P01249

ACORDUL
de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispoziţiilor Protocolului de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenţia internaţională de la Torremolinos pentru siguranţa navelor de pescuit din 1977

Cape Town, 11 octombrie 2012

TRADUCERE OFICIALĂ

REGULI INTERNAȚIONALE PRIVIND SIGURANȚA NAVELOR DE PESCUIT

TEXTUL CONSOLIDAT AL REGULILOR ANEXATE LA PROTOCOLUL DE LA TORREMOLINOS DIN 1993 REFERITOR LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DE LA TORREMOLINOS DIN 1977 PENTRU SIGURANȚA NAVELOR DE PESCUIT, MODIFICATĂ PRIN ACORDUL DE LA CAPE TOWN DIN 2012 PRIVIND PUNEREA ÎN APLICARE A DISPOZIȚIILOR PROTOCOLULUI DE LA TORREMOLINOS DIN 1993 REFERITOR LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DE LA TORREMOLINOS DIN 1977 PENTRU SIGURANȚA NAVELOR DE PESCUIT (ACORDUL)

Notă: Notele de subsol incluse în acest text consolidat nu fac parte din Reguli, ci au fost introduse de Secretariat pentru a facilita consultarea dispozițiilor. În toate cazurile, cititorul trebuie să utilizeze cea mai recentă versiune a codurilor, îndrumărilor, recomandărilor etc., menționate în notele de subsol.

REGULI PRIVIND CONSTRUCȚIA ȘI ECHIPAREA NAVELOR DE PESCUIT

CAPITOLUL I
DISPOZIȚII GENERALE

Regula 1
Aplicarea

(1) Dacă nu se prevede altfel în mod explicit, dispozițiile prezentei anexe se aplică navelor noi.

(2) În sensul prezentului Protocol[1], Administrația poate decide să utilizeze următorul tonaj brut în locul lungimii (L) ca bază de măsurare pentru toate capitolele:

(a) un tonaj brut de 300 se consideră echivalent cu o lungime (L) de 24 m;

(b) un tonaj brut de 950 se consideră echivalent cu o lungime (L) de 45 m;

(c) un tonaj brut de 2000 se consideră echivalent cu o lungime (L) de 60 m; și

(d) un tonaj brut de 3000 se consideră echivalent cu o lungime (L) de 75 m.

(3) Fiecare Parte, care se folosește de posibilitatea oferită în alin. (2), va informa Organizația privind motivele acestei decizii.

(4) În cazul în care o Parte a ajuns la concluzia că implementarea tuturor măsurilor prevăzute în capitolele VII, VIII, IX și X pe navele existente nu este posibilă imediat, în conformitate cu un plan Partea respectivă poate să implementeze treptat prevederile capitolului IX într-o perioadă de timp care nu va depăși 10 ani și prevederile capitolelor VII, VIII și X într-o perioadă de timp care nu va depăși 5 ani.

(5) Fiecare Parte, care se folosește de posibilitatea oferită în alin. (4), în prima sa comunicare către Organizație:

(a) va indica prevederile capitolelor VII, VIII, IX și X care vor fi implementate treptat;

[1] În conformitate cu articolul 2 din Acordul de la Cape Town din 2012, referința la „prezentul Protocol" sau, respectiv, la „Convenție" se consideră o referință la Acord.

SECRETARIAT

(b) va explica motivele deciziei luate în temeiul alin. (4);

(c) va descrie planul implementării treptate, care nu va depăși 5 sau 10 ani, în dependență de caz; și

(d) în comunicările ulterioare privind aplicarea prezentului Protocol, va descrie măsurile luate în vederea punerii în aplicare a dispozițiilor Protocolului și progresul realizat în raport cu calendarul stabilit.

(6) Administrația poate scuti o navă de inspecțiile anuale, astfel cum este prevăzut în regula 7 alin. (1) p. (d) și regula 9 alin. (1) p. (d), dacă consideră că aplicarea este irezonabilă și impracticabilă, având în vedere zona de operare a navei și tipul navei.

Regula 2
Definiții

(1) *Nava nouă* este o navă pentru care, la data intrării în vigoare a prezentului Protocol sau după această dată:

(a) este încheiat contractul de construcție sau de modificare majoră a acesteia; sau

(b) contractul de construcție sau de modificare majoră a acesteia a fost încheiat înainte de data intrării în vigoare a prezentului Protocol, iar livrarea navei are loc la trei ani sau mai mult de la data intrării sale în vigoare; sau

(c) în lipsa unui contract de construcție:

(i) este pusă chila; sau

(ii) începe construcția identificabilă cu o anumită navă; sau

(iii) a început asamblarea, care cuprinde cel puțin 50 de tone sau 1% din masa estimată a tuturor materialelor structurale, în dependență de valoarea mai mică.

(2) *Nava existentă* este o navă de pescuit care nu este o navă nouă.

(3) *Aprobat* înseamnă aprobat de către Administrație.

(4) *Echipajul* înseamnă comandamentul și toate persoanele angajate sau implicare în orice calitate la bordul unei nave în vederea exploatării navei respective.

(5) *Lungimea (L)* se consideră egală cu 96% din lungimea totală la linia de plutire situată la 85% din înălțimea de construcție minimă măsurată de la linia chilei, sau cu distanța dintre partea anterioară a etravei și axul cârmei la linia de plutire respectivă, dacă această valoare este mai mare. La navele proiectate cu chila înclinată, linia de plutire, pe care se măsoară această lungime, va fi paralelă cu linia de plutire proiectată.

(6) *Perpendicularele prova și pupa* se estimează la extremitățile prova și pupa ale lungimii (L). Perpendiculara prova va coincide cu partea anterioară a etravei la linia de plutire pe care se măsoară lungimea.

(7) *Lățimea (B)* este lățimea maximă a navei, măsurată la mijlocul navei până la linia de construcție a coastei la o navă cu bordaj din metal și până la suprafața exterioară a cocii în cazul unei nave cu bordaj din orice alt material.

(8) (a) *Înălțimea de construcție* este distanța verticală măsurată de la linia chilei până la

SECRETARIAT

partea superioară a traversei punții de lucru la bord.

(b) La navele care au copastii rotunjite, înălțimea de construcție se va măsura până la punctul de intersecție al liniilor teoretice ale punții și ale placajului bordajului lateral, liniile extinzându-se ca și cum copastia ar avea o formă unghiulară.

(c) În cazul în care puntea de lucru este în trepte, iar partea ridicată a punții se extinde dincolo de punctul la care trebuie determinată înălțimea de construcție, înălțimea de construcție se va măsura până la o linie de referință, care se prelungește de la partea inferioară a punții paralel cu partea ridicată.

(9) *Înălțimea (D)* este înălțimea de construcție la mijlocul navei.

(10) *Linia de plutire de operare cea mai de sus* este linia de plutire corespunzătoare pescajului maxim admisibil de operare.

(11) *Mijlocul navei* este jumătatea lungimii a L.

(12) *Secțiunea maestră* este secțiunea cocii navei definită de intersecția suprafeței de construcție a cocii navei cu un plan vertical perpendicular pe linia de plutire și planul diametral care trece prin mijlocul navei.

(13) *Linia chilei* este linia paralelă cu înclinarea chilei care trece la mijlocul navei prin:

(a) partea superioară a chilei sau linia de intersecție a interiorului bordajului cu chila, în cazul în care chila barată se extinde deasupra acestei linii, la o navă cu bordaj de metal; sau

(b) linia inferioară a baturii chilei unei nave cu bordaj din lemn sau cu construcție compusă; sau

(c) intersecția prelungirii considerabile a părții exterioare a conturului bordajului la fund cu planul diametral al unei nave cu bordaj din alt material decât lemn și metal.

(14) *Puntea de lucru* este, în general, puntea completă cea mai de jos situată deasupra liniei de plutire de operare cea mai de sus de la care se efectuează pescuitul. La navele prevăzute cu două sau mai multe punți complete, Administrația poate accepta o punte inferioară ca punte de lucru, cu condiția ca această punte să fie situată deasupra liniei de plutire de operare cea mai de sus.

(15) *Suprastructura* este o construcție puntită situată pe puntea de lucru, care se extinde de la un bord la altul al navei sau a cărei placare laterală nu se află în interiorul bordajului navei mai mult de 0,04B.

(16) *Suprastructura închisă* este o suprastructură cu:

(a) pereți etanși care o încadrează având o construcție eficientă;

(b) deschideri de acces, dacă există, în acești pereți etanși, prevăzute cu uși etanșe la intemperii fixate permanent, cu o rezistență echivalentă cu cea a structurii neperforate, care pot fi manevrate din fiecare parte; și

(c) alte deschideri în borduri sau la extremitățile suprastructurii, prevăzute cu mijloace de închidere etanșe eficiente la intemperii.

SECRETARIAT

O punte sau pupa nu vor fi considerate închise decât dacă este prevăzut accesul echipajului la mașini și la alte spații de lucru situate în interiorul acestor suprastructuri prin alte mijloace alternative disponibile oricând dacă deschiderile pereților etanși sunt închise.

(17) *Puntea suprastructurii* este puntea completă sau parțială care formează partea superioară a unei suprastructuri, a unui ruf sau a oricărei alte construcții situată la o înălțime de cel puțin 1,8 m deasupra punții de lucru. În cazul în care această înălțime este mai mică de 1,8 m, partea superioară a acestui ruf sau a altor construcții va fi considerată ca și puntea de lucru.

(18) *Înălțimea unei suprastructuri sau a altei construcții* este distanța minimă pe verticală măsurată la bord de la partea superioară a traverselor punții unei suprastructuri sau a unei construcții până la partea superioară a traverselor punții de lucru.

(19) *Etanș la intemperii* înseamnă că, în orice condiții de mare, apa nu va pătrunde în navă.

(20) *Etanș la apă* înseamnă capabil să împiedice pătrunderea apei prin structură în orice direcție sub o coloană de apă pentru care a fost proiectată structura înconjurătoare.

(21) *Peretele de coliziune* este un perete etanș situat în zona prova a navei, care se extinde până la puntea de lucru și care îndeplinește următoarele condiții:

(a) Peretele etanș va fi amplasat la o distanță de la perpendiculara prova:

(i) care nu va fi mai mică de 0,05L și nici mai mare de 0,08L pentru navele cu o lungime de 45 m sau mai mult;

(ii) care nu va fi mai mică de 0,05L și nici mai mare de 0,05L plus 1,35 m pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m, cu excepția cazurilor premise de Administrație;

(iii) care nu va fi, în nici un caz, mai mică de 2 m.

(b) În cazul în care o parte a operei vii se extinde înaintea perpendicularei prova, de exemplu, prova cu bulb, distanța prevăzută în p. (a) va fi măsurată de la un punct situat la jumătatea lungimii extensiei înaintea perpendicularei prova sau de la un punct situat la 0,015L înaintea perpendicularei prova, luându-se valoarea care este mai mică.

(c) Peretele etanș poate avea trepte sau nișe, dacă acestea se află în limitele prevăzute în p. (a).

(22) *Tonajul brut* înseamnă tonajul brut calculat în conformitate cu regulile de măsurare a tonajului prevăzute în Anexa I la Convenția internațională din 1969 privind măsurarea tonajului navelor sau orice act de modificare sau înlocuire a acesteia.

(23) *Data aniversară* înseamnă ziua și luna fiecărui an care corespund datei de expirare a certificatului corespunzător.

Regula 3
Scutiri

(1) Administrația poate scuti orice navă, care are caracteristici de tip nou de îndeplinirea oricărei cerințe din capitolele II, III, IV, V, VI și VII, a cărei aplicare ar putea împiedica semnificativ cercetarea pentru dezvoltarea acestor caracteristici. Cu toate acestea, orice astfel de navă trebuie să îndeplinească cerințele de siguranță pe care Administrația le consideră corespunzătoare destinației acesteia și să asigure siguranța generală a navei.

