o compoziție în general uniformă, care se încarcă direct în spațiile de marfă ale unei nave, fără forme intermediare de ambalaj.

7. *Norme de rezistență a peretelui și dublului fund de la vrachiere* sunt „Norme de calcul al dimensiunilor peretelui transversal etanș, gofrat vertical, dintre cele două magazine de marfă situate cel mai în prova și norme de calcul al cantității admisibile de marfă din magazia situată cel mai în prova“, adoptate la 27 noiembrie 1997 prin Rezoluția 4 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum pot fi amendate de Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, să intre în vigoare și să aibă efect în conformitate cu prevederile art. VIII din prezenta convenție cu privire la procedurile de amendare aplicabile anexei, exclusiv cap. I.

8. *Vrachiere construite* sunt vrachiere a căror chilă a fost pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție.

9. *Stadiu similar de construcție* este un stadiu în care:

1. începe construcția identificabilă cu o anumită navă; și
2. a început asamblarea acelei nave, incluzând cel puțin 50 tone sau 1% din masa estimată a întregului material de construcție, care dintre acestea este mai mică.

10. *Lățimea (B)* unui vrachier este lățimea așa cum s-a definit în Convenția internațională asupra liniilor de încărcare în vigoare.

REGULA 2

Aplicare

Vrachierele trebuie să corespundă cerințelor acestui capitol, suplimentar față de cerințele aplicabile din alte capitole.

*) Se face referire la Rezoluția MSC.163 (78) — Standarde de funcționare pentru înregistratoare simplificate de date privind voiajul, instalate la bordul navei (S-VDR).

**) Se face referire la:

1. Pentru navele construite înainte de 1 iulie 2006, Rezoluția 6, Interpretarea definiției „vrachier“, așa cum a fost dată în cap. IX din SOLAS 1974, așa cum a fost amendată în 1994, adoptat de Conferința SOLAS 1997.

2. Interpretarea prevederilor cap. XII din SOLAS cu privire la Măsurile suplimentare de siguranță pentru vrachiere, adoptată de Comitetul Securității Maritime al Organizației prin Rezoluția MSC.79 (70).

3. Aplicarea prevederilor anexei 1 la Interpretarea prevederilor cap. XII din SOLAS cu privire la Măsurile suplimentare de siguranță pentru vrachiere, adoptată de Comitetul Securității Maritime al Organizației prin Rezoluția MSC.89 (71).

REGULA 3

Program de implementare

Vrachierele construite înainte de 1 iulie 1999, cărora li se aplică regula 4 sau 6, trebuie să corespundă prevederilor acestor reguli conform următorului program, cu referire la programul intensificat de inspecții cerut de regula XI-1/2:

1. pentru vrachierele cu vârsta mai mare sau egală cu 20 de ani la 1 iulie 1999, cel mai târziu la data primei vizite intermediare sau cel mai târziu la data primei vizite periodice după 1 iulie 1999, care dintre acestea este prima;
2. pentru vrachierele cu vârsta mai mare sau egală cu 15 ani, dar mai mică de 20 de ani la 1 iulie 1999, cel mai târziu la data primei vizite periodice după 1 iulie 1999, dar nu mai târziu de 1 iulie 2002; și
3. pentru vrachierele cu vârsta mai mică de 15 ani la 1 iulie 1999, cel mai târziu la data primei vizite periodice după data la care nava împlinște 15 ani vechime, dar nu mai târziu de data la care nava împlinște 17 ani vechime.

REGULA 4

Cerințe de stabilitate după avarie aplicabile vrachierelor

1. Vrachierele cu simplu bordaj având o lungime mai mare sau egală cu 150 m, destinate transportului mărfurilor solide în vrac cu o densitate mai mare sau egală cu 1.000 kg/m³, construite la 1 iulie 1999 sau după această dată, trebuie ca, atunci când sunt încărcate la linia de încărcare de vară, să poată rămâne în plutire, în toate situațiile de încărcare, având o stare de echilibru satisfăcătoare după inundarea oricărei magazii de marfă, așa cum se specifică în paragraful 4.

2. Vrachierele cu dublu bordaj având o lungime mai mare sau egală cu 150 m, la care orice parte din peretele longitudinal etanș se află amplasat la B/5 sau 11,5 m, care dintre acestea este mai mică, de la bordajul navei spre interior, perpendicular pe axa longitudinală la nivelul liniei de încărcare de vară atribuită, destinate transportului mărfurilor solide în vrac cu o densitate mai mare sau egală cu 1.000 kg/m³, construite la 1 iulie 2006 sau după această dată, trebuie ca, atunci când sunt încărcate la linia de încărcare de vară, să poată rămâne în plutire, în toate situațiile de încărcare, având o stare de echilibru satisfăcătoare după inundarea oricărei magazii de marfă, așa cum se specifică în paragraful 4.

3. Vrachierele cu simplu bordaj având o lungime mai mare sau egală cu 150 m, care transportă mărfuri solide în vrac cu o densitate mai mare sau egală cu 1.780 kg/m³, construite înainte de 1 iulie 1999, trebuie ca, atunci când sunt încărcate la linia de încărcare de vară, să poată rămâne în plutire, în toate situațiile de încărcare, având o stare de echilibru satisfăcătoare după inundarea magaziei de marfă situate cel mai în prova, așa cum se specifică în paragraful 4. Această cerință trebuie să fie îndeplinită în conformitate cu programul de implementare specificat la regula 3.

4. Sub rezerva prevederilor paragrafului 7, starea de echilibru după inundare trebuie să corespundă stării de echilibru menționate în anexa la Rezoluția A. 320 (IX) —

regula echivalentă regulii 27 a Convenției internaționale din 1966 asupra liniilor de încărcare, așa cum a fost amendată de Rezoluția A. 514 (13). Inundarea ipotetică trebuie să țină seama doar de inundarea spațiului magaziei de marfă. Permeabilitatea unei magazii încărcate trebuie considerată ca fiind 0,9, iar permeabilitatea unei magazii goale 0,95, dacă nu se iau în considerare permeabilitatea corespunzătoare mărfii din magazia inundată pentru volumul ocupat de această marfă și permeabilitatea de 0,95 pentru volumul rămas gol din această magazie.

5. Se poate considera că vrachierele construite înainte de 1 iulie 1999, cărora li s-a atribuit un bord liber redus conform regulii 27 (7) a Convenției internaționale din 1966 asupra liniilor de încărcare, așa cum a fost adoptată la 5 aprilie 1966, îndeplinesc prevederile paragrafului 3 al acestei reguli.

6. Se poate considera că vrachierele, cărora li s-a atribuit un bord liber redus în conformitate cu prevederile paragrafului (8) al regulii echivalente regulii 27 a Convenției internaționale din 1966 asupra liniilor de încărcare, adoptat prin Rezoluția A. 320 (IX), așa cum a fost amendată de Rezoluția A. 514 (13), îndeplinesc prevederile paragrafului 1 sau 2, după caz.

7. La vrachierele cărora li s-a atribuit un bord liber redus în conformitate cu prevederile regulii 27 (8) din anexa B a Protocolului din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, starea de echilibru după inundare trebuie să îndeplinească prevederile respective ale aceluiași protocol.

REGULA 5

Rezistența structurii vrachierelor

1. Vrachierele cu simplu bordaj având o lungime mai mare sau egală cu 150 m, destinate transportului mărfurilor solide în vrac cu o densitate mai mare sau egală cu 1.000 kg/m³, construite la 1 iulie 1999 sau după această dată, trebuie să aibă o rezistență suficientă la inundarea oricărei magazii de marfă la nivelul apei din exteriorul navei după inundare în toate cazurile de încărcare și balastare, ținându-se seama și de efectele dinamice ca urmare a prezenței apei în magazine, precum și de recomandările adoptate de Organizație*).

2. Vrachierele cu dublu bordaj având o lungime mai mare sau egală cu 150 m, la care orice parte din peretele etanș longitudinal se află amplasat la B/5 sau 11,5 m, care dintre acestea este mai mică, de la bordajul navei spre interior, perpendicular pe axa longitudinală la nivelul liniei de încărcare de vară atribuită, destinate transportului mărfurilor solide în vrac cu o densitate mai mare sau egală cu 1.000 kg/m³, construite la 1 iulie 2006 sau după această dată, trebuie să corespundă prevederilor de rezistență a structurii din paragraful 1.

REGULA 6

Cerințe privind structura și alte cerințe aplicabile vrachierelor

1. Vrachierele cu simplu bordaj având o lungime mai mare sau egală cu 150 m, care transportă mărfuri solide în vrac cu o densitate mai mare sau egală cu 1.780 kg/m³, construite înainte de 1 iulie 1999, trebuie să îndeplinească următoarele cerințe în conformitate cu programul de implementare specificat la regula 3:

* Se face referire la Rezoluția 3 în legătură cu Recomandarea privind conformitatea cu regula XII/5 din Convenția SOLAS, adoptată de Conferința SOLAS din 1997.