SECRETARIAT

(2) Scutirile de la cerințele capitolului IX sunt reglementate de regula IX/3, iar scutirile de la capitolul X sunt reglementate de regula X/2.

(3) Administrația poate scuti orice navă, care are dreptul să arboreze pavilionul său, de oricare dintre cerințele prezentei anexe în cazul în care consideră că aplicarea acesteia nu este rezonabilă și posibilă, având în vedere tipul navei, condițiile meteorologice și lipsa pericolelor generale de navigație, cu următoarele condiții:

(a) nava îndeplinește cerințele de siguranță, pe care Administrația le consideră corespunzătoare destinației acesteia și asigură siguranța generală a navei și a persoanelor aflate la bord;

(b) nava operează doar:

(i) într-o zonă comună de pescuit stabilită în zone marine adiacente aflate sub jurisdicția statelor vecine, care au stabilit zona respectivă, în ceea ce privește navele care au dreptul să arboreze pavilionul lor, doar în măsura și în condițiile pe care aceste state sunt de acord, în conformitate cu dreptul internațional, să le stabilească în această privință; sau

(ii) în zona economică exclusivă a statului pavilionului pe care are dreptul să îl arboreze sau, dacă statul respectiv nu a stabilit o astfel de zonă, într-o zonă dincolo de și adiacentă mării teritoriale a statului respectiv, determinată de statul respectiv în conformitate cu dreptul internațional și care se extinde până la 200 de mile marine de la liniile de bază de la care se măsoară lățimea mării sale teritoriale; sau

(iii) în zona economică exclusivă sau într-o zonă marină aflată sub jurisdicția unui alt stat sau într-o zonă de pescuit comună, în conformitate cu un acord încheiat între statele în cauză, în conformitate cu dreptul internațional, doar în măsura și în condițiile pe care aceste state sunt de acord să le stabilească în această privință; și

(c) Administrația notifică Secretarul general cu privire la condițiile de scutire în conformitate cu prezentul alineat.

(4) O Administrație, care permite orice excepție în temeiul alin. (1) sau (2), va informa Organizația despre detaliile acesteia în măsura necesară pentru a confirma că nivelul de siguranță este menținut în mod corespunzător, iar Organizația va transmite aceste detalii Părților pentru informare.

Regula 4
Echivalențe

(1) În cazul în care prezentele reguli prevăd că o anumită instalație, material, dispozitiv, aparat sau un tip al acestora, trebuie să fie instalat sau transportat la bordul unei nave sau că trebuie să fie aplicată o anumită dispoziție, Administrația poate permite instalarea sau transportul oricăror altor instalații, materiale, dispozitive, aparate sau tipuri ale acestora, precum și aplicarea oricăror altor prevederi la bordul navei respective, dacă se convinge, prin încercări sau prin alt mod, că o astfel de instalație, material, dispozitiv, aparat sau tip al acestora, sau dispoziția respectivă este cel puțin la fel de eficientă ca și cea prevăzută în prezenta regulă.

(2) Orice Administrație care permite, în schimb, instalarea sau utilizarea unei instalații, unui material, dispozitiv, aparat sau a unui tip al acestora, sau aplicarea unei dispoziții, va transmite Organizației detaliile acestora împreună cu un raport privind orice încercări efectuate, iar Organizația va transmite aceste detalii celorlalte Părți pentru informarea colaboratorilor lor.

SECRETARIAT

Regula 5
Reparații, modificări și transformări

(1) O navă care suferă reparații, modificări, transformări și dotări legate de acestea, va îndeplini în continuare cel puțin cerințele aplicabile anterior navei.

(2) Reparațiile, modificările și transformările semnificative și dotările aferente acestora vor îndeplini cerințele pentru o navă nouă doar în privința acestor reparații, modificări și transformări, în măsura în care Administrația consideră aceasta rezonabil și posibil.

Regula 6
Inspecții

(1) Inspecțiile navelor, în ceea ce privește aplicarea dispozițiilor acestor reguli și acordarea scutirilor de la acestea, vor fi efectuate de funcționarii Administrației. Administrația poate, însă, să încredințeze inspecțiile unor inspectori numiți în acest scop sau unor organizații recunoscute de aceasta.

(2) Administrația, care numește inspectori sau recunoaște organizații pentru efectuarea inspecțiilor conform dispozițiilor din alin. (1), va împuternici cel puțin orice inspector numit sau orice organizație recunoscută:

(a) să solicite repararea navei; și

(b) să efectueze inspecții la cererea autorităților competente ale statului portului.

Administrația va notifica Organizația cu privire la responsabilitățile și condițiile specifice ale autorității acordate inspectorilor numiți sau organizațiilor recunoscute.

(3) În cazul în care un inspector numit sau o organizație recunoscută stabilește că starea navei sau a echipamentului acesteia nu corespunde în mod substanțial datelor din certificat sau starea navei sau a echipamentului acesteia nu asigură navigarea navei fără pericol pentru navă sau persoanele aflate la bordul acesteia, inspectorul dat sau organizația dată va asigura imediat întreprinderea măsurilor de remediere a deficiențelor și va informa Administrația în timp util despre aceasta. Dacă astfel de măsuri de remediere a deficiențelor nu sunt luate, certificatul corespunzător va fi retras, iar Administrația va fi notificată imediat despre aceasta; și, dacă nava se află în portul altei Părți, autoritățile competente ale statului portului vor fi, de asemenea, informate imediat. În cazul în care un funcționat al Administrației, un inspector numit sau o organizație recunoscută a notificat autoritățile competente ale statului portului, guvernul statului portului în cauză va acorda funcționarului respectiv, inspectorului numit sau organizației recunoscute orice asistență necesară pentru a-și îndeplini obligațiile prevăzute de prezenta regulă. Atunci când este cazul, guvernul statului portului în cauză va asigura ca nava să nu plece în mare sau să ne părăsească portul în scopul deplasării spre șantierul de reparații corespunzător, decât în cazul în care nu există un pericol pentru navă sau persoanele de la bord.

(4) În fiecare caz, Administrația va garanta integral caracterul complet și eficiența inspecției și se va obliga să asigure măsurile necesare pentru a îndeplini această obligație.

Regula 7
Inspecțiile dispozitivelor de salvare și ale altor echipamente

(1) Dispozitivele de salvare și alte echipamente menționate în alin. (2) p. (a) vor fi supuse inspecțiilor specificate mai jos:

(a) inspecția inițială înainte de punerea în exploatare a navei;

SECRETARIAT

(b) inspecția de reînnoire la intervale stabilite de Administrație, dar care nu depășesc cinci ani, cu excepția cazurilor în care se aplică regula 13 alin. (2), (5) și (6);

(c) inspecția periodică în termen de trei luni înainte sau după data în care se împlinesc doi sau trei ani de la emiterea Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit, care va înlocui una dintre inspecțiile anuale prevăzute în alin. (1) p. (d). Alternativ, Administrația poate decide ca inspecția periodică să fie efectuată în termen de trei luni înainte de data în care se împlinesc doi ani și în termen de trei luni după data în care se împlinesc trei ani de la emiterea Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit;

(d) inspecția anuală în termen de trei luni înainte sau după data emiterii Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit în fiecare an; și

(e) inspecția suplimentară, fie generală sau parțială, în dependență de circumstanțe, care se va efectua după o reparație efectuată în urma investigațiilor prevăzute în regula 10 sau după fiecare reparație sau renovare importantă. Inspecția trebuie să fie efectuată astfel încât să asigure că reparațiile sau renovările necesare au fost efectuate eficient, că materialele și lucrările de reparație sau renovare sunt satisfăcătoare în toate privințele și că nava respectă în toate privințele dispozițiile acestor reguli și ale Regulamentului internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare în vigoare, precum și dispozițiile legilor, decretelor, ordinelor și regulamentelor adoptate de către Administrație.

(2) Inspecțiile menționate în alin. (1) se efectuează în modul următor:

(a) inspecția inițială va include verificarea completă a sistemelor și dispozitivelor de siguranță la incendiu, a dispozitivelor și mijloacelor de salvare, cu excepția instalațiilor radio, a echipamentelor de navigație de la bordul navei, a dispozitivelor de transferare a pilotului și a altor echipamente, cărora se aplică capitolele II, III, IV, V, VI, VII, VIII și X, pentru a asigura că acestea respectă cerințele acestor reguli, sunt în stare satisfăcătoare și sunt potrivite pentru serviciul pentru care este destinată nava. Planurile de control a siguranței la incendiu, publicațiile nautice, luminile, semnele, mijloacele de emitere a semnalelor sonore și semnalelor de pericol vor fi, de asemenea, supuse inspecției menționate mai sus în scopul asigurării corespunderii acestora cerințelor prezentelor reguli și, atunci când este cazul, Regulamentului internațional pentru prevenirea coliziunilor pe mare în vigoare;

(b) inspecțiile de reînnoire și periodice vor include verificarea echipamentelor menționate în alin. (2) p. (a) pentru a asigura respectarea de către acestea a cerințelor relevante ale prezentelor reguli și ale Regulamentului internațional pentru prevenirea coliziunilor pe mare în vigoare, sunt stare satisfăcătoare și corespund serviciului pentru care este destinată nava; și

(c) inspecția anuală va include verificarea generală a echipamentelor menționat în alin. (2) p. (a) pentru a se asigura că acestea au fost întreținute în conformitate cu regula 10 alin. (1) și că sunt într-o stare satisfăcătoare pentru serviciul pentru care este destinată nava.

(3) Inspecțiile periodice și anuale menționate în alin. (1) p. (c) și p. (d) vor fi specificate în Certificatul internațional de siguranță al navei de pescuit.

Regula 8
Inspecțiile instalațiilor radio

(1) Instalațiile radio, inclusiv cele utilizate în dispozitivele de salvare, ale navelor la care se aplică capitolele VII și IX, vor fi supuse inspecțiilor menționate mai jos:

(a) inspecția inițială înainte de punerea în exploatare a navei;

(b) inspecția de reînnoire la intervale specificate de Administrație, dar care nu depășesc cinci ani, cu excepția cazului în care se aplică regula 13 alin. (2), (5) și (6);

(c) inspecția periodică în termen de trei luni înainte sau după data emiterea Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit în fiecare an; sau inspecția periodică în termen de trei luni înainte sau după data emiterea Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit în anul doi sau trei. Alternativ, Administrația poate decide ca inspecția periodică să fie efectuată în termen de trei luni înainte de data în care se împlinesc doi ani și în termen de trei luni după data în care se împlinesc trei ani de la emiterea Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit în anul doi și trei; și

(d) inspecția suplimentară, fie generală sau parțială, în dependență de circumstanțe, care se va efectua după o reparație efectuată în urma investigațiilor prevăzute în regula 10 sau după fiecare reparație sau renovare importantă. Inspecția trebuie să fie efectuată astfel încât să asigure că reparațiile sau renovările necesare au fost efectuate eficient, că materialele și lucrările de reparație sau renovare sunt satisfăcătoare în toate privințele și că nava respectă în toate privințele dispozițiile acestor reguli și ale Regulamentului internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare în vigoare, precum și dispozițiile legilor, decretelor, ordinelor și regulamentelor adoptate de către Administrație.

(2) Inspecțiile menționate în alin. (1) se efectuează în modul următor:

(a) inspecția inițială va include verificarea completă a instalațiilor radio, inclusiv a celor utilizate în dispozitivele de salvare, pentru a asigura că acestea respectă cerințele acestor reguli; și

(b) inspecțiile de reînnoire și periodice vor include verificarea instalațiilor radio, inclusiv ale celor utilizate în dispozitivele de salvare, pentru a asigura că acestea respectă cerințele acestor reguli.

(3) Inspecțiile periodice menționate în alin. (1) p. (c) vor fi specificate în Certificatul internațional de siguranță al navei de pescuit.

Regula 9
Inspecțiile structurii, mașinilor și echipamentelor

(1) Structura, mașinile și echipamentele (altele decât cele la care se face referință la regulile 7 și 8) menționate în alin. (2) p. (a), vor fi supuse inspecțiilor specificate mai jos:

(a) inspecția inițială, inclusiv verificarea exteriorului fundului navei înainte de punerea în exploatare a navei;

(b) inspecția de reînnoire la intervalele specificate de Administrație, dar care nu depășesc cinci ani, cu excepția cazului în care se aplică regula 13 alin. (2), (5) și (6);

(c) inspecția intermediară în termen de trei luni înainte sau după data în care se împlinesc doi sau trei ani de la emiterea Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit, care va înlocui una dintre inspecțiile anuale specificate în alin. (1) p. (d). Alternativ, Administrația poate decide ca inspecția intermediară să fie

efectuată în termen de trei luni înainte de data în care se împlinesc doi ani și în termen de trei luni după data în care se împlinesc trei ani de la emiterea Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit;

(d) inspecția anuală în termen de trei luni înainte sau după data emiterii Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit în fiecare an;

(e) cel puțin două inspecții ale exteriorului fundului navei în decursul oricărei perioade de cinci ani, cu excepția cazului în care se aplică regula 13 alin. (5). În cazul în care se aplică regula 13 alin. (5), această perioadă de cinci ani poate fi prelungită pentru a coincide cu perioada de valabilitate prelungită a certificatului. În toate cazurile, intervalul dintre oricare două astfel de inspecții nu va depăși 36 de luni; și

(f) inspecția suplimentară, fie generală sau parțială, în dependență de circumstanțe, care se va efectua după o reparație efectuată în urma investigațiilor prevăzute în regula 10 sau după fiecare reparație sau renovare importantă. Inspecția trebuie să fie efectuată astfel încât să asigure că reparațiile sau renovările necesare au fost efectuate eficient, că materialele și lucrările de reparație sau renovare sunt satisfăcătoare în toate privințele și că nava respectă în toate privințele dispozițiile acestor reguli și ale Regulamentului internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare în vigoare, precum și dispozițiile legilor, decretelor, ordinelor și regulamentelor adoptate de către Administrație.

(2) Inspecțiile menționate în alin. (1) se efectuează după cum urmează:

(a) inspecția inițială trebuie să includă o verificare completă a structurii, mașinilor și echipamentelor. Această inspecție trebuie să asigure că mijloacele, materialele, elementele de construcție și execuția structurii, cazanele și alte recipiente sub presiune, accesoriile acestora, mașinile principale și auxiliare, inclusiv transmisia de cârmă și sistemele de comandă aferente, instalațiile electrice și alte echipamente respectă cerințele acestor reguli, se află în stare satisfăcătoare și sunt corespunzătoare serviciului pentru care este destinată nava, precum și că sunt acordate informațiile necesare privind stabilitatea;

(b) inspecția de reînnoire va include verificarea structurii, mașinilor și echipamentelor menționate în alin. (2) p. (a) pentru a asigura că acestea corespund cerințelor acestei reguli, se află în stare satisfăcătoare și sunt corespunzătoare serviciului pentru care este destinată nava;

(c) inspecția intermediară va include verificarea structurii, cazanelor și a altor recipiente sub presiune, a mașinilor și echipamentelor, a transmisiei de cârmă și a sistemelor de comandă aferente, precum și a instalațiilor electrice, pentru a asigura că acestea rămân în tare satisfăcătoare pentru serviciul pentru care este destinată nava;

(d) inspecția anuală va include verificarea generală a structurii, mașinilor și echipamentelor menționate în alin. (2) p. (a), pentru a asigura că acestea au fost întreținute în conformitate cu regula 10 alin. (1) și că rămân satisfăcătoare pentru serviciul pentru care este destinată nava; și

(e) inspecția exteriorului fundului navei și a elementelor aferente inspectate în același timp trebuie să fie astfel încât să asigure starea lor satisfăcătoare pentru serviciul pentru care este destinată nava.

(3) Inspecțiile intermediare și anuale, precum și inspecțiile exteriorului fundului navei menționate în alin. (1) p. (c), (d) și (e) trebuie să fie specificate în Certificatul internațional de siguranță al navei de pescuit.

SECRETARIAT

Regula 10
Menținerea stării după inspecție

(1) Starea navei și a echipamentului acesteia trebuie menținută în conformitate cu dispozițiile acestor reguli pentru ca nava să rămână în toate privințele aptă să se deplaseze pe mare fără pericol pentru navă sau pentru persoanele aflate la bord.

(2) După finalizarea oricărei inspecții a navei în conformitate cu regulile 7, 8 sau 9, nu se vor face modificări în elementele structurale, mașinile, echipamentele și alte elemente care trebuie inspectate, fără aprobarea Administrației.

(3) Ori de câte ori se produce un accident la o navă sau se depistează o defecțiune, care afectează siguranța navei sau eficiența sau integritatea dispozitivelor de salvare sau a altor echipamente ale acesteia, comandantul sau proprietarul navei va informa despre aceasta cât mai curând posibil Administrația, inspectorul desemnat sau organizația recunoscută responsabilă de eliberarea certificatului corespunzător, care va dispune inițierea unor investigații pentru a determina dacă este necesară o inspecție prevăzută în regulile 7, 8 sau 9. Dacă nava se află într-un port al unei alte Părți, comandantul sau proprietarul va informa, de asemenea, imediat autoritățile competente ale statului portului, iar inspectorul desemnat sau organizația recunoscută va constata că cazul respectiv a fost raportat.

Regula 11
Emiterea sau aprobarea certificatelor

(1) Certificatul numit Certificat internațional de siguranță al navei de pescuit se eliberează, cu excepția navelor scutite de această cerință, în temeiul regulii 3 alin. (3), după efectuarea inspecției inițiale sau de reînnoire a navei de pescuit care îndeplinește cerințele relevante specificate în capitolele II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX și X și orice alte cerințe relevante ale acestor reguli.

(2) Certificatul internațional de siguranță al navei de pescuit menționat în alin. (1) va fi completat cu o Listă a echipamentului.

(3) În cazul acordării unei scutiri unei nave în conformitate cu dispozițiile acestei reguli, cu excepția navelor scutite în temeiul regulii 3 alin. (3), în afară de certificatul prevăzut în prezenta regulă, va fi eliberat un certificat numit Certificat internațional de scutire a navei de pescuit.

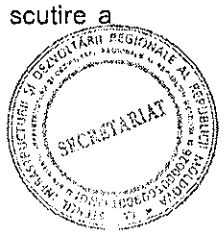
(4) Certificatele menționate în această regulă vor fi emise sau vizate de Administrație, de orice persoană sau organizație autorizată de aceasta. În fiecare caz, Administrația respectivă își asumă toată responsabilitatea pentru certificate.

Regula 12
Emiterea sau vizarea certificatelor de către o altă Parte

La cererea Administrației, o Parte poate să dispună efectuarea inspecției unei nave și, dacă este convinsă că cerințele acestei reguli sunt îndeplinite, va emite sau va autoriza eliberarea certificatelor pentru navă și, după caz, va viza sau va autoriza vizarea certificatelor pentru navă în conformitate cu această regulă. Orice certificat emis astfel va conține o declarație care să ateste că a fost emis la cererea guvernului statului al cărui pavilion nava are dreptul să îl arboreze, va avea aceeași putere și va fi recunoscut ca fiind un certificat emis în temeiul regulii 11.

Regula 13
Termenul și valabilitatea certificatelor

(1) Certificatul internațional de securitate al navei de pescuit se emite pe o perioadă specificată de Administrație, care nu va depăși cinci ani. Certificatul internațional de scutire a navei de pescuit nu va fi valabil mai mult decât termenul certificatului la care se referă.



(2) (a) Fără a aduce atingere cerințelor alin. (1), în cazul în care inspecția de reînnoire este finalizată în termen de trei luni înainte de data expirării certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data finalizării inspecției de reînnoire până la o dată care nu va depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent.

(b) După finalizarea inspecției de reînnoire după data expirării certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data finalizării inspecției de reînnoire până la o dată care nu va depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent.

(c) După finalizarea inspecției de reînnoire cu mai mult de trei luni înainte de data expirării certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data finalizării inspecției de reînnoire până la o dată care nu va depăși cinci ani de la data finalizării inspecției de reînnoire.

(3) Dacă un certificat este emis pe o perioadă mai mică de cinci ani, Administrația poate prelungi termenul de valabilitate a certificatului după data expirării până la perioada maximă specificată în alin. (1), cu condiția ca inspecțiile menționate în regulile 7, 8 și 9 aplicabile atunci când un certificat este emis pe o perioadă de cinci ani să fie efectuate, după caz.

(4) Dacă o inspecție de reînnoire a fost finalizată și un certificat nou nu poate fi emis sau plasat la bordul navei înainte de data expirării certificatului existent, persoana sau organizația autorizată de Administrație poate viza certificatul existent și certificatul dat va fi acceptat ca fiind valabil pe o perioadă suplimentară, care nu va depăși cinci luni de la data expirării.

(5) Dacă o navă, la momentul expirării unui certificat, nu se află într-un port în care urmează să fie inspectată, Administrația poate prelungi termenul de valabilitate a certificatului, dar această prelungire va fi acordată doar cu scopul de a permite navei să își finalizeze voiajul spre portul în care urmează să fie inspectată și doar în cazurile în care aceasta pare oportun și rezonabil. Niciun certificat nu poate fi prelungit pe o perioadă mai mare de trei luni, iar o navă căreia i se acordă o prelungire nu va avea dreptul, la sosirea sa în portul în care urmează să fie inspectată, să părăsească portul respectiv în baza acestei prelungiri fără un certificat nou. La finalizarea inspecției de reînnoire, certificatul nou va fi valabil până la o dată care nu va depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent înainte de acordarea prelungirii.

(6) În circumstanțe speciale, stabilite de Administrație, nu este necesar ca un certificat nou să fie datat de la data expirării certificatului existent, astfel cum prevede alin. (2) p. (b) sau alin. (5) În aceste circumstanțe speciale, certificatul nou va fi valabil până la o dată care nu va depăși cinci ani de la data finalizării inspecției de reînnoire.

(7) Dacă o inspecție anuală, intermediară sau periodică este finalizată înainte de perioada specificată în regulile relevante, atunci:

(a) data aniversară indicată în certificatul relevant va fi modificată prin vizare cu o dată care nu va fi mai târzie cu mai mult de trei luni de data la care a fost finalizată inspecția;

(b) inspecția anuală, intermediară sau periodică ulterioară, necesară conform regulilor relevante, va fi efectuată la intervalele prevăzute de prezentele reguli, utilizând noua dată aniversară; și

(c) data de expirare poate rămâne neschimbată, cu condiția ca una sau mai multe inspecții anuale, intermediare sau periodice, în dependență de caz, să fie efectuate astfel încât intervalele maxime dintre inspecțiile prevăzute de regulile relevante să nu fie depășite.

(8) Un certificat emis în temeiul regulii 11 sau 12 își încetează valabilitatea în oricare dintre următoarele cazuri:

(a) dacă inspecțiile relevante nu sunt efectuate în perioadele specificate în temeiul regulii 7 alin. (1), regulii 8 alin. (1) și regulii 9 alin. (1);

(b) dacă certificatul nu este vizat în conformitate cu prezentele reguli; și

(c) în cazul transferului navei sub pavilionul unui alt stat. Un certificat nou se emite doar atunci când guvernul care emite certificatul nou este absolut convins că nava corespunde cerințelor regulii 10 alin. (1) și (2). În cazul unui transfer între Părți, dacă acesta este solicitat în termen de trei luni de la efectuarea transferului, guvernul statului, al cărui pavilion nava avea anterior dreptul să îl arboreze, va transmite Administrației, cât mai curând posibil, copiile certificatelor pe care le avea nava înainte de transfer și, dacă sunt disponibile, copiile rapoartelor de inspecție relevante.