1. Peretele transversal etanș dintre cele două magazine de marfă situate cel mai în prova și dublul fund al magaziei de marfă situate cel mai în prova trebuie să aibă o rezistență suficientă la inundarea magaziei de marfă situate cel mai în prova, ținându-se seama și de efectele dinamice ca urmare a prezenței apei în magazie, în conformitate cu normele de rezistență a peretelui și dublului fund de la vrachiere. În sensul acestei reguli, normele de rezistență a peretelui și dublului fund de la vrachiere trebuie considerate ca obligatorii.
2. În cazul în care este necesară întărirea peretelui transversal etanș sau a dublului fund și în ce măsură, pentru satisfacerea prevederilor paragrafului 1.1, pot fi luate în considerare restricțiile următoare:
 1. restricții privind distribuția greutății totale a mărfii între magazinele de marfă; și
 2. restricții cu privire la deadweightul maxim.
3. Pentru vrachierele la care se aplică fie una dintre restricțiile date la paragrafele 1.2.1 și 1.2.2 de mai sus, fie ambele restricții, în vederea satisfacerii cerințelor paragrafului 1.1, aceste restricții trebuie să fie respectate ori de câte ori mărfurile solide în vrac transportate au o densitate mai mare sau egală cu 1.780 kg/m³.
2. Vrachiarele cu dublu înveliș în toate zonele, având o lungime mai mare sau egală cu 150 m, construite la 1 iulie 2006 sau după această dată, trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:
 1. Elementele de osatură principale întărite ale dublului bordaj nu trebuie amplasate în interiorul spațiului magaziei de marfă.
 2. Sub rezerva prevederilor de mai jos, distanța dintre învelișul exterior și învelișul interior la oricare secțiune transversală nu trebuie să fie mai mică de 1.000 mm, măsurată perpendicular pe învelișul bordajului. Construcția dublului bordaj trebuie să fie astfel încât să permită accesul la inspecție, în conformitate cu regula II-1/3-6 și cu Prevederile tehnice referitoare la aceasta.
 1. Nu este necesar ca spațiile libere descrise mai jos să fie menținute în dreptul traverselor nepuntite și guseelor superioare și inferioare în sistemul de osatură transversal sau guseelor de capăt în sistemul de osatură longitudinal.
 2. Lățimea minimă a trecerii libere prin spațiul dublului înveliș în dreptul obstacolelor, cum ar fi tubulatura sau scările verticale, nu trebuie să fie mai mică de 600 mm.
 3. Dacă învelișul interior și/sau exterior este în sistemul de osatură transversal, spațiul liber minim dintre suprafețele interioare ale coastelor nu trebuie să fie mai mic de 600 mm.
 4. Dacă învelișul interior și exterior este în sistemul de osatură longitudinal, spațiul liber minim dintre suprafețele interioare ale osaturii nu trebuie să fie mai mic de 800 mm. În afara părții cilindrice pe lungimea magaziei de marfă, acest spațiu liber se poate reduce dacă configurația structurii o cere, dar, în niciun caz, nu trebuie să fie mai mic de 600 mm.
 5. Spațiul liber minim menționat mai sus trebuie să fie cea mai scurtă distanță

măsurată între liniile ipotetice care unesc suprafețele interioare ale osaturii de pe învelișul interior și exterior.

3. Spațiile dublului înveliș și tancurile cu balast cu apă de mare de la vrachierele cu o lungime mai mare sau egală cu 150 m, construite la 1 iulie 2006 sau după această dată, trebuie acoperite cu strat de protecție în conformitate cu cerințele regulii II-1/3-2, ținându-se cont și de normele privind comportarea acoperirilor de protecție*), ce vor fi elaborate de Organizație.

4. Spațiile dublului înveliș, cu excepția tancurilor superioare, dacă sunt prevăzute, nu trebuie să fie utilizate la transportul mărfurilor.

5. La vrachierele cu o lungime mai mare sau egală cu 150 m, care transportă mărfuri solide în vrac având o densitate mai mare sau egală cu 1.000 kg/m³, construite la 1 iulie 2006 sau după această dată:

1. structura magaziiilor de marfă trebuie să fie astfel încât toate mărfurile prevăzute a fi transportate să poată fi încărcate și descărcate cu echipament și proceduri standard de încărcare/descărcare, fără deteriorări care să compromită siguranța structurii;
2. continuitatea efectivă dintre structura învelișului bordajului și restul structurii corpului trebuie să fie asigurată; și
3. structura zonelor de marfă trebuie să fie astfel încât ruperea unui singur element structural de întărire să nu ducă la ruperea imediată consecutivă a altor elemente structurale care ar putea duce la un colaps al tuturor panourilor întărite.

REGULA 7

Inspecția și întreținerea vrachierelor

1. Vrachiarele cu simplu bordaj având o lungime mai mare sau egală cu 150 m, care sunt construite înainte de 1 iulie 1999 și care au o vechime mai mare sau egală cu 10 ani, nu trebuie să transporte mărfuri solide în vrac cu o densitate mai mare sau egală cu 1.780 kg/m³, dacă nu au fost găsite într-o stare satisfăcătoare după ce au fost supuse:

1. unei inspecții periodice în conformitate cu programul intensificat de inspecții în timpul vizitelor, cerut de regula XI-1/2; sau
2. unei inspecții a tuturor magaziiilor de marfă în același volum ca cel cerut pentru inspecțiile periodice din programul intensificat de inspecții în timpul vizitelor, cerut de regula XI-1/2.

2. Vrachiarele trebuie să corespundă cerințelor de întreținere prevăzute la regula II-1/3-1 și Standardelor pentru armatori cu privire la inspecția și întreținerea capacelor gurilor de magazie de la vrachiere, adoptate de Organizație prin Rezoluția MSC.169 (79), așa cum poate fi amendată de Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, puse în aplicare și să aibă efect în conformitate cu prevederile art. VIII din Convenție referitor la procedurile de amendare aplicabile anexei, cu excepția cap. I.

REGULA 8

Informații privind conformitatea cu cerințele aplicabile vrachierelor

1. Manualul cerut de regula VI/7.2 trebuie avizat de Administrație sau în numele ei, pentru a atesta conformitatea cu regulile 4, 5, 6 și 7, după caz.

*) Se face referire la standardele acceptabile pentru Administrație până în momentul în care normele privind comportarea acoperirilor de protecție, ce vor fi elaborate de Organizație, vor fi făcute obligatorii prin modificarea corespunzătoare a cerințelor de mai sus.

2. Orice restricții impuse transportului de mărfuri solide în vrac cu o densitate mai mare sau egală cu 1.780 kg/m^3 , în conformitate cu cerințele regulilor 6 și 14, trebuie identificate și incluse în manualul menționat la paragraful 1.

3. Un vrachier căruia i se aplică paragraful 2 trebuie să fie permanent marcat pe bordaj la mijlocul navei, babord și tribord, cu un triunghi echilateral plin, vopsit cu o culoare ce contrastează cu cea a corpului navei, care are laturile de 500 mm și al cărui vârf se află la 300 mm sub linia punții.

REGULA 9

Cerințe pentru vrachierele care nu pot respecta regula 4.3 datorită caracteristicilor de construcție a magaziiilor lor de marfă

Pentru vrachierele construite înainte de 1 iulie 1999, care se încadrează în limitele de aplicare a regulii 4.3 și care au fost construite cu un număr insuficient de pereți transversali etanși pentru a respecta regula menționată, Administrația poate permite o derogare cu privire la aplicarea regulilor 4.3 și 6, cu condiția ca aceste nave să respecte următoarele cerințe:

1. pentru magazia de marfă situată cel mai în prova, inspecțiile prevăzute în cadrul vizitei anuale din programul intensificat de inspecții în timpul vizitelor, cerut de regula XI-1/2, trebuie să fie înlocuite cu inspecțiile prevăzute în acest program în cadrul vizitei intermediare a magaziiilor de marfă;
2. în toate magaziiile de marfă sau în tunelele pentru transport marfă, după caz, trebuie să fie prevăzute avertizoare pentru nivelul mare al apei din puțurile de santină, care să declanșeze o alarmă sonoră și vizuală pe puntea de navigație, așa cum s-a aprobat de Administrație sau de o organizație recunoscută de aceasta în conformitate cu prevederile regulii XI-1/1; și
3. să fie prevăzute informații detaliate cu privire la anumite cazuri speciale de inundare a magaziei de marfă. Aceste informații trebuie însoțite de instrucțiuni detaliate privind pregătirea evacuării conform prevederilor secțiunii 8 din Codul internațional de management al siguranței (*Codul ISM*) și vor fi utilizate ca bază pentru pregătirea și exercițiile echipajului.

REGULA 10

Declararea densității mărfii solide în vrac

1. Înaintea încărcării mărfii în vrac pe vrachiere cu lungimea mai mare sau egală cu 150 m, expeditorul trebuie să declare densitatea mărfii, suplimentar față de prevederile regulii VI/2 cu privire la furnizarea informației asupra mărfii.

2. În cazul vrachierelor cărora li se aplică regula 6, cu excepția cazului în care ele îndeplinesc toate prevederile pertinente ale prezentului capitol, aplicabile transportului mărfurilor solide în vrac care au o densitate mai mare sau egală cu 1.780 kg/m^3 , densitatea oricărei mărfi, declarată ca fiind cuprinsă între 1.250 kg/m^3 și 1.780 kg/m^3 , trebuie să fie verificată de un organism acreditat*).

*) Pentru verificarea densității mărfurilor solide în vrac, se poate face referire la Metoda uniformă de măsurare a densității mărfurilor în vrac (MSC/Circ. 908).

**) Se face referire la Rezoluția 5 în legătură cu Recomandarea privind calculatoarele de încărcare, adoptată de Conferința SOLAS din 1997.

***) Se face referire la părțile pertinente din apendicele la Instrucțiunile pentru utilizarea la bord a calculatoarelor (MSC/Circ. 891).

REGULA 11

Calculator de încărcare

(Dacă nu se prevede altfel, această regulă se aplică vrachierelor, indiferent de data lor de construcție.)

1. Vrachiarele cu o lungime mai mare sau egală cu 150 m trebuie prevăzute cu un calculator de încărcare care să poată determina forțele tăietoare și momentele încovoietoare ce acționează asupra grinzii echivalente a navei, ținându-se seama de recomandarea adoptată de Organizație**).

2. Vrachiarele cu o lungime mai mare sau egală cu 150 m, construite înainte de 1 iulie 1999, trebuie să corespundă cerințelor paragrafului 1 nu mai târziu de data primei vizite intermediare sau periodice a navei, efectuată după 1 iulie 1999.

3. Vrachiarele cu o lungime mai mică de 150 m, construite la 1 iulie 2006 sau după această dată, trebuie să fie prevăzute cu un calculator de încărcare care să poată furniza informația cu privire la stabilitatea navei în stare intactă. Programul de calculator pentru calculele de stabilitate trebuie să fie aprobat de Administrație și trebuie să fie asigurate condițiile standard în scopul testării referitoare la informația asupra stabilității aprobată***).