Regula 14
Formularele certificatelor și lista echipamentului

Certificatele și înregistrările echipamentelor vor fi perfectate în forma corespunzătoare modelelor prezentate în Anexa la prezentul Protocol. Dacă limba utilizată nu este limba engleza sau franceză, Textul va include o traducere într-una dintre aceste limbi.[2]

Regula 15
Disponibilitatea certificatelor

Certificatele emise în temeiul regulilor 11 și 12 vor fi ușor disponibile la bord pentru examinare în orice moment.

Regula 16
Acceptarea certificatelor

Certificatele emise sub autoritatea unei Părți vor fi acceptate de cealaltă Parte în toate scopurile prevăzute de prezentul Protocol. Acestea vor fi considerate de cealaltă Parte ca având aceeași putere ca și certificatele emise de aceasta.

Regula 17
Privilegiile

Privilegiile prezentului Protocol nu pot fi revendicate în favoarea niciunei nave decât dacă aceasta deține certificate valabile corespunzătoare.

[2] Consultați Rezoluția A.561(14) privind *Traducerea textului certificatelor.*

CAPITOLUL II
CONSTRUCȚIA, INTEGRITATE ETANȘĂ LA APĂ ȘI ECHIPAMENTELE

Regula 1
Construcția

(1) Rezistența și construcția cocii, suprastructurilor, rufurilor, șahtului mașinilor, a tambuchiurilor și a oricăror altor structuri și echipamente ale navei trebuie să fie suficiente pentru a rezista tuturor condițiilor previzibile ale serviciului pentru care este destinată nava și trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație.

(2) Coca navelor destinate operării în gheață trebuie întărită în conformitate cu condițiile de navigație și cu zona de operare anticipate.

(3) Pereții etanși la apă, dispozitivele de închidere și închiderile deschiderilor din acești pereți, precum și metodele de testare a acestora, trebuie să fie conforme cu cerințele Administrației. Navele construite din alte materiale decât din lemn trebuie prevăzute cu un perete etanș de coliziune și cel puțin cu pereți etanși la apă care delimitează compartimentul de mașini principale. Acești pereți trebuie extinși până la puntea de lucru. La navele din lemn se vor monta și astfel de pereți, care vor fi etanși la apă în măsura posibilă.

(4) Țevile care trec prin peretele de coliziune trebuie prevăzute cu supape corespunzătoare, acționate de deasupra punții de lucru, iar cutia de distribuție trebuie fixată pe peretele etanș de coliziune în interiorul picului prova. Nicio ușă, gură de acces, canal de ventilație sau orice altă deschidere nu trebuie prevăzute în peretele etanș de coliziune de sub puntea de lucru.

(5) În cazul în care este prevăzută o suprastructură lungă în prova, peretele etanș de coliziune trebuie extins în mod etanș la intemperii până la puntea imediat superioară punții de lucru. Această extindere poate să nu se afle direct deasupra peretelui etanș aflat dedesubt, cu condiția ca ea să se afle în limitele prevăzute în regula 1/2 alin. (21) și ca partea punții care formează treapta să fie realizată eficient etanșă la intemperii.

(6) Numărul de deschideri din peretele etanș de coliziune deasupra punții de lucru trebuie redus la minimul compatibil cu proiectarea și funcționarea normală a navei. Aceste deschideri trebuie să poată fi închise etanș la intemperii.

(7) Navele cu o lungime de 75 m sau mai mare trebuie prevăzute, în măsura posibilă, cu un fund dublu etanș la apă, între peretele etanș de coliziune și peretele etanș al picului pupa.

Regula 2
Ușile etanșe la apă

(1) Numărul de deschideri în pereții etanși la apă, conform cerințelor regulii 1 alin. (3), trebuie redus la minim conform amenajărilor generale și necesităților operaționale ale navei; deschiderile trebuie prevăzute cu dispozitive de închidere etanșe la apă, într-un mod considerat satisfăcător pentru Administrație. Ușile etanșe la apă trebuie să aibă o rezistență echivalentă cu cea a structurii adiacente neperforate.

(2) La navele cu o lungime mai mică de 45 m, aceste uși pot fi cu balamale, și trebuie să poată fi acționate local din fiecare parte a ușii și trebuie, în mod normal, să fie ținute închise în timp ce nava se află pe mare. Pe fiecare parte a ușii trebuie atașat un aviz care să precizeze că ușa trebuie ținută închisă în timp ce nava se află pe mare.

(3) La navele cu o lungime de 45 m sau mai mare, ușile etanșe la apă trebuie să fie glisante în:

(a) încăperile în care se intenționează să se deschidă în timpul navigației și dacă sunt amplasate cu pragurile sub linia de plutire de operare cea mai de sus, cu excepția cazului în care Administrația consideră că este imposibil sau inutil, ținând cont de tipul și exploatarea navelor; și

(b) partea inferioară a compartimentului mașini, unde există acces din aceasta la tunelul liniei de arbori.

În caz contrar, ușile etanșe la apă pot fi de tip cu balamale.

(4) Ușile glisante etanșe la apă trebuie să poată fi acționate atunci când nava este înclinată până la 15° în ambele direcții.

(5) Ușile glisante etanșe la apă acționate manual sau în alt mod trebuie să poată fi acționate local din fiecare parte a ușii; la navele cu lungimea de 45 m sau mai mare, aceste uși trebuie să poată fi acționate și prin telecomandă dintr-un loc accesibil deasupra punții de lucru, cu excepția cazului în care ușile sunt montate în încăperile de locuit ale echipajului.

(6) Posturile de comandă de la distanță trebuie prevăzute cu mijloace care să indice dacă o ușă glisantă este deschisă sau închisă.

Regula 3
Integritatea cocii

(1) Deschiderile exterioare trebuie să poată fi închise astfel încât să împiedice pătrunderea apei în navă. Deschiderile din punți, care pot fi deschise în timpul operațiunilor de pescuit, trebuie să fie amplasate în mod normal în apropierea planului diametral al navei. Cu toate acestea, Administrația poate aproba diferite amenajări dacă este convinsă că siguranța navei nu va fi afectată.

(2) Trapele pentru pește din traulerele din pupa trebuie să fie acționate de o sursă de energie și să poată fi comandate din orice loc care oferă o vedere neobstrucționată asupra funcționării trapelor.

Regula 4
Ușile etanșe la intemperii

(1) Toate deschiderile de acces din pereții etanși ai suprastructurilor și ai altor structuri exterioare, prin care apa ar putea pătrunde și pune în pericol nava, trebuie prevăzute cu uși fixate permanent de peretele etanș, încadrate și întărite astfel încât întreaga structură să aibă o rezistență similară cu cea a structurii neperforate, și să fie etanșe la intemperii atunci când sunt închise. Mijloacele de asigurare a etanșeității la intemperii ale acestor uși trebuie să constea din garnituri și dispozitive de blocare sau alte mijloace echivalente și trebuie să fie fixate permanent de peretele etanș sau de ușile în sine, și trebuie să fie aranjate astfel încât să poată fi acționate din fiecare parte a peretelui etanș. Fără a prejudicia siguranța echipajului, Administrația poate permite deschiderea ușilor doar dintr-o singură parte pentru camerele frigorifice, cu condiția instalării unui dispozitiv de alarmă corespunzător pentru a preveni blocarea persoanelor în spațiile respective.

(2) Înălțimea față de punte a pragurilor ușilor în tambuchiuri, suprastructuri și șahtul mașinilor, care asigură accesul direct la părți punții expuse intemperiilor și mării, nu va fi mai mică de 600 mm pe puntea de lucru și de 300 mm pe puntea suprastructurii. În cazul în care experiența acumulată în decursul exploatării justifică și dacă Administrația permite, aceste înălțimi pot fi reduse la un minim de 380 mm și respectiv 150 mm, cu excepția ușilor care au acces direct în compartimentele mașinilor.

Regula 5
Gurile de magazie închise cu capace din lemn

(1) Înălțimea ramelor gurilor de magazie față de punte nu trebuie să fie mai mică de 600 mm pe părțile expuse ale punții de lucru și de 300 mm pe puntea suprastructurilor.

(2) Grosimea netă a capacelor din lemn ale gurilor de magazie trebuie să includă o toleranță de uzură cauzată de manipularea brutală. În orice caz, grosimea netă a acestor capace va fi de cel puțin 4 mm pentru fiecare 100 mm de deschidere nesusținută, cu o valoare care nu poate fi mai mică de 40 mm, iar lățimea suprafețelor lor de rezemare nu va fi mai mică de 65 mm.

(3) Trebuie prevăzute dispozitive pentru asigurarea etanșeității la intemperii a capacelor din lemn ale gurilor de magazie, care să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație.

Regula 6
Gurile de magazie închise cu capace, care nu sunt din lemn

(1) Înălțimea deasupra punții a ramelor gurilor de magazie va fi cea specificată în regula 5 alin. (1). Înălțimea acestor rame poate fi redusă sau ramele pot fi omise în întregime, în cazul în care experiența de exploatare demonstrează că aceasta este justificat și Administrația aprobă, cu condiția ca în acest caz siguranța navelor să nu fie afectată. În acest caz, deschiderile gurilor de magazie vor fi menținute cât mai mici posibil, iar capacele vor fi fixate permanent prin balamale sau dispozitive echivalente și închise rapid și fixate sau cu mijloace la fel de eficiente, considerate satisfăcătoare de către Administrație.

(2) Pentru calculul de rezistență a capacelor gurilor de magazie, se presupune că capacele sunt supuse greutății încărcăturii care va fi transportată pe ele sau următoarelor sarcini statice, în dependență de faptul care dintre acestea este mai mare:

(a) 10 kN/m² pentru navele cu lungimea de 24 m;

(b) 17 kN/m² pentru navele cu lungimea de 100 m sau mai mare.

Pentru lungimi intermediare, valorile sarcinii se determină prin interpolare liniară. Administrația poate reduce sarcinile la nu mai puțin de 75% din valorile de mai sus pentru capacele gurilor de magazie situate pe puntea suprastructurii, într-o poziție aflată spre pupa unui punct situat la 0,25L de la perpendiculara prova.

(3) În cazul în care capacele sunt fabricate din oțel moale, efortul maxim calculat conform alin. (2) înmulțit cu 4,25 nu trebuie să depășească rezistența limită de rupere a materialului. Sub aceste sarcini, deformațiile nu trebuie să depășească valoarea de 0,0028 ori deschiderea.

(4) Capacele fabricate din alte materiale decât din oțel moale trebuie să aibă o rezistență cel puțin echivalentă rezistența celor fabricate din oțel moale, iar construcția lor trebuie să fie suficient de rigidă pentru a asigura etanșeitatea la intemperii sub sarcinile specificate în alin. (2).

(5) Capacele trebuie să fie prevăzute cu dispozitive de strângere și garnituri suficiente pentru a asigura etanșeitatea la intemperii, sau cu alte dispozitive similare, considerate ca fiind satisfăcătoare de către Administrație.

Regula 7
Deschiderile situate în încăperile de mașini

(1) Deschiderile compartimentului de mașini vor fi întărite şi înconjurate de pereţi de încadrare având rezistența echivalentă cu rezistența suprastructurii adiacente. Deschiderile exterioare de acces în acestea vor fi dotate cu uşi care îndeplinesc condiţiile prevăzute în regula 4.

(2) Deschiderile, altele decât cele de acces, trebuie prevăzute cu capace cu o rezistență echivalentă cu rezistența structurii neperforate, fixate permanent de acestea și trebuie să poată fi închise în mod etanș la intemperii.