REGULA 12

Avertizoare de pătrundere a apei în magazii, spații de balast și spații uscate

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

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

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

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

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

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

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

REGULA 13

Disponibilitatea instalațiilor de santină¹⁾

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

1. La vrachiere, mijloacele de drenare și pompare a tancurilor de balast amplasate în prova peretelui de coliziune și a santinelor spațiilor uscate, care au o parte a lor ce se extinde în prova magaziei de marfă situate cel mai în prova, trebuie să poată fi puse în funcțiune dintr-un spațiu închis ușor accesibil, la care se poate ajunge de pe puntea de comandă sau din postul de comandă al mașinilor de propulsie, fără a se traversa puntea expusă de bord liber sau de suprastructură. Atunci când tubulaturile care deservesc aceste tancuri sau santine trec prin peretele de coliziune, se poate accepta ca valvulele să fie puse în funcțiune prin dispozitive cu comandă de la distanță, în locul celor prevăzute la regula II-1/11.4, cu condiția ca amplasarea acestor comenzi de valvule să corespundă acestei reguli.

2. Vrachierele construite înainte de 1 iulie 2004 trebuie să corespundă cerințelor acestei reguli cel mai târziu la data primei inspecții intermediare sau de reînnoire care se efectuează după 1 iulie 2004, dar în niciun caz mai târziu de 1 iulie 2007.

REGULA 14

Restricții privind navigația cu oricare dintre magazinele goale

Vrachierele cu simplu bordaj având lungimea mai mare sau egală cu 150 m, care transportă mărfuri solide în vrac cu o densitate mai mare sau egală cu 1.780 kg/m³, dacă nu respectă cerințele de menținere în stare de plutire cu oricare dintre magazinele inundate, așa cum se indică în regula 5.1, și nici Standardele și criteriile aplicabile construcției bordajului vrachierelor cu simplu bordaj, adoptate de Organizație prin Rezoluția MSC.168 (79), așa cum poate fi amendată de Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, aplicate și să aibă

efect în conformitate cu prevederile art. VIII din Convenție, referitoare la procedurile de amendare aplicabile din anexă, cu excepția cap. I, și după împlinirea vârstei de 10 ani, nu trebuie să navigheze cu vreo magazie încărcată la mai puțin de 10% din greutatea maximă admisibilă a mărfurilor din respectiva magazie atunci când sunt la plină încărcare. Starea de plină încărcare aplicabilă în sensul prezentei reguli este o greutate mai mare sau egală cu 90% din deadweightul la bordul liber corespunzător atribuit.“

APENDICE

Certificate**Model de certificat de siguranță pentru navele de pasageri**

13. Următoarea nouă secțiune se introduce între secțiunea care începe cu cuvintele „Prezentul certificat este valabil până la“ și secțiunea care începe cu cuvintele „Emis la“:

„Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat:“

(zz/ll/aaaa)

Model de certificat de siguranță a construcției pentru navele de marfă

14. Următoarea nouă secțiune se introduce între secțiunea care începe cu cuvintele „Prezentul certificat este valabil până la“ și secțiunea care începe cu cuvintele „Emis la“:

„Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat:“

(zz/ll/aaaa)

Model de certificat de siguranță a echipamentului pentru navele de marfă

15. Următoarea nouă secțiune se introduce între secțiunea care începe cu cuvintele „Prezentul certificat este valabil până la“ și secțiunea care începe cu cuvintele „Emis la“:

„Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat:“

(zz/ll/aaaa)

Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță a echipamentului pentru navele de marfă (Formular E)

16. Secțiunea 3 existentă se înlocuiește după cum urmează:

„3. **Date cu privire la echipamentul și sistemele de navigație**

	Articolul	Existent la bord
1.1.	Compas magnetic standard*)	.....
1.2.	Compas magnetic de rezervă*)	.....
1.3.	Girocompas*)	.....
1.4.	Repetitor de drum al girocompasului*)	.....
1.5.	Repetitor de relevmente al girocompasului*)	.....
1.6.	Sistem de control al direcției de deplasare a navei sau sistem de control privind urmărirea drumului navei*)	.....
1.7.	Disc de relevmente sau dispozitiv magnetic pentru relevmente*)	.....
1.8.	Mijloace de corectare a drumului navei și relevmentelor luate	.....
1.9.	Dispozitiv pentru transmiterea informației de drum (THD)*)	.....
2.1.	Hărți maritime/sistem de afișare electronică a hărților electronice și informațiilor (ECDIS)**)	.....
2.2.	Dispozitive de rezervă pentru ECDIS	.....
2.3.	Publicații nautice	.....
2.4.	Dispozitive de rezervă pentru publicații nautice electronice	.....
3.1.	Receptor pentru sistemul mondial de navigație prin satelit/sistem terestru de radionavigație*),**)	.....

¹⁾ Se face referire la interpretarea regulii XII/13 (MSC/Circ. 1069) din SOLAS.

	Articolul	Existent la bord
3.2.	Radar în 9 GHz*)	.....
3.3.	Radar secundar (3 GHz/9 GHz**),*)	.....
3.4.	Sistem radar cu trasare automată (ARPA)*)	.....
3.5.	Echipament de urmărire automată*)	.....
3.6.	Al doilea echipament de urmărire automată*)	.....
3.7.	Echipament electronic de trasare*)	.....
4.	Sistem automat de identificare (AIS)	.....
5.1.	Înregistrator de date privind voiajul (VDR)	.....
5.2.	Înregistrator simplificat de date privind voiajul (S-VDR)	.....
6.1.	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (prin apă)*)	.....
6.2.	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (față de fundul mării în direcție înainte și transversală)*)	.....
6.3.	Sondă ultrason*)	.....
7.1.	Indicatoare ale unghiului cârmei, tracțiunii, sensului de rotație, pasului elicei și regimului de funcționare*)	.....
7.2.	Indicator de girație*)	.....
8.	Sistem de recepție acustică*)	.....
9.	Telefon de comunicare cu postul de guvernare de avarie*)	.....
10.	Lampă de semnalizare de zi*)	.....
11.	Reflector radar*)	.....
12.	Codul internațional de semnale	.....
13.	Manual IAMSAR, volumul III	.....

*) Alte mijloace care respectă această cerință sunt permise în virtutea regulii V/19. Dacă sunt utilizate alte mijloace, acestea trebuie să fie specificate.

**) Se șterge, după caz.“

Model de certificat de siguranță radio pentru navele de marfă

17. Următoarea nouă secțiune se introduce între secțiunea care începe cu cuvintele „Prezentul certificat este valabil până la“ și secțiunea care începe cu cuvintele „Emis la“:

„Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat:“

(zz/ll/aaaa)

Model de certificat de siguranță pentru navele nucleare de pasageri

18. Formularul existent al certificatului se înlocuiește după cum urmează:

„CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVA NUCLEARĂ DE PASAGERI

Prezentul certificat se va suplimenta cu o listă a echipamentului (Formular PNUC)

(*Sigiliul oficial*)

(*Statul*)

pentru un voiaj internațional/pentru un voiaj internațional scurt¹⁾

Emis în virtutea prevederilor Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1988 referitor la aceasta,

din împuternicirea Guvernului din

.....

(numele statului)

de către

(persoana sau organizația autorizată)

Caracteristicile navei²⁾

Numele navei

Numărul sau literele distinctive

Portul de înmatriculare

Tonajul brut

Zonele maritime în care nava are certificat de exploatare (regula IV/2)

Numărul IMO

Data la care s-a pus chila sau la care nava era într-un stadiu similar de construcție ori, când este cazul, data la care s-au început lucrările pentru o conversiune sau o transformare ori modificare cu caracter major

Se certifică prin prezentul că:

1. nava a fost inspectată în conformitate cu cerințele regulii VIII/9 din Convenție;

2. această navă, care este o navă nucleară, este în conformitate cu toate prevederile cap. VIII al Convenției și este conformă cu Dosarul de siguranță aprobat al navei; și că

2.1. nava respectă cerințele Convenției cu privire la:

1. structură, mașini principale și auxiliare, căldări și alte recipiente sub presiune, inclusiv instalația nucleară de propulsie și structura de protecție la coliziune;
2. dispunerea și detaliile privind compartimentarea etanșă;
3. următoarele linii de încărcare de compartimentare:

Linii de încărcare de compartimentare determinate și marcate pe bordajul navei la mijlocul navei (regula 13 din cap. II-1)	Bordul liber	Se aplică atunci când spațiile destinate pasagerilor cuprind spațiile următoare, ce pot fi ocupate fie de pasageri, fie de mărfuri
C.1
C.2
C.3

2.2. nava respectă cerințele Convenției cu privire la protecția constructivă contra incendiilor, la instalațiile și dispozitivele de stins incendiu și la planurile de combatere a incendiilor;

2.3. nava respectă cerințele Convenției cu privire la sistemele și echipamentul de protecție la radiații;

2.4. mijloacele de salvare și echipamentul bărcilor de salvare, plutelor de salvare și al bărcilor de urgență au fost prevăzute în conformitate cu cerințele Convenției;

2.5. nava a fost dotată cu un aparat de lansare a bandulei și cu instalații radio folosite pe mijloacele de salvare în conformitate cu cerințele Convenției;

2.6. nava corespunde cerințelor Convenției în ceea ce privește instalațiile radio;

2.7. funcționarea instalațiilor radio utilizate pe mijloacele de salvare este în conformitate cu cerințele Convenției;

2.8. nava respectă cerințele Convenției în ceea ce privește echipamentul de navigație de la bordul navei, mijloacele de imbarcare a piloților și publicațiile maritime;

2.9. nava a fost dotată cu lumini, figuri, mijloace de producere semnale sonore și semnale de alertare pentru cazurile de sinistru, în conformitate cu cerințele Convenției și cu Regulamentul internațional pentru prevenirea coliziunilor pe mare în vigoare;

2.10. din toate celelalte puncte de vedere nava este în conformitate cu cerințele pertinente ale Convenției.