Regula 8
Alte deschideri ale punții

(1) În cazul în care este esențial pentru operațiunile de pescuit, pot fi prevăzute guri de vizitare fără ramă la nivelul punții de tip filet, baionetă sau de alt tip echivalent, și cămine de vizitare, cu condiția ca acestea să poată fi închise etanș la apă, și aceste dispozitive să fie fixate permanent la structura adiacentă. Având în vedere dimensiunea și amplasarea deschiderilor, precum și construcția dispozitivelor de închidere, pot fi prevăzute închideri metal pe metal dacă Administrația este convinsă că acestea sunt într-adevăr etanșe la apă.

(2) Deschiderile, altele decât gurile de magazie, deschiderile pentru încăperea mașinilor, căminele de vizitare și gurile de vizitare fără ramă pe puntea de lucru sau puntea suprastructurii, trebuie protejate prin structuri închise prevăzute cu uși etanșe la intemperii sau dispozitive echivalente acestora. Tambuchiurile vor fi situate, pe cât este posibil, cât mai aproape de planul diametral al navei.

Regula 9
Ventilatoarele

(1) La navele cu o lungime de 45 m sau mai mare, înălțimea ramelor ventilatoarelor față de punte, altele decât ramele ventilatoarelor pentru încăperea mașinilor, trebuie să fie de cel puțin 900 mm pe puntea de lucru și de cel puțin 760 mm pe puntea suprastructurii. La navele cu o lungime mai mică de 45 m, înălțimea acestor rame trebuie să fie de 760 mm, respectiv 450 mm. Înălțimea față de punte a deschiderilor ventilatoarelor pentru încăperea mașinilor trebuie să fie considerată satisfăcătoare de către Administrație.

(2) Ramele ventilatoarelor vor avea o rezistență echivalentă cu cea a structurii adiacente şi trebuie să poată fi închise etanş la intemperii prin dispozitive de închidere fixate permanent de ventilator sau de structura adiacentă. În cazul în care rama oricărui ventilator depășește 900 mm înălțime, aceasta trebuie să fie întărită în mod corespunzător.

(3) La navele cu o lungime de 45 m sau mai mare nu sunt necesare dispozitive de închidere ale ventilatoarelor, ale căror rame se extind la mai mult de 4,5 m deasupra punții de lucru sau la mai mult de 2,3 m deasupra punții suprastructurii, cu excepția cazului în care Administrația solicită aceasta în mod explicit. La navele cu o lungime mai mică de 45 m, nu sunt necesare dispozitive de închidere ale ventilatoarelor, ale căror rame se extind la mai mult de 3,4 m deasupra punții de lucru sau la mai mult de 1,7 m deasupra punții suprastructurii. Dacă Administrația este convinsă că este puțin probabil ca apa să pătrundă în interiorul navei prin ventilatoarele din încăperea mașinilor, dispozitivele de închidere ale acestor ventilatoare pot fi omise.

Regula 10
Tubulatura de aerisire

(1) În cazul în care tubulatura de aerisire a tancurilor şi a spaţiilor goale de sub punte se extinde deasupra punţii de lucru sau a punţii suprastructurii, părţile expuse ale tubulaturii vor avea o rezistenţă echivalentă cu rezistenţa structurilor adiacente şi vor fi prevăzute cu protecţie corespunzătoare. Deschiderile tubulaturii de aerisire vor fi prevăzute cu mijloace de închidere, permanent fixate de tubulatură sau de structura adiacentă.

(2) Înălţimea tubulaturii de aerisire deasupra punţii până în punctul în care apa poate avea acces dedesubt va fi de cel puţin 760 mm pe puntea de lucru şi de cel puţin 450 mm pe puntea suprastructurii. Administraţia poate accepta reducerea înălţimii unui tub de aerisire pentru a nu stânjeni operaţiunile de pescuit.

SECRETARIAT

Regula 11
Tubulatura de sondă

(1) Va fi prevăzută o tubulatură de sondă care să fie considerată satisfăcătoare de către Administrație:

(a) la santinele acelor compartimente, care nu sunt ușor accesibile în orice moment în timpul voiajului; și

(b) la toate tancurile și coferdamurile.

(2) În cazul în care sunt prevăzute tubulaturi de sondă, extremitățile lor superioare se vor extinde până la o poziţie uşor accesibilă şi, dacă este posibil, deasupra punţii de lucru. Deschiderile lor vor fi prevăzute cu mijloace de închidere fixate permanent. Tubulaturile de sondă, care nu sunt extinse deasupra punţii de lucru, vor fi prevăzute cu dispozitive cu auto-închidere.

Regula 12
Hublourile și ferestrele

(1) Hublourile încăperilor aflate sub puntea de lucru şi hublourile aflate în interiorul structurilor închise pe această punte vor fi prevăzute cu capace cu balamale care pot fi închise etanş la apă.

(2) Niciun hublou nu va fi instalat într-o asemenea poziţie încât rama acestuia să fie la mai puţin de 500 mm deasupra liniei de plutire de operare celei mai de sus.

(3) Hublourile montate la mai puţin de 1000 mm deasupra liniei de plutire de operare celei mai de sus vor fi de tip fix.

(4) Hublourile, împreună cu geamurile şi capacele lor, vor fi de o construcţie aprobată. Acelea care pot fi deteriorate de uneltele de pescuit vor fi protejate în mod corespunzător.

(5) Pentru ferestrele timoneriei va fi folosit un geam incasabil sau echivalentul acestuia.

(6) Administrația poate accepta hublouri şi ferestre fără capace în pereţii laterali şi din pupa ai rufurilor situate pe sau deasupra punţii de lucru, dacă consideră că astfel siguranţa navei nu va fi afectată.

Regula 13
Prizele de apă şi scurgerile

(1) Scurgerile, care traversează bordajul exterior provenind din spaţii aflate sub puntea de lucru sau din suprastructuri închise sau rufuri de pe puntea de lucru prevăzute cu uşi care corespund cerinţelor regulii 4, vor fi dotate cu mijloace accesibile care împiedică pătrunderea apei în interiorul navei. În mod normal, fiecare scurgere va avea o supapă automată cu reţinere prevăzută cu un mijloc de închidere manevrabil direct dintr-un loc accesibil. O astfel de supapă nu este necesară în cazul care Administrația consideră că intrarea apei în navă prin deschidere nu poate conduce la o inundare periculoasă şi că grosimea ţevilor este suficientă. Mijloacele de acționare a supapei cu comandă directă vor fi prevăzute cu un indicator care să arate dacă supapa este deschisă sau închisă.

(2) În încăperile de maşini supravegheate, prizele de apă de mare şi scurgerile principale şi auxiliare esenţiale pentru funcţionarea maşinilor pot fi cu comandă locală. Comenzile trebuie să fie accesibile şi vor fi prevăzute cu indicatori care arată dacă supapele sunt deschise sau închise.

(3) Armăturile fixate de bordaj şi supapele necesare conform acestei reguli vor fi din otel, bronz sau alt material ductil aprobat. Toate tubulaturile dintre bordaj şi supape vor fi din otel cu

excepţia celor din încăperi, altele decât cele pentru maşini ale navelor construite din alte materiale decât oţel, pentru care Administraţia poate aproba folosirea altor materiale.

Regula 14
Sabordurile

(1) În cazul în care parapetul de pe părţile expuse intemperiilor ale punţii de lucru formează puţuri, suprafaţa minimă a sabordurilor (A) exprimată în metri pătraţi, în fiecare bord al navei pentru fiecare puţ de pe puntea de lucru, va fi determinată în funcţie de lungimea (*l*) şi de înălţimea parapetului din puţ, după cum urmează:

(a) A = 0,07 / (/ nu trebuie luat mai mare de 0,07L).

(b) (i) În cazul în care parapetul are înălţimea medie mai mare de 1200 mm, suprafaţa necesară va fi sporită cu 0,004 m^2 pe metru de lungime de puţ pentru fiecare 100 mm diferenţă de înălţime.

(ii) În cazul în care parapetul are o înălţime medie mai mică de 900 mm, suprafaţa necesară poate fi micşorată cu 0,004 m^2 pe metru de lungime de puţ pentru fiecare 100 mm diferenţă de înălţime.

(2) Suprafaţa sabordurilor calculată conform alin. (1) va fi mărită dacă Administraţia consideră că selatura navei nu este suficientă pentru a asigura o evacuare rapidă şi eficientă a apei acumulate pe punte.

(3) Cu condiţia aprobării de către Administraţie, suprafaţa minimă a sabordului pentru fiecare puţ pe puntea suprastructurii va fi cel puţin 1/2 din suprafaţa (A) menţionată la punctul (1).

(4) Sabordurile vor fi astfel dispuse pe lungimea parapetului încât să asigure evacuarea cât mai rapidă şi mai eficientă a apei de pe punte. Marginile inferioare ale sabordurilor vor fi cât mai apropiate posibil de punte.

(5) Pereţii demontabili din lemn şi dispozitivele de arimare a instalaţiei de pescuit vor fi plasate astfel încât eficienţa sabordurilor să nu fie micşorată. Pereţii demontabili vor fi astfel construiţi încât să fie blocaţi pe poziţie când sunt în folosinţă şi să nu împiedice evacuarea apei acumulate.

(6) Sabordurile care au înălţimea de peste 300 mm vor fi prevăzute cu bare la o distanţă de cel mult 230 mm între ele, dar nu mai puţin de 150 mm sau cu alte mijloace de protecţie corespunzătoare. Capacele sabordurilor, dacă există, vor avea o construcţie aprobată. În cazul în care sunt necesare dispozitive pentru blocarea capacelor sabordurilor în decursul operaţiilor de pescuit, acestea vor fi astfel încât să fie considerate corespunzătoare de către Administraţie şi vor fi uşor de manevrat dintr-un loc uşor accesibil.

(7) La navele destinate să fie exploatate în regiuni în care pot apare depuneri de gheaţă, capacele şi dispozitivele de protecţie ale sabordurilor vor fi astfel încât să poată fi demontate uşor în vederea limitării acoperirii lor cu gheaţă. Dimensiunile deschiderilor şi mijloacele prevăzute pentru demontarea acestor dispozitive de protecţie vor fi astfel încât să fie considerate corespunzătoare de către Administraţie.

Regula 15
Instalaţiile de ancorare şi legarea

Orice navă va fi prevăzută cu o instalaţie de ancorare concepută pentru o funcţionare rapidă şi sigură şi care va consta din ancore, lanţuri de ancoră sau parâme metalice, stope şi un vinci de ancoră sau alte dispozitive care să permită coborârea şi ridicarea ancorei şi pentru menţinerea navei la ancoră în toate condiţiile de serviciu previzibile. Navele vor fi de asemenea prevăzute cu o instalaţie de legare corespunzătoare pentru o legare sigură în toate condiţiile de exploatare.

Instalaţiile de ancorare şi de legare trebuie să fie considerate corespunzătoare de către Administraţie.[3]

CAPITOLUL III
STABILITATEA ŞI STAREA AFERENTĂ DE NAVIGABILITATE

Regula 1
Generalităţi

Navele trebuie să fie proiectate şi construite astfel încât să satisfacă cerinţele prezentului capitol în situaţiile de exploatare menţionate în regula 7. Calculele curbelor braţelor de redresare trebuie să fie considerate satisfăcătoare de Administraţie.[4]

Regula 2
Criteriile de stabilitate

(1) Navele vor fi proiectate şi construite astfel încât să corespundă următoarelor criterii minime de stabilitate, cu excepţia cazului în care Administraţia este convinsă că experienţa operaţională justifică abateri de la acestea:

(a) aria de sub curba braţului de redresare (curba GZ) nu va fi mai mică decât 0,055 metru-radiani până la un unghi de înclinare transversală de 30° şi nu va fi mai mică decât 0,09 metru-radiani până la unghiul de înclinare transversală de 40° sau unghiul de inundare Θ_f, dacă acest unghi este mai mic de 40°. De asemenea, aria de sub curba braţului de redresare (curba GZ) dintre unghiurile de înclinare transversală de 30° şi 40° sau între 30° şi Θ_f, dacă acest unghi este mai mic de 40°, nu trebuie să fie mai mică de 0,03 metru-radiani. Unghiul Θ_f este unghiul de înclinare transversală de la care deschiderile din coca, suprastructură sau rufuri, care nu pot fi închise rapid în mod etanş la intemperii, se inundă. În cazul aplicării acestui criteriu, deschiderile mici prin care nu poate avea loc inundarea progresivă pot fi considerate ca nefiind deschise;

(b) braţul de redresare GZ trebuie să fie de cel puţin 200 mm la un unghi de înclinare egal sau mai mare de 30°;

(c) braţul de redresare maxim GZ_{max} trebuie să fie la un unghi de înclinare de preferinţă mai mare de 30°, dar nu mai mic de 25°;

(d) înălţimea metacentrică iniţială GM nu trebuie să fie mai mică de 350 mm pentru navele cu o singură punte. La navele cu suprastructură completă sau la navele cu o lungime de 70 m sau mai mare, înălţimea metacentrică poate fi redusă astfel încât să fie considerată satisfăcătoare de către Administraţie, dar în niciun caz nu trebuie să fie mai mică de 150 mm.