Prezentul certificat este valabil până la

Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat

(zz/ll/aaaa)

Emis la

(Locul de eliberare a certificatului)

.....
(Data eliberării)

.....
(Semnătura persoanei oficiale autorizate să elibereze certificatul)

(Sigiliul sau ștampila autorității care a emis certificatul, după caz)“

¹⁾ Se elimină, după caz.

²⁾ În mod alternativ, caracteristicile navei se pot trece orizontal, în casete.

19. Următoarea Listă a echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava nucleară de pasageri se adaugă după Formularul Certificatului de siguranță pentru nava nucleară de pasageri:

„LISTĂ

a echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava nucleară de pasageri

(Formular PNUC)

Prezenta listă trebuie să fie permanent anexată la Certificatul de siguranță pentru nava nucleară de pasageri.

„LISTA

echipamentului pentru conformitatea cu Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1988 referitor la aceasta**1. Caracteristicile navei**

Numele navei

Numărul sau literele distinctive

Numărul minim de persoane cu calificările necesare pentru operarea instalațiilor radio

2. Date cu privire la mijloacele de salvare

1.	Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute mijloace de salvare		
		Babord	Tribord
2.	Numărul total de bărci de salvare	.....	.....
2.1.	Numărul total de persoane care pot fi preluate de acestea	.....	.....
2.2.	Numărul de bărci de salvare parțial închise (regula III/21 și Codul LSA, secțiunea 4.5)	.....	.....
2.3.	Numărul de bărci de salvare complet închise (regula III/21 și Codul LSA, secțiunea 4.6)	.....	.....
2.4.	Alte bărci de salvare	.....	.....
2.5.1.	Numărul	.....	.....
2.5.2.	Tipul	.....	.....
3.	Numărul de bărci de salvare cu motor care sunt incluse în totalul bărcilor de salvare menționat mai sus	.....	.....
3.1.	Numărul de bărci de salvare dotate cu proiectoare	.....	.....
4.	Numărul de bărci de urgență	.....	.....
4.1.	Numărul de bărci care sunt incluse în totalul bărcilor de salvare indicat mai sus	.....	.....
5.	Plute de salvare	.....	.....
5.1.	Cele pentru care se cer dispozitive de lansare aprobate	.....	.....
5.1.1.	Numărul de plute de salvare	.....	.....
5.1.2.	Numărul de persoane care pot fi preluate de acestea	.....	.....
5.2.	Cele pentru care nu se cer dispozitive de lansare aprobate	.....	.....
5.2.1.	Numărul de plute de salvare	.....	.....
5.2.2.	Numărul de persoane care pot fi preluate de acestea	.....	.....
6.	Mijloace plutitoare	.....	.....
6.1.	Numărul de mijloace plutitoare	.....	.....
6.2.	Numărul de persoane care pot fi susținute de acestea	.....	.....
7.	Numărul de colaci de salvare	.....	.....
8.	Numărul de veste de salvare	.....	.....
9.	Costume hidrotermice	.....	.....
9.1.	Numărul total	.....	.....
9.2.	Numărul de costume care corespund cerințelor pentru veste de salvare	.....	.....
10.	Numărul de mijloace de protecție termică ¹⁾
11.	Instalații radio folosite pe mijloacele de salvare	.....	.....
11.1.	Numărul de transpondere radar	.....	.....
11.2.	Numărul de aparate radiotelefonice VHF de emisie-recepție	.....	.....

¹⁾ Exclusiv cele cerute de Codul LSA, paragrafele 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 și 5.1.2.213.

3. Date cu privire la instalațiile radio

	Articolul	Existent la bord
1.	Sisteme primare	
1.1.	Instalație radio VHF	
1.1.1.	Procesor ASN	.....

	Articolul	Existent la bord
1.1.2.	Receptor de veghe ASN	.....
1.1.3.	Radiotelefonie	.....
1.2.	Instalație radio MF	.....
1.2.1.	Procesor ASN	.....
1.2.2.	Receptor de veghe ASN	.....
1.2.3.	Radiotelefonie	.....
1.3.	Instalație radio MF/HF	.....
1.3.1.	Procesor ASN	.....
1.3.2.	Receptor de veghe ASN	.....
1.3.3.	Radiotelefonie	.....
1.3.4.	Radiotelegrafie cu imprimare directă	.....
1.4.	Stație terestră de navă INMARSAT	.....
2.	Mijloace secundare de alarmare	.....
3.	Echipeamente pentru recepționarea informațiilor privind siguranța maritimă	.....
3.1.	Receptor NAVTEX	.....
3.2.	Receptor AGG	.....
3.3.	Receptor radiotelegrafic HF cu imprimare directă	.....
4.	Radiobalize pentru localizarea sinistrelor prin satelit	.....
4.1.	COSPAS-SARSAT	.....
4.2.	INMARSAT	.....
5.	Radiobalize pentru localizarea sinistrelor VHF	.....
6.	Transponder radar naval	.....

4. Metode utilizate pentru a asigura disponibilitatea instalațiilor radio (regulile IV/15.6 și 15.7)

- 4.1. Dublarea echipamentului
- 4.2. Întreținerea la țărm
- 4.3. Capacitatea de întreținere pe mare

5. Date cu privire la echipamentul și sistemele de navigație

	Articolul	Existent la bord
1.1.	Compas magnetic standard ²⁾
1.2.	Compas magnetic de rezervă ²⁾
1.3.	Girocompas ²⁾
1.4.	Repetitor de drum al girocompasului ²⁾
1.5.	Repetitor de relevmente al girocompasului ²⁾
1.6.	Sistem de control al direcției de deplasare a navei sau sistem de control privind urmărirea drumului navei ²⁾
1.7.	Disc de relevmente sau dispozitiv magnetic pentru relevmente ²⁾
1.8.	Mijloace de corectare a drumului navei și relevmentelor luate	.....
1.9.	Dispozitiv pentru transmiterea informației de drum (THD) ²⁾
2.1.	Hărți maritime/sistem de afișare electronică a hărților electronice și informațiilor (ECDIS) ³⁾
2.2.	Dispozitive de siguranță pentru ECDIS	.....
2.3.	Publicații nautice	.....
2.4.	Dispozitive de rezervă pentru publicații nautice electronice	.....
3.1.	Receptor pentru sistemul mondial de navigație prin satelit/sistem terestru de radionavigație ^{2),3)}	.....
3.2.	Radar în 9 GHz ²⁾
3.3.	Radar secundar [3 GHz/9 GHz ³⁾] ²⁾
3.4.	Sistem radar cu trasare automată (ARPA) ²⁾
3.5.	Echipeament de urmărire automată ²⁾
3.6.	Al doilea echipament de urmărire automată ²⁾
3.7.	Echipeament electronic de trasare ²⁾
4.	Sistem automat de identificare (AIS)	.....
5.	Înregistrator de date privind voiajul (VDR)	.....
6.1.	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (prin apă) ²⁾
6.2.	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (față de fundul mării în direcție înainte și transversală) ²⁾
7.	Sondă ultrason ²⁾

²⁾ Se șterge, după caz.

³⁾ Alte mijloace care respectă această cerință sunt permise în virtutea regulii V/19. Dacă sunt utilizate alte mijloace, acestea trebuie să fie specificate.

	Articolul	Existent la bord
8.1.	Indicatoare ale unghiului cârmei, forței de împingere, sensului de rotație, pasului elicei și regimului de funcționare ²⁾
8.2.	Indicator de girație ²⁾
9.	Sistem de recepție acustică ²⁾
10.	Telefon de comunicare cu postul de guvernare de avarie ²⁾
11.	Lampă de semnalizare de zi ²⁾
12.	Reflector radar ²⁾
13.	Codul internațional de semnale	.....
14.	Manualul IAMSAR, volumul III	.....

Se certifică prin prezenta că această listă este corectă din toate punctele de vedere.

Emisă la

(Locul de eliberare a listei)

.....

(Data eliberării)

(Semnătura persoanei oficiale
autorizate să elibereze lista)

(Sigiliul sau ștampila autorității care a emis lista, după caz)“

Model de certificat de siguranță pentru navele nucleare de marfă

20. Formularul existent al certificatului se înlocuiește după cum urmează:

„CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVA NUCLEARĂ DE MARFĂ

Prezentul certificat se va suplimenta cu o listă a echipamentului.
(Formular CNUC)

(Sigiliul oficial)

(Statul)

Emis în virtutea prevederilor Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1988 referitor la aceasta, din împuternicirea Guvernului din

.....

(numele statului)

de către

(persoana sau organizația autorizată)

Caracteristicile navei¹⁾

Numele navei

Numărul sau literele distinctive

Portul de înmatriculare.....

Tonajul brut.....

Deadweightul navei (tone metrice)²⁾.....

Lungimea navei (regula III/3.12)

Zonele maritime în care nava are certificat de exploatare (regula IV/2)

Numărul IMO

Tipul navei³⁾:

- vrachier;
- petrolier;
- navă-cisternă pentru transportul substanțelor chimice;
- navă-cisternă pentru transportul gazelor;
- navă de marfă, alta decât cele de mai sus.

Data la care s-a pus chila sau la care nava era într-un stadiu similar de construcție ori, când este cazul, data la care s-au început lucrările pentru o versiune sau o transformare ori modificare cu caracter major.....