(2) În cazul în care sunt prevăzute dispozitive pentru limitarea unghiurilor de ruliu, altele decât chilele de ruliu, Administraţia trebuie să se asigure că criteriile de stabilitate prevăzute în alin. (1) sunt menţinute în toate condiţiile de operare.

(3) În cazul în care, în scopul respectării criteriilor din alin. (1), se prevede ambarcare de balast, tipul şi amplasarea acestuia trebuie să fie considerate ca fiind satisfăcătoare de către Administraţie.

---

[3] Consultaţi Anexa II, *Practici recomandate pentru instalaţiile de ancorare şi legare*, din partea B a *Codului de siguranţă pentru pescari şi nave de pescuit* din 2005.

[4] Consultaţi partea B, capitolul 2, secţiunea 2.1 din *Codul internaţional privind stabilitatea navei în stare intactă* din 2008, adoptat de Comitetului pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.267(85) şi *Codul de practică privind precizia informaţiilor privind stabilitatea navelor de pescuit*, adoptat de Organizaţie prin Rezoluţia A.267(VIII).

Regula 3
Inundarea magaziilor de peşte

Unghiul de înclinare la care s-ar putea produce inundarea treptată a magaziilor de peşte prin gurile de magazie care rămân deschise în timpul operaţiilor de pescuit şi care nu pot fi închise rapid, va fi de cel puţin 20°, cu excepţia cazurilor în care criteriile de stabilitate prevăzute de regula 2 alin (1) pot fi respectate cu magaziile respective de peşte parţial sau complet inundate.

Regula 4
Metodele specifice de pescuit

Navele care pescuiesc prin metode speciale datorită cărora, în timpul operaţiilor de pescuit, suportă acţiunea unor forţe exterioare suplimentare, trebuie să satisfacă criteriile de stabilitate prevăzute în regula 2 alin. (1), sporite, dacă este necesar, într-o măsură considerată ca fiind satisfăcătoare de către Administraţie.

Regula 5
Vântul puternic şi ruliul

Navele trebuie să poată rezista, în modul considerat satisfăcător de către Administraţie, la acţiunea vântului puternic şi a ruliului asociate cu condiţiile mării, ţinând cont de condiţiile meteorologice sezoniere, starea mării în care va fi exploatată nava, tipul şi modul ei de operare.[5]

Regula 6
Apa pe punte

Navele trebuie să poată rezista, într-un mod considerat satisfăcător de către Administraţie, la acţiunea apei aflate pe punte, ţinând cont de condiţiile meteorologice sezoniere, starea mării în care va opera nava, tipul navei şi modul ei de operare.[6]

Regula 7
Condiţiile de operare

(1) Numărul şi tipul condiţiilor de operare trebuie considerate satisfăcătoare de către Administraţie şi trebuie să includă următoarele, în dependenţă de caz:

(a) plecarea spre zonele de pescuit cu combustibil, provizii, gheaţă, echipament de pescuit etc. pline/complete;

(b) plecarea din zonele de pescuit cu captura completă;

(c) sosirea în portul de origine cu captura completă şi 10% de provizii, combustibil etc.; şi

(d) sosirea în portul de origine cu 10% de provizii, combustibil etc. şi o captură minimă, care în mod normal este de 20% din captura totală, dar poate fi de până la 40%, cu condiţia ca Administraţia să fie convinsă că tipul de operare justifică o astfel de valoare.

(2) În afara cazurilor specifice de operare indicate în alin. (1), Administraţia trebuie să fie convinsă că şi în alte condiţii de operare reale, criteriile minime de stabilitate indicate în regula 2 sunt îndeplinite, inclusiv în situaţiile care conduc la cele mai scăzute valori ale parametrilor de stabilitate indicaţi în criteriile respective. De asemenea, Administraţia trebuie să se asigure că

---

[5] Consultaţi partea B, capitolul 2, p. 2.1.4 din *Codul internaţional privind stabilitatea navei în stare intactă* din 2008, adoptat de Comitetului pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.267(85).

[6] Consultaţi *Ghidul privind o metodă de calcul al acţiunii apei asupra punţii*, din Recomandarea 1 din Anexa 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993, astfel cum este reprodus în Anexa 3 la prezentul text consolidat.

SECRETARIAT

sunt luate în considerare condiţiile specifice în cazul schimbării modului de operare sau a zonelor de operare a navei, care influenţează criteriile de stabilitate prevăzute în acest capitol.

(3) În calculele privind cazurile menţionate în alin. (1), vor fi incluse următoarele:

(a) corecţia datorată greutăţii plaselor ude şi tachelajului etc., de pe punte;

(b) corecţia datorată acoperirii cu gheaţă, dacă se prevede apariţia acesteia, în conformitate cu dispoziţiile din regula 8;

(c) o distribuire omogenă a peştelui prins, cu excepţia cazului în care acest lucru nu este în contradicţie cu practica;

(d) captura de peşte de pe punte, dacă este anticipată, în condiţiile de operare menţionate în alin. (1) p. (b) şi (c) şi alin. (2);

(e) apa de balast, dacă este transportată în tancuri special amenajate sau în alte tancuri amenajate corespunzător şi pentru transportarea apei de balast; şi

(f) corecţia pentru efectul suprafeţelor libere ale lichidelor şi, dacă este cazul, pentru peştele transportat.

Regula 8
Acoperirea cu gheaţă

(1) Pentru navele care operează în zone în care este posibil să apară acoperiri cu gheaţă, se va ţine cont de următoarele normele de acoperire cu gheaţă:[7]

(a) 30 kg/m^2 pe punţile şi pasarelele expuse la intemperii;

(b) 7,5 kg/m2 pentru aria laterală proiectată a fiecărui bord al navei deasupra planului de plutire;

(c) aria laterală proiectată a suprafeţelor întrerupte ale balustradei, vergilor (cu excepţia catargelor) şi a tachelajul navelor fără vele, precum şi aria laterală proiectată a altor obiecte mici, se calculează prin majorarea ariei totale proiectate a suprafeţelor neîntrerupte cu 5% şi a momentelor statice ale acestei arii cu 10%.

(2) Navele destinate operării în zone în care se ştie că va avea loc acoperirea cu gheaţă, trebuie să fie:

(a) proiectate astfel încât acoperirea cu gheaţă să se reducă la minim; şi

(b) echipate cu mijloacele de îndepărtare a gheţii pe care Administraţia le poate solicita.

Regula 9
Proba de înclinare

(1) La finalizarea construcţiei, orice navă va fi supusă unei probe de înclinare şi vor fi determinate deplasamentul real al navei şi poziţia centrului de greutate pentru situaţia de navă goală.

[7] Pentru zonele maritime în care poate avea loc acoperirea cu gheaţă şi se sugerează modificarea normelor de formare a gheţii, consultaţi *Ghidul privind acoperirea cu gheaţă*, din Recomandarea 2 din Anexa 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993, reprodus în Anexa 3 la acest text consolidat, şi partea B, capitolul 6, secţiunea 6.3 din, şi Anexa 2 la *Codul internaţional privind stabilitatea navei în stare intactă* din 2008, adoptat de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.267(85).

SECRETARIAT

(2) În cazul în care o navă suferă transformări constructive care afectează situaţia de navă goală şi poziţia centrului ei de greutate, nava va fi din nou supusă unei probe de înclinări, în cazul în care Administraţia consideră acest lucru necesar, iar informaţia asupra stabilităţii va fi revizuită.

(3) Administraţia poate scuti o anumită navă de proba de înclinări cu condiţia ca să existe date corespunzătoare privind stabilitatea, ca urmare a probei de înclinări la care a fost supusă o navă identică, şi dacă se poate demonstra într-un mod satisfăcător pentru Administraţie că datele respective oferă informaţii sigure în ceea ce priveşte stabilitatea pentru nava care beneficiază de această scutire.

Regula 10
Informaţii privind stabilitatea

(1) Pentru a permite comandantului să aprecieze cu uşurinţă şi siguranţă stabilitatea navei în diferite condiţii de operare, i se vor transmite informaţii corespunzătoare privind stabilitatea.[8] Această informaţie va conţine instrucţiuni specifice destinate comandantului prin care acesta este prevenit despre aceste condiţii de operare, care ar putea afecta negativ stabilitatea sau asieta navei. O copie a informaţiilor privind stabilitatea va fi transmisă Administraţiei pentru aprobare.[9]

(2) Informaţiile privind stabilitatea aprobate vor fi păstrate la bord, într-un loc uşor accesibil în orice moment şi vor fi verificate în timpul inspecţiilor periodice ale navei pentru a avea certitudinea că acestea au fost aprobate pentru condiţiile de operare actuale ale navei.

(3) În cazul în care o navă este supusă unor transformări constructive care afectează stabilitatea acestea, calculele de stabilitate trebuie revizuite şi apoi prezentate Administraţiei pentru aprobare. În cazul în care Administraţia consideră că informaţiile privind stabilitate trebuie revizuite, comandantului i se vor transmite informaţii noi, acestea înlocuind informaţiile vechi, care vor fi anulate.

Regula 11
Pereţii de separare demontabili în magaziile de peşte

Captura de peşte trebuie să fie asigurată în mod corespunzător pentru a evita deplasarea sa, care ar putea produce o asietă sau o înclinare periculoasă a navei. Dimensionarea pereţilor de separare din magaziile de peşte, în cazul în care astfel de pereţi sunt prevăzuţi, trebuie aprobată de către Administraţie.[10]

Regula 12
Înălţimea etravei

Înălţimea etravei va fi suficientă, în mod satisfăcător pentru Administraţie, pentru a preveni îmbarcarea unei cantităţi excesive de apă şi va fi determinată ţinând cont de condiţiile meteorologice sezoniere, stările mării în care va opera nava, tipul navei şi modul acesteia de operare.[11]

Regula 13
Pescajul maxim admisibil de operare

---

[8] Consultaţi *Ghidul privind informaţiile de stabilitate* din Recomandarea 2 din Anexa 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993, reprodus în Anexa 3 la acest text consolidat, şi partea B, capitolul 6, secţiunea 6.3 din, şi Anexa 2 la *Codul internaţional privind stabilitatea navei în stare intactă* din 2008, adoptat de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.267(85).

[9] Consultaţi *Codul de practică privind precizia informaţiilor privind stabilitatea navelor de pescuit*, adoptat de Organizaţie prin Rezoluţia A.267(VIII).

[10] Consultaţi *Practica recomandată privind pereţii de separare demontabili în magaziile do peşte* din *Recomandarea privind stabilitatea navelor de pescuit în stare intactă* adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.168(ES.IV) modificată prin Rezoluţia A.268(VIII).

[11] Consultaţi *Ghidul privind metoda de calcul al înălţimii prova* din Recomandarea 4 din Anexa 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993, reprodus în Anexa 3 la acest text consolidat.

Pescajul maxim admisibil de operare va fi aprobat de către Administraţie şi va fi astfel încât, în condiţia de operare corespunzătoare acestui pescaj, să fie satisfăcute criteriile de stabilitate din prezentul capitol şi cerinţele prevăzute în capitolele II şi VI, în dependenţă de caz.

Regula 14
Compartimentarea şi stabilitatea în caz de avarie

Navele cu lungimea de 100 m sau mai mare, în care numărul total de persoane transportate este de 100 sau mai mult, vor fi astfel, spre satisfacţia Administraţiei, încât să poată să rămână în stare de plutire cu o stabilitate pozitivă, după inundarea oricărui compartiment considerat avariat, ţinând cont de tipul navei, serviciul pentru care este destinată şi zona de operare.[12]

CAPITOLUL IV
MAŞINILE ŞI INSTALAŢIILE ELECTRICE ŞI ÎNCĂPERILE DE MAŞINI NESUPRAVEGHATE PERIODIC

PARTEA A
GENERALITĂŢI

Regula 1
Aplicarea

Prevederile acestui capitol se aplică navelor cu o lungime de 45 m sau mai mare.

Regula 2
Definiţii

(1) *Instalaţia principală de guvernare* cuprinde maşinile, agregatele de putere ale instalaţiei de guvernare, dacă există, şi echipamentul auxiliar şi mijloacele de aplicare a cuplului la axul cârmei (de exemplu eche sau sector) necesare pentru a mişca cârma în scopul guvernării navei în condiţii normale de exploatare.

(2) *Mijloacele auxiliare de activare a cârmei* sunt echipamentele prevăzute pentru a mişca cârma în scopul guvernării navei în cazul unei avarii la instalaţia principală de guvernare.

(3) *Agregatul de putere al instalaţiei de guvernare* înseamnă:

(a) în cazul instalaţiei electrice de guvernare, un motor electric şi echipamentul său electric aferent;

(b) în cazul instalaţiei electro-hidraulice de guvernare, un motor electric şi echipamentul său electric aferent şi pompa conexată; şi

(c) în cazul altei instalaţii de guvernare hidraulice, un motor de acţionare şi pompa conexată.

(4) *Viteza maximă de serviciu înainte* este cea mai mare viteză pentru care nava este proiectată să o menţină în serviciu pe mare la pescajul maxim admisibil de operare.

(5) *Viteza maximă înapoi* este viteza estimată pe care o navă o poate realiza la puterea maximă înapoi de proiect, la pescajul maxim admisibil de operare.

---

[12] Consultaţi *Ghidul privind compartimentarea şi calculele stabilităţii în caz de avarie* din Recomandarea 5 din Anexa 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993.

(6) *Agregatul de combustibil* este echipamentul folosit pentru prepararea combustibilului pentru alimentarea unei căldări cu arzător, sau echipamentul folosit pentru prepararea combustibilului folosit de un motor cu ardere internă, şi include toate pompele de presiune pentru combustibil, filtrele şi încălzitoarele care utilizează combustibil la o presiune mai mare de 0,18 N/mm^2.

(7) *Condiţiile normale de funcţionare şi locuit* sunt condiţiile conform cărora nava în întregime, maşinile sale, mijloacele de propulsie principale şi auxiliare, instalaţia de guvernare şi echipamentul aferent, mijloacele de siguranţă a navigaţiei şi de limitare a riscurilor de incendiu şi inundare, mijloacele interne şi externe de comunicare şi semnalizare, mijloacele de evacuare şi vinciurile pentru bărcile de urgenţă, sunt în stare corespunzătoare de funcţionare, iar condiţiile minime de confort pentru locuit sunt satisfăcătoare.

(8) *Nava lipsită de energie* este condiţia în care instalaţia principală de propulsie, căldările şi instalaţiile auxiliare nu sunt în funcţionare datorită lipsei energiei electrice.

(9) *Tabloul principal de distribuţie* este un tablou de distribuţie alimentat direct de la sursa principală de energie electrică şi destinat distribuirii energiei electrice.

(10) *Încăperile de maşini periodic nesupravegheate* sunt acele spaţii în care se află maşina principală de propulsie şi agregatele aferente şi toate sursele principale de alimentare cu energie electrică şi care nu sunt supravegheate tot timpul, în toate condiţiile de exploatare, inclusiv în timpul manevrei navei.

Regula 3
Generalităţi

Instalaţiile de maşini

(1) Instalaţiile principale de propulsie, dispozitivele de comandă, tubulatura de aburi, instalaţiile de combustibil, de aer comprimat, electrice şi frigorifice; maşinile auxiliare; căldările şi alte recipiente sub presiune; tubulatura şi instalaţiile de pompare, instalaţiile de guvernare şi instalaţiile cu acţionare mecanică, arborii şi cuplajele de transmitere a puterii vor fi proiectate, construite, încercate, instalate şi exploatate într-un mod considerat satisfăcător de către Administraţie. Aceste maşini şi instalaţii, precum şi instalaţiile de ridicat, vinciurile, echipamentele de manipulare şi prelucrare a peştelui vor fi protejate astfel încât să se reducă la minim orice pericol pentru persoanele aflate la bord. O atenţie specială va fi acordată elementelor mobile, suprafeţelor fierbinţi şi altor pericole.

(2) Încăperile de maşini vor fi astfel proiectate încât să asigure accesul sigur şi liber la toate maşinile şi comenzile lor, precum şi la orice alte elemente care ar avea nevoie de întreţinere. Aceste încăperi vor fi ventilate în mod corespunzător.

(3) (a) Vor fi prevăzute mijloace prin care să se asigure sau să se restabilească funcţionarea maşinii de propulsie, chiar şi în cazul în care unul dintre agregatele auxiliare esenţiale s-ar defecta. O atenţie deosebită va fi acordată funcţionării:

(i) instalaţiilor care alimentează maşina principală de propulsie cu combustibil sub presiune;

(ii) surselor normale de ulei de ungere sub presiune;

(iii) instalaţiilor hidraulice, pneumatice şi electrice pentru comanda maşinii principale de propulsie, inclusiv a elicelor cu pas reglabil;

(iv) surselor de apă sub presiune pentru sistemele de răcire ale maşinii principale de propulsie; şi

SECRETARIAT

(v) unui compresor de aer şi unui rezervor de aer pentru pornire sau comandă;

cu condiţia ca Administraţia, având în vedere siguranţa generală, să admite o reducere parţială a randamentului în locul unei funcţionări normale complete.

(b) Vor fi prevăzute mijloace care să permită punerea în funcţiune a maşinilor fără ajutor din afară dacă nava este lipsită de energie.

(4) Maşinile principale de propulsie şi toate instalaţiile auxiliare esenţiale pentru propulsie şi siguranţa navei prevăzute vor fi astfel încât să poată funcţiona în poziţia lor de montaj când nava este în poziţie normală sau înclinată într-un bord sau altul până la 15° în condiţii statice şi până la 22,5°, în oricare bord, în condiţii dinamice, adică are ruliu şi simultan tangaj (înclinări dinamice) până la 7,5° spre prova sau pupa. Administraţia poate permite abateri de la aceste unghiuri, având în vedere tipul, dimensiunile şi condiţiile de exploatare ale navei.

(5) O atenţie specială va fi acordată proiectării, construcţiei şi montării instalaţiilor maşinii de propulsie astfel încât orice fel de vibraţie a acestora să nu producă tensiuni exagerate în instalaţii în intervale normale de funcţionare.

Instalaţiile electrice

(6) Proiectarea şi construcţia instalaţiilor electrice va fi astfel încât să se asigure:

(a) serviciile necesare pentru menţinerea navei în condiţii normale de operare şi de locuit fără a se recurge la o sursă de energie de avarie;

(b) serviciile esenţiale siguranţei în cazul avariei sursei principale de energie; şi

(c) protecţia echipajului şi navei împotriva accidentelor electrice.

(7) Regulile 16 – 18 trebuie să fie implementate și aplicate uniform într-un mod satisfăcător pentru Administrație.[13]

Încăperile de maşini nesupravegheate periodic

(8) Regulile 19 - 24 se vor aplica, suplimentar față de regulile 3 - 18 şi V/1 - V/44, navelor cu încăperi de maşini periodic nesupravegheate.

(9) Vor fi luate măsuri pentru a asigura, într-un mod satisfăcător pentru Administrație, buna funcţionare a tuturor echipamentelor în toate condiţiile de operare, inclusiv în timpul manevrei navei, şi vor fi prevăzute inspecţii regulate şi probe de rutină, într-un mod satisfăcător pentru Administrație, pentru a asigura o funcţionare continuă corectă.

(10) Navele vor fi prevăzute cu documente de evidenţă, într-un mod satisfăcător pentru Administrație, privind starea lor de operare fără prezenţa permanentă a personalului în încăperile de maşini.

PARTEA B
INSTALAȚIILE DE MAȘINI
(A se vedea și regula 3)

Regula 4
Mașinile

[13] Consultaţi, de asemenea, recomandările publicate de Comisia Electrotehnică Internaţională şi, în special, Publicaţia 60092, Electrical installations in ships (Instalaţiile electrice ale navelor).

SECRETARIAT

(1) Maşinile principale şi auxiliare importante pentru propulsia şi siguranţa navei vor fi prevăzute cu mijloace eficiente de comandă.

(2) Motoarele cu ardere internă cu un diametru al cilindrului mai mare de 200 mm sau cu volumul carterului mai mare de 0,6 m^3, vor fi prevăzute cu supape de siguranţă împotriva exploziei în carter de un tip aprobat şi cu o secţiune de descărcare suficientă.

(3) În cazul în care maşinile principale sau auxiliare inclusiv recipientele sub presiune sau orice parte a acestor maşini se află sub presiune internă şi pot fi supuse unei suprapresiuni periculoase, vor fi prevăzute dispozitive, unde este cazul, de protecţie împotriva presiunii excesive.

(4) Toate angrenajele şi fiecare arbore şi cuplaj folosite pentru transmiterea puterii la maşinile esenţiale pentru propulsia şi siguranţa navei sau siguranţa persoanelor aflate la bord vor fi proiectate şi construite astfel încât să reziste la eforturile maxime de lucru la care pot fi supuse în toate condiţiile de exploatare. Va fi acordată atenţia cuvenită tipului de motoare de care sunt antrenate sau din care fac parte.

(5) Maşinile principale de propulsie şi, atunci când este cazul, maşinile auxiliare, vor fi prevăzute cu dispozitive de oprire automată în caz de avarie, ca de exemplu, lipsa alimentării cu ulei, fapt care ar putea conduce imediat la avarie, defectare completă sau explozie. Va fi prevăzută, de asemenea, o alarmă de prevenire care se va declanşa înainte de oprirea automată, dar Administraţia poate permite măsuri pentru deconectarea dispozitivelor de oprire automată. De asemenea, Administraţia poate scuti navele de aplicarea prevederilor acestui alineat, în funcţie de tipul navei sau de exploatarea ei specifică.

Regula 5
Mijloacele de mers înapoi[14]

(1) Navele vor avea putere la mersul înapoi suficientă pentru a asigura un control corespunzător al navei în toate circumstanţele normale.

(2) Capacitatea maşinilor de a inversa sensul împingerii elicei într-un timp suficient astfel încât nava să se poată opri pe o distanţă rezonabilă când ea se află în regimul de mers înainte la viteza maximă de serviciu va fi demonstrată pe mare.

Regula 6
Căldările de abur, instalaţiile de alimentare şi tubulatura de abur

(1) Fiecare căldare de abur şi fiecare generator de abur fără arzător vor fi prevăzute cu cel puţin două supape de siguranţă de capacitate corespunzătoare. Totuşi, Administraţia poate permite, având în vedere debitul sau celelalte caracteristici ale oricărei căldări de abur sau generator de abur fără arzător, să se monteze doar o singură supapă de siguranţă, în cazul în care consideră satisfăcătoare realizarea prin aceasta a unei protecţii corespunzătoare împotriva suprapresiunii.