Se certifică prin prezentul că:

1. nava a fost inspectată în conformitate cu cerințele regulii VIII/9 din Convenție;

2. această navă, care este o navă nucleară, este în conformitate cu toate prevederile cap. VIII al Convenției și este conformă cu Dosarul de siguranță aprobat al navei; și că

2.1. starea structurii, mașinilor și echipamentului, așa cum s-a definit în regula I/10 (în măsura în care este aplicabilă pentru ca nava să se conformeze regulii VIII/9), inclusiv instalația nucleară de propulsie și structura de protecție la coliziune, se află în stare corespunzătoare și nava respectă cerințele pertinente din cap. II-1 și cap. II-2 din Convenție (altele decât cele care se referă la instalațiile și dispozitivele de stins incendiu și la planurile de combatere a incendiilor);

¹⁾ În mod alternativ, caracteristicile navei se pot trece orizontal în casete.

²⁾ Numai pentru petroliere, navă-cisternă pentru transport substanțe chimice și pentru transport gaze lichefiate.

³⁾ Se șterge, după caz.

2.2. nava respectă cerințele Convenției cu privire la instalațiile și dispozitivele de stins incendiul și la planurile de combatere a incendiilor;

2.3. mijloacele de salvare și echipamentul bărcilor de salvare, plutelor de salvare și al bărcilor de urgență au fost prevăzute în conformitate cu cerințele Convenției;

2.4. nava a fost dotată cu un aparat de lansare a bandulei și cu instalații radio folosite pe mijloacele de salvare în conformitate cu cerințele Convenției;

2.5. nava corespunde cerințelor Convenției în ceea ce privește instalațiile radio;

2.6. funcționarea instalațiilor radio utilizate pe mijloacele de salvare a fost în conformitate cu cerințele Convenției;

2.7. nava respectă cerințele Convenției în ceea ce privește echipamentul de navigație de la bordul navei, mijloacele de imbarcare a piloților și publicațiile maritime;

2.8. nava a fost dotată cu lumini, figuri, mijloace de producere semnale sonore și semnale de alertare pentru cazurile de sinistru, în conformitate cu cerințele Convenției și cu Regulamentul internațional pentru prevenirea coliziunilor pe mare, în vigoare;

2.9. din toate celelalte puncte de vedere nava este în conformitate cu cerințele pertinente ale regulilor, în măsura în care aceste cerințe se aplică acestora.

Prezentul certificat este valabil până la

Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat
(zz/ll/aaaa)

Emis la
(locul de eliberare a certificatului)

.....
(Data eliberării)

.....
(Semnătura persoanei oficiale
autorizate să elibereze certificatul)

(Sigiliul sau ștampila autorității care a emis certificatul, după caz)“

21. Următoarea listă a echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava nucleară de marfă se adaugă după Certificatul de siguranță pentru nava nucleară de marfă:

**„LISTA
echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava nucleară de marfă
(Formular PNUC)**

Prezenta listă va fi permanent anexată la Certificatul de siguranță pentru nava nucleară de marfă.

**LISTA
echipamentului pentru conformitatea cu Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare,
așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1988 referitor la aceasta**

1. Caracteristicile navei

Numele navei

Numărul sau literele distinctive

Numărul minim de persoane având calificările necesare pentru a opera instalații radio

2. Date cu privire la mijloacele de salvare

1.	Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute mijloace de salvare	.....
		Babord	Tribord
2.	Numărul total de bărci de salvare	.....	.....
2.1.	Numărul total de persoane care pot fi preluate de acestea	.....	.....
2.2.	Numărul de bărci de salvare complet închise (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.6)	.....	.....
2.3.	Numărul de bărci de salvare cu redresare automată, parțial închise (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.8)	.....	.....
2.4.	Numărul de bărci de salvare protejate contra incendiilor, (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.9)	.....	.....
2.5.	Alte bărci de salvare	.....	.....
2.5.1.	Numărul	.....	.....
2.5.2.	Tipul	.....	.....
2.6.	Numărul de bărci de salvare lansate la apă prin cădere liberă	.....	.....
2.6.1.	Închise complet (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.7)	.....	.....

		Babord	Tribord
2.6.2.	Automate (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.8)	.....	.....
2.6.3.	Protejate contra incendiilor (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.9)	.....	.....
3.	Numărul de bărci de salvare cu motor care sunt incluse în totalul bărcilor de salvare menționat mai sus	.....	.....
3.1.	Numărul de bărci de salvare dotate cu proiectoare	.....	.....
4.	Numărul de bărci de urgență	.....	.....
4.1.	Numărul de bărci care sunt incluse în totalul bărcilor de salvare indicat mai sus	.....	.....
5.	Plute de salvare	.....	.....
5.1.	Cele pentru care se cer dispozitive de lansare aprobate	.....	.....
5.1.1.	Numărul de plute de salvare	.....	.....
5.1.2.	Numărul de persoane care pot fi preluate de acestea	.....	.....
5.2.	Cele pentru care nu se cer dispozitive de lansare aprobate	.....	.....
5.2.1.	Numărul de plute de salvare	.....	.....
5.2.2.	Numărul de persoane care pot fi preluate de acestea	.....	.....
5.3.	Numărul de plute de salvare cerute de regula III/31.1.4	.....	.....
6.	Numărul de colaci de salvare	.....	.....
7.	Numărul de veste de salvare	.....	.....
8.	Costume hidrotactice	.....	.....
8.1.	Numărul total	.....	.....
8.2.	Numărul de costume care corespund cerințelor pentru veste de salvare	.....	.....
9.	Numărul de mijloace de protecție termică ¹⁾
10.	Instalații radio folosite pe mijloacele de salvare	.....	.....
10.1.	Numărul de transpondere radar	.....	.....
10.2.	Numărul de aparate radiotelefonice VHF de emisie-recepție	.....	.....

¹⁾ Cu excepția celor cerute de Codul LSA, paragrafele 4.1.5.1.24, 4.1.8.31 și 5.1.2.2.13.

3. Date cu privire la instalațiile radio

	Articolul	Existent la bord
1.	Sisteme primare	
1.1.	Instalație radio VHF	
1.1.1.	Procesor ASN	.....
1.1.2.	Receptor de veghe ASN	.....
1.1.3.	Radiotelefonie	.....
1.2.	Instalație radio MF	
1.2.1.	Procesor ASN	.....
1.2.2.	Receptor de veghe ASN	.....
1.2.3.	Radiotelefonie	.....
1.3.	Instalație radio MF/HF	
1.3.1.	Procesor ASN	.....
1.3.2.	Receptor de veghe ASN	.....
1.3.3.	Radiotelefonie	.....
1.3.4.	Radiotelegrafie cu imprimare directă	.....
1.4.	Stație terestră de navă INMARSAT	.....
2.	Mijloace secundare de alarmare	.....
3.	Echipamente pentru recepționarea informațiilor privind siguranța maritimă	
3.1.	Receptor NAVTEX	.....
3.2.	Receptor AGG	.....
3.3.	Receptor radiotelegrafic HF cu imprimare directă	.....
4.	Radiobalize pentru localizarea sinistrelor prin satelit	
4.1.	COSPAS-SARSAT	.....
4.2.	INMARSAT	.....
5.	Radiobalize pentru localizarea sinistrelor VHF	.....
6.	Transponder radar naval	.....

4. Metode utilizate pentru a asigura disponibilitatea instalațiilor radio (regulile IV/15.6 și 15.7)

- 4.1. Dublarea echipamentului
- 4.2. Întreținerea la țarm.....
- 4.3. Capacitatea de întreținere pe mare

5. Date cu privire la echipamentul și sistemele de navigație

	Articolul	Existent la bord
1.1.	Compas magnetic standard*)	.....
1.2.	Compas magnetic de rezervă*)	.....
1.3.	Girocompas*)	.....
1.4.	Repetitor de drum al girocompasului*)	.....
1.5.	Repetitor de relevmente al girocompasului*)	.....
1.6.	Sistem de control al direcției de deplasare a navei sau sistem de control privind urmărirea drumului navei*)	.....
1.7.	Disc de relevmente sau dispozitiv magnetic pentru relevmente*)	.....
1.8.	Mijloace de corectare a drumului navei și relevmentelor luate	.....
1.9.	Dispozitiv pentru transmiterea informației de drum (THD)*)	.....
2.1.	Hărți maritime/sistem de afișare electronică a hărților electronice și informațiilor (ECDIS)**)	.....
2.2.	Dispozitive de siguranță pentru ECDIS	.....
2.3.	Publicații nautice	.....
2.4.	Dispozitive de rezervă pentru publicații nautice electronice	.....
3.1.	Receptor pentru sistemul mondial de navigație prin satelit/sistem terestru de radionavigație*),**)	.....
3.2.	Radar în 9 GHz*)	.....
3.3.	Radar secundar (3 GHz/9 GHz**),*)	.....
3.4.	Sistem radar cu trasare automată (ARPA)*)	.....
3.5.	Echipament de urmărire automată*)	.....
3.6.	Al doilea echipament de urmărire automată*)	.....
3.7.	Echipament electronic de trasare*)	.....
4.	Sistem automat de identificare (AIS)	.....
5.1.	Înregistrator de date privind voiajul (VDR)**)	.....
5.2.	Înregistrator simplificat de date privind voiajul (S-VDR)**)	.....
6.1.	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (prin apă)*)	.....
6.2.	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (față de fundul mării în direcție înainte și transversală)*)	.....
6.3.	Sondă ultrason*)	.....
7.1.	Indicatoare ale unghiului cârmei, forței de împingere, sensului de rotație, pasului elicei și regimului de funcționare*)	.....
7.2.	Indicator de girație*)	.....
8.	Sistem de recepție acustică*)	.....
9.	Telefon de comunicare cu postul de guvernare de avarie*)	.....
10.	Lampă de semnalizare de zi*)	.....
11.	Reflector radar*)	.....
12.	Codul internațional de semnale	.....
13.	Manual IAMSAR, volumul III	.....

*) Alte mijloace care respectă această cerință sunt permise în virtutea regulii V/19. Dacă sunt utilizate alte mijloace, acestea trebuie să fie specificate.

***) Se șterge, după caz.

Se certifică prin prezenta că această listă este corectă din toate punctele de vedere.

Emisă la

(locul de eliberare a listei)

.....
(data eliberării)

.....
(semnătura persoanei oficiale
autorizate să elibereze lista)

(Sigiliul sau ștampila autorității care a emis lista, după caz)“

Produs electronic destinat exclusiv informării gratuite a persoanelor fizice asupra actelor ce se publică în Monitorul Oficial al României

REZOLUȚIA MSC.194 (80)
(adoptată la 20 mai 2005)

ADOPTAREA

amendamentelor la anexa la Convenția internațională din 1974 privind ocrotirea vieții omenești pe mare, amendată*

Comitetul Securității Maritime,
amintind art. 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile comitetului,

amintind de asemenea art. VIII(b) al Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) (denumită în continuare *Convenție*), privind procedura de amendare aplicabilă anexei la Convenție, excluzând cap. I,

luând în considerare, la cea de-a 80-a sesiune a sa, amendamentele la Convenție propuse și difuzate conform art. VIII(b)(i) al acesteia,

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

2. stabilește, în conformitate cu art. VIII(b)(vi)(2)(bb) al Convenției, că:

a) amendamentele din anexa 1 se vor considera ca fiind acceptate la 1 iulie 2006; și

b) amendamentele din anexa 2 se vor considera ca fiind acceptate la 1 iulie 2008,

în afara cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din guvernele contractante la Convenție sau guvernele contractante ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat obiectiile lor la aceste amendamente;

*) Traducere.

3. invită guvernele contractante la SOLAS să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) al Convenției:

a) amendamentele din anexa nr. 1 vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2007; și

b) amendamentele din anexa nr. 2 vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2009,

după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

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

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

ANEXA Nr. 1
la Rezoluția MSC.194(80)

AMENDAMENTE

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

CAPITOLUL II-1

„PARTEA A-1

Structura navelor

REGULA 3-1

Cerințe structurale, mecanice și electrice pentru nave

Suplimentar față de cerințele prevăzute în oricare parte din prezentele reguli, navele trebuie proiectate, construite și întreținute conform cerințelor structurale, mecanice și electrice, ale unei societăți de clasificare ce este recunoscută de Administrație în conformitate cu prevederile regulii XI-1/1 sau cu standardele naționale aplicabile ale Administrației care prevăd un nivel de siguranță echivalent.

REGULA 3-2

Prevenirea coroziunii tancurilor de balast cu apă de mare de la petroliere și vrachiere

(Această regulă se aplică petrolierelor și vrachierelor construite la 1 iulie 1998 sau după această dată.)

Toate tancurile destinate balastării cu apă de mare trebuie să aibă un sistem eficient de prevenire a coroziunii, cum ar fi straturi de protecție «dure» sau un alt sistem echivalent. Este de preferat ca straturile de protecție să fie de o culoare deschisă. Schema de alegere, aplicare și întreținere a sistemului trebuie să fie aprobată de Administrație pe baza liniilor directe adoptate de Organizație*). Dacă este cazul, se vor folosi, de asemenea, anozii reactivi.

PARTEA A

Generalități

REGULA 2

Definiții

1. Următorul nou paragraf 14 se adaugă după paragraful 13 existent:

„Vrachier este un vrachier, așa cum a fost definit în regula XII/1.1.“

PARTEA A-1

Structura navelor

2. Textul existent al părții A-1 se înlocuiește cu următorul text:

*) Se face referire la Liniile directe privind alegerea, aplicarea și întreținerea sistemelor anticorozive ale tancurilor de balast cu apă de mare, adoptate de Organizație prin Rezoluția A.798(19).

REGULA 3-3

Accesul în siguranță la provele navelor-cisternă

1. În sensul acestei reguli și al regulii 3-4, navele-cisternă includ petrolierele, așa cum sunt definite în regula 2, navele-cisternă pentru transportul produselor chimice, așa cum sunt definite în regula VII/8.2, și navele pentru transportul gazelor, așa cum sunt definite în regula VII/11.2.

2. Fiecare navă-cisternă trebuie să fie prevăzută cu mijloacele care să-i permită echipajului accesul în siguranță la prova chiar în condiții meteorologice nefavorabile. Astfel de mijloace de acces trebuie să fie aprobate de Administrație pe baza liniilor directoare elaborate de Organizație*).

REGULA 3-4

Dispozitive de remorcare de urgență la navele-cisternă

1. La bordul fiecărei nave-cisternă de cel puțin 20.000 de tone deadweight trebuie să fie instalate în ambele extremități dispozitive de remorcare de urgență.

2. Pentru navele-cisternă construite la 1 iulie 2002 sau după această dată:

1. dispozitivele de remorcare de urgență trebuie să poată fi puse rapid în funcțiune în orice moment în absența sursei de energie principale a navei ce urmează să fie remorcată și trebuie să fie ușor de cuplat la remorcher. Cel puțin unul dintre dispozitivele de remorcare de urgență trebuie preinstalat în vederea punerii rapide în funcțiune; și

2. dispozitivele de remorcare de urgență instalate în ambele extremități trebuie să aibă o rezistență corespunzătoare, ținându-se seama de dimensiunile și deadweightul navei, precum și de forțele estimate în condiții meteorologice nefavorabile. Proiectarea, construcția și încercarea prototipului dispozitivelor de remorcare de urgență trebuie aprobate de Administrație pe baza instrucțiunilor elaborate de Organizație.

3. Pentru navele-cisternă construite înainte de 1 iulie 2002 proiectarea și construcția dispozitivelor de remorcare de urgență trebuie aprobate de Administrație pe baza instrucțiunilor elaborate de Organizație**).

REGULA 3-5

Instalarea de materiale ce conțin azbest

1. Această regulă se aplică materialelor utilizate la elemente de structură, mașini, instalații electrice și echipamente prevăzute de Convenție.

2. Pentru toate navele se interzic instalările de materiale care conțin azbest, cu excepția acelor pentru:

1. palete utilizate la compresoarele rotative cu palete și pompele rotative de vacuum cu palete;
2. îmbinări și garnituri de etanșare utilizate pentru circulația fluidelor, dacă, la temperaturi ridicate (ce depășesc 350° C) sau la presiuni mari (ce depășesc 7 x 10⁶Pa) există pericol de incendiu, coroziune sau toxicitate; și

3. dispozitive maleabile și flexibile de izolare termică utilizate pentru a rezista la temperaturi de peste 1.000°C.

REGULA 3-6

Accesul la spațiile din zona de marfă a petrolierelor și vrachierelor, în interiorul acestor spații și în prova acestor spații**1. Aplicare**

1.1. Cu excepția celor prevăzute în paragraful 1.2, această regulă se aplică petrolierelor cu un tonaj brut mai mare ori egal cu 500 și vrachierelor, așa cum sunt definite în regula IX/1, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 20.000, construite la 1 ianuarie 2006 sau după această dată.

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

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

2.1. Fiecare spațiu trebuie să fie prevăzut cu mijloace de acces pentru a se putea, pe întreaga durată de viață a navei, să se efectueze inspecții generale și amănunțite, precum și măsurători de grosime la elementele structurale ale navei, de către Administrație și companie, așa cum este definită în regula IX/1, și de către personalul navei și alte persoane, dacă este necesar. Aceste mijloace trebuie să corespundă cerințelor paragrafului 5 și Prevederilor tehnice pentru mijloacele de acces pentru inspecții, adoptate de Comitetul Securității Maritime prin Rezoluția MSC.133(76), așa cum pot fi amendate de Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, să intre în vigoare și să aibă efect în conformitate cu prevederile art. VIII din Convenție cu privire la procedurile de amendare aplicabile anexei, cu excepția cap. I.

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

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

*) Se face referire la Liniile directoare privind siguranța accesului la provele navelor-cisternă, adoptate de Comitetul Securității Maritime prin Rezoluția MSC.62(67).

**) Se face referire la Instrucțiunile privind dispozitivele de remorcare de urgență la navele-cisternă, adoptate de Comitetul Securității Maritime prin Rezoluția MSC.35(63), așa cum pot fi amendate.

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

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

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

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

4. Manualul de acces la structura navei

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

1. planuri care să prezinte mijloacele de acces la spațiul respectiv, împreună cu specificațiile tehnice și dimensiunile corespunzătoare;
2. planuri care să prezinte mijloacele de acces în interiorul fiecărui spațiu, care permit efectuarea unei inspecții generale, împreună cu specificațiile tehnice și dimensiunile corespunzătoare. Aceste planuri trebuie să indice de unde poate fi inspectată fiecare zonă a spațiului;
3. planuri care să prezinte mijloacele de acces în interiorul fiecărui spațiu, care permit efectuarea inspecțiilor amănunțite, împreună cu specificațiile tehnice și dimensiunile corespunzătoare. Planurile trebuie să indice pozițiile zonelor critice ale structurii, dacă mijloacele de acces sunt permanente sau portabile și de unde poate fi inspectată fiecare zonă;
4. instrucțiuni pentru inspectarea și menținerea rezistenței structurale a tuturor mijloacelor de acces și a dispozitivelor de fixare, ținându-se seama de o eventuală atmosferă corozivă din interiorul spațiului respectiv;
5. instrucțiuni de utilizare în siguranță a plutei pneumatice la efectuarea inspecțiilor amănunțite și a măsurătorilor de grosime;
6. instrucțiuni privind instalarea și utilizarea în siguranță a mijloacelor de acces portabile;
7. un inventar al tuturor mijloacelor de acces portabile; și

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

4.2. În sensul acestei reguli, expresia *zone critice ale structurii* reprezintă locurile care, prin calcul, au fost identificate ca necesitând o supraveghere continuă sau care, în urma analizei istoricului exploatării navelor similare ori surori, au fost identificate ca fiind predispuse la fisurare, flambare, deformare sau coroziune, care ar putea conduce la slăbirea rezistenței structurale a navei.

5. Specificații tehnice generale

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

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

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

REGULA 3-7

Planuri de construcție păstrate la bord și la țărm

1. La bordul navelor construite la 1 ianuarie 2007 sau după această dată trebuie păstrat un set de planuri de construcție**) și alte planuri, care să indice toate modificările aduse ulterior structurii.

2. Un set suplimentar al acestor planuri trebuie păstrat la țărm de către companie, așa cum este definită în regula IX/1.2.

REGULA 3-8

Instalații de remorcare și amarare

1. Această regulă se aplică navelor construite la 1 ianuarie 2007 sau după această dată, dar nu se aplică dispozitivelor de remorcare de urgență prevăzute în conformitate cu regula 3-4.

2. Navele trebuie prevăzute cu dispozitive, echipamente și accesorii având sarcina de lucru de siguranță corespunzătoare pentru a permite efectuarea în deplină siguranță a tuturor operațiilor de remorcare și amarare în condiții de exploatare normală a navei.

*) Se face referire la Recomandările privind accesul la spațiile închise la bordul navelor, adoptate de Organizație prin Rezoluția A.864(20).

**) Se face referire la Circulara MSC/1.135 privind planurile de construcție păstrate la bord și la țărm.

3. Dispozitivele, echipamentele și accesoriile prevăzute în conformitate cu paragraful 2 trebuie să corespundă cerințelor aplicabile ale Administrației sau ale unei organizații recunoscute de către Administrație, în conformitate cu regula 1/6.*)

4. Toate accesoriile sau echipamentele prevăzute în această regulă trebuie clar marcate cu orice restricție impusă pentru funcționarea lor în siguranță, luându-se în considerare rezistența prinderii lor de structura navei.“

PARTEA B

Compartimentare și stabilitate

3. După regula 23-2 existentă se adaugă o nouă regulă, regula 23-3, după cum urmează:

„REGULA 23-3

Detectoare de nivel al apei la bordul navelor de marfă cu o singură magazie, altele decât vrachierele

1. Navele de marfă cu o singură magazie, altele decât vrachierele, construite înainte de 1 ianuarie 2007, trebuie să corespundă cerințelor acestei reguli cel mai târziu la data primei inspecții intermediare sau de reînnoire care se efectuează după 1 ianuarie 2007, și anume la data la care se efectuează prima dintre acestea.

2. În sensul acestei reguli, expresia *punte de bord liber* are sensul prevăzut în Convenția internațională privind liniile de încărcare în vigoare.

3. Navele cu lungimea mai mică de 80 m sau 100 m, dacă au fost construite înainte de 1 iulie 1998, care au o singură magazie de marfă situată sub puntea de bord liber sau mai multe magazine de marfă situate sub puntea de bord liber, care nu sunt separate printr-un perete etanș, cel puțin, până la această punte, trebuie prevăzute în acest spațiu sau în aceste spații cu detectoare de nivel al apei.**)

4. Detectoarele de nivel al apei menționate în paragraful 3 trebuie:

1. să declanșeze o alarmă sonoră și vizuală pe puntea de comandă, una atunci când nivelul apei deasupra dublului fund din magazia de marfă atinge o înălțime de cel puțin 0,3 m și alta atunci când nivelul apei atinge 15% din înălțimea medie a magaziei de marfă; și

2. să fie instalate la extremitatea pupa a magaziei sau deasupra părții sale celei mai joase, atunci când dublul fund nu este paralel cu linia de plutire teoretică. Atunci când osatura întărită sau pereții parțial etanși sunt montați deasupra dublului fund, Administrația poate cere instalarea unor detectoare suplimentare.

5. Nu este necesar să se prevadă detectoare de nivel al apei, conform paragrafului 3, la navele care îndeplinesc regula XII/12 sau la navele care au compartimente etanșe de bordaj în fiecare bord pe întreaga lungime a magaziei de marfă, extinse vertical cel puțin de la dublu fund la puntea de bord liber.“

PARTEA C

Instalații de mașini

REGULA 31

Comenzi mașini

4. Paragraful 2.10 existent se elimină.

5. După paragraful existent 5 se adaugă un nou paragraf, paragraful 6, după cum urmează:

„6. Navele construite la 1 iulie 2004 sau după această dată trebuie să îndeplinească cerințele paragrafelor 1—5, așa cum au fost amendate, după cum urmează:

1. la paragraful 2 se adaugă un nou subparagraf, subparagraful 10, după cum urmează:

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

*) Se face referire la Circulara MSC/1175 privind instrucțiunile referitoare la echipamentele de remorcare și amarare de la bord.

**) Se face referire la Normele de funcționare a detectoarelor de nivel al apei la bordul vrachierelor și a navelor de marfă cu o singură magazie, altele decât vrachierele, adoptate de Comitetul Securității Maritime prin Rezoluția MSC.188 (79).

ANEXA Nr. 7

REZOLUȚIA MSC.154(78) (adoptată la 20 mai 2004)

ADOPTAREA

amendamentelor la apendicele anexei la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare*)

Comitetul Securității Maritime,

amintind art. 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile comitetului,

amintind și art. VIII(b) al Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) (denumită în continuare *Convenția*) și art. VI al Protocolului din 1988 privind Convenția (denumit în continuare *Protocolul SOLAS din 1988*) referitor la procedura de amendare aplicabilă Protocolului SOLAS din 1988,

*) Traducere.

luând în considerare, la cea de-a 78-a sesiune a sa, amendamentele la Protocolul SOLAS din 1988 propuse și difuzate în conformitate cu art. VIII(b)(i) al Convenției și art. VI al Protocolului SOLAS din 1988,

1. adoptă, în conformitate cu art. VIII(b)(iv) al Convenției și art. VI al Protocolului SOLAS din 1988, amendamentele la apendicele la anexa Protocolului SOLAS din 1988, al căror text este prevăzut în anexa la prezenta rezoluție;

2. stabilește, în conformitate cu art. VIII(b)(vi)(2)(bb) al Convenției și art. VI al Protocolului SOLAS din 1988, că amendamentele menționate se vor considera ca fiind acceptate la 1 ianuarie 2006, în afara cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din părțile la Protocolul SOLAS din 1988 sau părțile ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;

3. invită părțile interesate să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) al Convenției și art. VI al Protocolului SOLAS din 1988, amendamentele vor intra în vigoare la 1 iulie 2006, după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

4. solicită secretarului general, în conformitate cu art. VIII(b)(v) al Convenției și art. VI al Protocolului SOLAS din 1988, să transmită tuturor părților la Protocolul SOLAS din 1988 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 guverne contractante la Protocolul SOLAS din 1988.

*ANEXĂ
la Rezoluția MSC.154(78)*

A M E N D A M E N T E
**la apendicele anexei la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1974
pentru ocrotirea vieții omenești pe mare**

A P E N D I C E

**Modificări și completări la apendicele la anexa la Convenția internațională din 1974
pentru ocrotirea vieții omenești pe mare**

Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de marfă (Formular E)

1. La secțiunea 2, punctul 9 se elimină, iar punctele 10, 10.1 și 10.2 se renumerează ca punctele 9, 9.1 și, respectiv, 9.2.

Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava de marfă (Formular C)

2. La secțiunea 2, punctul 9 se elimină, iar punctele 10, 10.1 și 10.2 se renumerează ca punctele 9, 9.1 și, respectiv, 9.2.

ANEXA Nr. 8

R E Z O L U Ţ I A MSC.171(79)
(adoptată la 9 decembrie 2004)

A D O P T A R E A
**amendamentelor la apendicele anexei la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1974
pentru ocrotirea vieții omenești pe mare*)**

Comitetul Securității Maritime, amintind art. 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile comitetului, amintind și art. VIII(b) al Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) (denumită în continuare *Convenția*) și art. VI al Protocolului din 1988 privind Convenția (denumit în continuare *Protocolul SOLAS din 1988*) referitor la procedura de amendare aplicabilă Protocolului SOLAS din 1988,

luând în considerare, la cea de-a 79-a sesiune a sa, amendamentele la Protocolul SOLAS din 1988, propuse și difuzate în conformitate cu art. VIII(b)(i) al Convenției și art. VI al Protocolului SOLAS din 1988,

1. adoptă, în conformitate cu art. VIII(b)(iv) al Convenției și art. VI al Protocolului SOLAS din 1988, amendamentele la apendicele la anexa Protocolului SOLAS din 1988, al căror text este prevăzut în anexa la prezenta rezoluție;

2. stabilește, în conformitate cu art. VIII(b)(vi)(2)(bb) al Convenției și art. VI al Protocolului SOLAS din 1988, că amendamentele se vor considera ca fiind acceptate la 1 ianuarie 2006, în afara cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din părțile la Protocolul SOLAS din 1988 sau părțile ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente;

3. invită părțile interesate să noteze că, în conformitate cu art. VIII(b)(vii)(2) al Convenției și art. VI al Protocolului SOLAS din 1988, amendamentele vor intra în vigoare la 1 iulie 2006, după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

4. solicită secretarului general, în conformitate cu art. VIII(b)(v) al Convenției și art. VI al Protocolului SOLAS din 1988, să transmită tuturor părților la Protocolul SOLAS din 1988 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 SOLAS din 1988.

*) Traducere.

A M E N D A M E N T E
la apendicele anexei la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1974
pentru ocrotirea vieții omenești pe mare

A P E N D I C E

Modificări și completări la apendicele la anexa la Convenția internațională din 1974
pentru ocrotirea vieții omenești pe mare

Model de certificat de siguranță pentru navele de pasageri

1. În modelul Certificatului de siguranță pentru nava de pasageri se introduce următoarea nouă secțiune între secțiunea care începe cu cuvintele „Prezentul certificat este valabil până la” și secțiunea care începe cu cuvintele „Emis la”:
„Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat:“
(zz//aaaa)

Model de certificat de siguranță a construcției pentru navele de marfă

2. În modelul Certificatului de siguranță a construcției pentru nava de marfă se introduce următoarea nouă secțiune între secțiunea care începe cu cuvintele „Prezentul certificat este valabil până la” și secțiunea care începe cu cuvintele „Emis la”:
„Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat:“
(zz//aaaa)

Model de certificat de siguranță a echipamentului pentru navele de marfă

3. În modelul Certificatului de siguranță a echipamentului pentru nava de marfă se introduce următoarea nouă secțiune între secțiunea care începe cu cuvintele „Prezentul certificat este valabil până la” și secțiunea care începe cu cuvintele „Emis la”:
„Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat:“
(zz//aaaa)

Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de marfă (Formular E)

4. Secțiunea 3 existentă se înlocuiește după cum urmează:

„3. Date cu privire la echipamentul și sistemele de navigație

	Articolul	Existent la bord
1.1.	Compas magnetic standard*)	.....
1.2.	Compas magnetic de rezervă*)	.....
1.3.	Girocompas*)	.....
1.4.	Repetitor de drum al girocompasului*)	.....
1.5.	Repetitor de relevmente al girocompasului*)	.....
1.6.	Sistem de control al direcției de deplasare a navei sau sistem de control privind urmărirea drumului navei*)	.....
1.7.	Disc de relevmente sau dispozitiv magnetic pentru relevmente*)	.....
1.8.	Mijloace de corectare a drumului navei și relevmentelor luate	.....
1.9.	Dispozitiv pentru transmiterea informației de drum (THD)*)	.....
2.1.	Hărți maritime/sistem de afișare electronică a hărților electronice și informațiilor (ECDIS)**)	.....
2.2.	Dispozitive de rezervă pentru ECDIS	.....
2.3.	Publicații nautice	.....
2.4.	Dispozitive de rezervă pentru publicații nautice electronice	.....
3.1.	Receptor pentru sistemul mondial de navigație prin satelit/sistem terestru de radionavigație*), **)	.....
3.2.	Radar în 9 GHz*)	.....
3.3.	Radar secundar [3 GHz/9 GHz**)]*)	.....
3.4.	Sistem radar cu trasare automată (ARPA)*)	.....
3.5.	Echipament de urmărire automată*)	.....
3.6.	Al doilea echipament de urmărire automată*)	.....
3.7.	Echipament electronic de trasare*)	.....
4.	Sistem automat de identificare (AIS)	.....
5.1.	Înregistrator de date privind voiajul (VDR)	.....
5.2.	Înregistrator simplificat de date privind voiajul (S-VDR)	.....
6.1.	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (prin apă)*)	.....
6.2.	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (față de fundul mării, în direcție înainte și transversală)*)	.....

	Articolul	Existent la bord
6.3.	Sondă ultrason*)	.....
7.1.	Indicatoare ale unghiului cârmei, forței de împingere, sensului de rotație, pasului elicei și regimului de funcționare*)	.....
7.2.	Indicator de girație*)	.....
8.	Sistem de recepție acustică*)	.....
9.	Telefon de comunicare cu postul de guvernare de avarie*)	.....
10.	Lampă de semnalizare de zi*)	.....
11.	Reflector radar*)	.....
12.	Codul internațional de semnale	.....
13.	Manual IAMSAR, volumul III	.....

*) Alte mijloace care respectă această cerință sunt permise în virtutea regulii V/19. Dacă sunt utilizate alte mijloace, acestea trebuie să fie specificate.

**) Se șterge, după caz.“

Model de certificat de siguranță radio pentru navele de marfă

5. În modelul Certificatului de siguranță radio pentru nava de marfă se introduce următoarea nouă secțiune între secțiunea care începe cu cuvintele „Prezentul certificat este valabil până la“ și secțiunea care începe cu cuvintele „Emis la“: „Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat:“

(zz/ll/aaaa)

Model de certificat de siguranță pentru navele de marfă

6. În modelul Certificatului de siguranță pentru nava de marfă se introduce următoarea nouă secțiune între secțiunea care începe cu cuvintele „Prezentul certificat este valabil până la“ și secțiunea care începe cu cuvintele „Emis la“: „Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat:“

(zz/ll/aaaa)

Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava de marfă (Formular C)

7. În lista echipamentului, punctul 5 se înlocuiește cu următoarele puncte:

„5.1. Înregistrator de date privind voiajul (VDR);

5.2. Înregistrator simplificat de date privind voiajul (S-VDR)³“

și se adaugă noul punct 14 după punctul 13 existent, după cum urmează:

„14. Manual IAMSAR, volumul III.“

ACTE ALE BĂNCII NAȚIONALE A ROMÂNIEI

BANCA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI

NORMĂ

pentru abrogarea Normei Băncii Naționale a României nr. 6/2005 privind importul și exportul fizic de instrumente de plată sub formă de numerar

Având în vedere prevederile art. 249 din Tratatul de constituire a Comunității Europene, versiunea consolidată publicată în Jurnalul Oficial nr. C321E din 29 decembrie 2006,

în baza art. 10 din Legea nr. 312/2004 privind Statutul Băncii Naționale a României și a art. 7 alin. (1) din Regulamentul Băncii Naționale a României nr. 4/2005 privind regimul valutar, cu modificările și completările ulterioare, în temeiul art. 48 din Legea nr. 312/2004,

Banca Națională a României emite prezenta normă.

Art. 1. — Pentru aplicarea directă a Regulamentului Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene nr. 1.889/2005 privind controlul numerarului care intră sau iese din Comunitate, Norma Băncii Naționale a României nr. 6/2005 privind importul și exportul fizic de instrumente

de plată sub formă de numerar, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 297 din 8 aprilie 2005, se abrogă.

Art. 2. — Prezenta normă intră în vigoare la data de 15 iunie 2007.

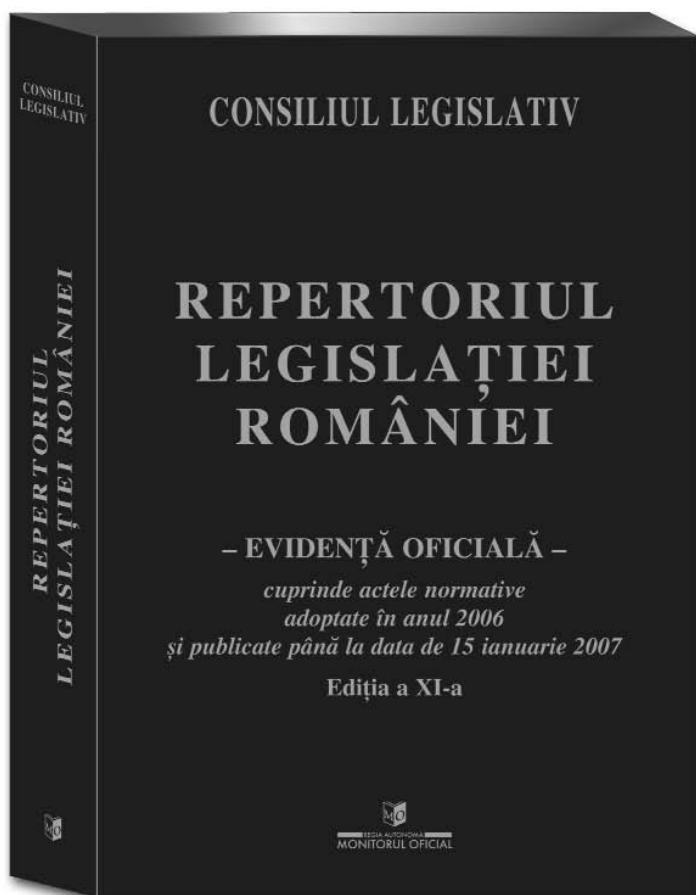
Președintele Consiliului de administrație al Băncii Naționale a României,
Mugur Constantin Isărescu

București, 4 iunie 2007.

Nr. 7.

Produs electronic destinat exclusiv informării gratuite a persoanelor fizice asupra actelor ce se publică în Monitorul Oficial al României

A XI-a ediție a Repertoriului legislației României



Repertoriul este structurat în două părți:
I. PARTEA CRONOLOGICĂ;
II. INDEXUL ALFABETIC.

Prima parte este formată din patru capitole, cuprinzând acte normative în vigoare, inclusiv acte internaționale la care România este parte, emise în perioada 22 decembrie 1989 – 31 decembrie 2006 și publicate în Monitorul Oficial al României până la data de 15 ianuarie 2007 (capitolul 1), acte normative modificatoare din această perioadă (capitolul 2), acte normative emise în perioada 1864 – 22 decembrie 1989, publicate în Monitorul Oficial/Buletinul Oficial, integral ori parțial în vigoare sau neabrogate expres (capitolul 3) și acte normative abrogate expres sau având caracter temporar, care și-au produs efectele ori care și-au încetat aplicabilitatea după 22 decembrie 1989 (capitolul 4).

Indexul alfabetic, conținând informații utile atât pentru actele normative interne (naționale), cât și pentru actele internaționale la care România este parte, permite realizarea unui cadru coerent și logic în regăsirea conceptelor, categoriilor și instituțiilor juridice, prin trimiteri la normele din care fac parte și care sunt menționate în dreptul acestora prin tipul actului, număr și an.

Nr. pagini – 1456

Preț 109 lei

Achiziționare directă: Centrul pentru vânzări și relații cu publicul din șos. Panduri nr. 1, bl. P33, parter, sectorul 5, și librării.

Lansare comenzi:

- ◆ Fax: 318.51.15; 318.51.09
- ◆ E-mail: marketing@ramo.ro; libraria@ramo.ro
- ◆ Poștă: Monitorul Oficial R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, cod poștal 012329

Comanda se transmite însoțită de copia ordinului de plată - contul bancar al Monitorului Oficial R.A. este RO55RNCB0082006711100001, deschis la Banca Comercială Română - Sucursala Unirea. Se poate solicita transmiterea coletului și cu plata ramburs.

Pentru relații suplimentare, vă rugăm să sunați la tel. nr. 318.51.16; 318.51.28/29/31 int. 234; 0749 090 081.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI – CAMERA DEPUTAȚILOR

„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 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, fax 410.77.36 și 410.47.23

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