(2) Fiecare căldare de abur cu combustibil lichid care este destinată să funcţioneze fără supravegherea personalului de serviciu va fi dotată cu dispozitive de siguranţă care să întrerupă alimentarea cu combustibil şi care să declanşeze alarma în cazul unui nivel scăzut de apă, întreruperii debitului de aer sau întreruperii flăcării.

---

[14] Consultaţi *Recomandarea privind acordarea şi afişarea informaţiilor de manevră la bordul navelor*, adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.601(15) şi *Standardele pentru manevrabilitatea navelor*, adoptate de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.137(76).

SECRETARIAT

(3) Administrația va acorda o atenție deosebită instalațiilor căldării de abur pentru a asigura că instalația de alimentare, dispozitivele de control și de siguranță sunt corespunzătoare în toate privințele în scopul asigurării securității căldărilor, recipientelor de abur sub presiune și tubulaturii de abur.

Regula 7
Comunicațiile între timonerie și încăperea de mașini

Vor fi prevăzute două mijloace separate de comunicare între timonerie și platforma de comandă din încăperea de mașini, din care unul va fi telegraful din compartimentul de mașini.

Regula 8
Comanda din timonerie a instalației de propulsie

(1) În cazul în care instalația de propulsie este comandată de la distanță din timonerie, vor fi respectate următoarele cerințe:

(a) în toate condițiile de operare, inclusiv în cazul manevrei navei, turația, sensul de rotație și, dacă este cazul, pasul elicei, vor fi comandate integral din timonerie;

(b) comanda de la distanță menționată în p. (a) va fi realizată cu un dispozitiv de comandă, în mod satisfăcător pentru Administrație, și, dacă este necesar, cu posibilități de prevenire a supraîncărcării mașinii de propulsie;

(c) în timonerie va fi prevăzut un dispozitiv de oprire în caz de avarie a mașinii principale de propulsive, care va fi independent de sistemul de comandă din timonerie menționat în p. (a);

(d) comanda de la distanță a mașinii de propulsie va fi astfel încât să fie posibilă doar dintr-un singur post odată; în orice post de comandă se admite instalarea dispozitivelor de comandă interconectate. Fiecare post va fi prevăzut cu un indicator care să arate ce post comandă mașina de propulsie. Transmiterea comenzii între timonerie și încăperile de mașini va fi posibilă doar în încăperea de mașini sau la postul de comandă;

(e) în timonerie vor fi prevăzute indicatoare pentru:

(i) turația și sensul de rotație a elicei, în cazul elicelor cu pas fix;

(ii) turația elicei și pasul, în cazul elicelor cu pas reglabil; și

(iii) alarma de prevenire necesară conform regulii 4 alin. (5);

(f) va exista posibilitatea de a comanda local mașina de propulsie, chiar și în caz de avarie la una din componentele instalației de comandă de la distanță;

(g) concepția instalației de comandă de la distanță va fi astfel încât în caz de defectare să se declanșeze o alarmă, iar turația și sensul de rotație stabilite dinainte să se mențină până la declanșarea comenzii locale, doar în cazul în care Administrația nu consideră că acest lucru este imposibil;

(h) vor fi luate măsuri speciale pentru ca pornirea automată să nu epuizeze posibilitățile de pornire. Va fi prevăzută o alarmă care să indice presiunea scăzută a aerului de pornire și care va fi fixată la un nivel care permite operațiuni de pornire a motorului principal.

SECRETARIAT

(2) În cazul în care maşina principală de propulsie şi maşinile aferente, inclusiv sursele principale de alimentare cu energie electrică sunt prevăzute cu diferite grade de automatizare sau de comandă de la distanţă şi se află sub supraveghere continuă din postul de comandă, acest post de comandă va fi conceput, echipat şi plasat astfel încât funcţionarea maşinilor să fie la fel de sigură şi eficientă ca şi când ar fi sub supraveghere directă.

(3) În general, instalaţiile de pornire automată, supraveghere şi comandă vor include dispozitive manuale care să permită deconectarea dispozitivelor automate, chiar şi în cazul unei defectări a oricărui element din instalaţia de comandă automată şi de la distanţă.

Regula 9
Instalaţiile de aer comprimat

(1) Vor fi prevăzute dispozitive care să împiedice presiunile excesive în orice element al instalaţiilor de aer comprimat şi în spaţiile de răcire sau carcasele compresoarelor de aer şi răcitoarelor, care ar putea fi supuse unor suprapresiuni periculoase cauzate de deficienţa etanşeităţii elementelor ce conţin aer comprimat. Vor fi prevăzute regulatoare de presiune corespunzătoare.

(2) Dispozitivele principale de pornire cu aer comprimat pentru motoarele principale de propulsie cu combustie internă trebuie protejate în mod corespunzător împotriva efectelor de retur al flăcării şi împotriva exploziei interne din tubulatura de aer pentru lansare.

(3) Toate tubulaturile de refulare de la compresoarele de aer de lansare vor duce direct la rezervoarele pentru aer de lansare, iar tubulaturile de aer pentru lansare de la rezervoarele de aer la maşinile principale sau auxiliare vor fi complet separate de tubulatura de refulare a compresoarelor.

(4) Vor fi luate măsuri pentru reducerea la minim a pătrunderii uleiului în instalaţiile de aer comprimat şi pentru drenarea acestor instalaţii.

Regula 10
Instalaţiile pentru combustibil, ulei de ungere şi alte hidrocarburi inflamabile

(1) Nu va fi utilizat combustibil, care are punctul de inflamabilitate mai mic de 60°C (proba în creuzet închis), determinat cu un dispozitiv de încercare aprobat, decât la generatoarele de avarie, în care caz punctul de inflamabilitate nu va fi mai mic de 43°C. Administraţia poate totuşi permite folosirea combustibilului lichid cu punct de inflamabilitate nu mai mic de 43°C, luând acele măsuri suplimentare de securitate pe care le consideră necesare şi cu condiţia ca în încăperile în care este depozitat sau utilizat un astfel de combustibil, temperatura să nu se ridice până la 10° sub punctul de inflamabilitate al combustibilului.

(2) Vor fi prevăzute dispozitive sigure şi eficiente pentru determinarea cantităţii de combustibil din fiecare tanc. În cazul în care sunt instalate tuburi de sondă, extremităţile lor superioare se vor termina în locuri sigure şi vor fi prevăzute cu mijloace de închidere corespunzătoare. Pot fi folosite instrumente din sticlă de o grosime suficientă şi protejate de o carcasă metalică, însă cu condiţia montării supapelor cu închidere automată. Pot fi admise şi alte mijloace pentru determinarea cantităţii de combustibil ce se conţine în orice tanc de combustibil cu condiţia ca defectarea lor sau umplerea excesivă a tancurilor să nu cauzeze pierderea combustibilului.

(3) Vor fi luate măsuri pentru a împiedica suprapresiunea în orice tanc sau în orice parte a instalaţiei de combustibil, inclusiv în tubulatura de umplere. Supapele de siguranţă şi tubulatura de aerisire sau de preaplin se vor descărca într-un loc şi într-un mod sigur.

(4) Cu condiţia că Administraţia este de acord, tubulatura de combustibil care, în caz de defectare, ar permite scurgerea combustibilului dintr-un tanc de depozitare, tanc de decantare

sau tanc de serviciu situat deasupra fundului dublu, va fi prevăzută cu un robinet sau cu o supapă montată pe tanc cu posibilitatea de a fi închisă dintr-un loc sigur, aflat în afara încăperii respective, în eventualitatea producerii unui incendiu în încăperea în care se află aceste tancuri. În cazul special al deeptancurilor situate într-un șaht, tunel de tubulaturi sau încăperi similare, supapele vor fi montate pe tanc, dar în caz de incendiu trebuie să existe posibilitatea închiderii tubulaturilor cu ajutorul unei supape suplimentare pe tubulatura sau tubulaturile din exteriorul tunelului sau încăperii similare. În cazul în care o astfel de supapă suplimentară este prevăzută în încăperea de mașini, aceasta va putea fi acționată din afara acestei încăperi.

(5) Pompele, care fac parte din instalația de combustibil lichid, vor fi separate de orice altă instalație, iar legăturile oricărei dintre aceste pompe vor fi prevăzute cu o supapă de siguranță eficientă care va fi în circuit închis. În cazul în care tancurile de combustibil lichid sunt folosite și ca tancuri de balast, vor fi prevăzute mijloace potrivite pentru separarea circuitelor de combustibil lichid de cele de balast.

(6) Nici un tanc de combustibil nu va fi situat în locurile în care scurgerile sau pierderile ar putea să provoace un incendiu prin contactul lor cu suprafețele încălzite. Vor fi luate măsuri pentru a împiedica scurgerea oricărui combustibil sub presiune dintr-o pompă, filtru sau încălzitor, și contactul acestuia cu suprafețe încălzite.

(7) (a) Tubulatura de combustibil lichid, precum și supapele și armăturile acesteia, vor fi din oțel sau din orice alt material echivalent, cu condiția ca tubulatura flexibilă să poată fi utilizată într-un mod restricționat în locurile în care Administrația consideră că acestea sunt necesare. Această tubulatură flexibilă și piesele de cuplare vor avea o rezistență corespunzătoare și vor fi fabricate din materiale aprobate, rezistente la foc sau vor avea o protecție rezistentă la foc, într-un mod satisfăcător pentru Administrație.

(b) În cazul în care este necesar, tubulatura de combustibil lichid și tubulatura de ulei de ungere vor fi ecranate sau protejate corespunzător în alt mod pentru a evita, în măsura posibilă, împrăștierea sau scurgerea combustibilului/uleiului pe suprafețele încălzite sau în prizele de aer ale mașinilor. Numărul racordurilor în instalațiile cu tubulaturi trebuie să fie minim.

(8) În măsura posibilă, tancurile de combustibil lichid vor face parte din structura navei și vor fi situate în afara încăperilor de mașini de categoria A. În cazul în care tancurile de combustibil lichid, cu excepția celor din fundul dublu, sunt situate lângă sau în interiorul încăperilor de mașini de categoria A, cel puțin una din laturile lor verticale va fi comună cu limitele încăperii de mașini și va avea de preferință o limită comună cu tancurile fundului dublu, dacă există, iar suprafața limitei comune cu încăperea de mașini va fi menținută la minim. În cazul în care astfel de tancuri sunt situate în interiorul încăperilor de mașini de categoria A, acestea nu vor conține combustibil lichid cu punct de inflamabilitate mai mic de 60°C (proba în creuzet închis). În general, folosirea tancurilor de combustibil lichid neintegrate în structura navei va fi evitată în spațiile care prezintă riscuri de incendiu și mai ales în încăperile de mașini de categoria A. În cazul în care, totuși, se permite utilizarea tancurilor neintegrate în structura navei, acestea vor fi amplasate într-o tavă etanșă, de dimensiuni suficiente, care să preia scurgerile și care va fi prevăzută cu o țeava de drenaj care duce la un tanc de scurgere a combustibilului de dimensiuni corespunzătoare.

(9) Ventilația încăperilor de mașini va fi suficientă în toate condițiile normale pentru a împiedica acumularea vaporilor de hidrocarburi.

(10) Amenajările pentru stocarea, distribuția și utilizarea uleiului folosit în instalațiile de ungere sub presiune vor fi considerate satisfăcătoare de către Administrație. Aceste amenajări în încăperile de mașini de categoria A și, în măsura posibilă, în alte încăperi de mașini, vor corespunde cel puțin cerințelor prevăzute în alin. (1), (3), (6) și (7) și, în măsura în care Administrația poate considera necesar, în conformitate cu cerințele din alin. (2) și (4). Acest lucru

SECRETARIAT

nu exclude folosirea vizoarelor de sticlă în instalaţiile de ungere, cu condiţia demonstrării prin încercări că aceste vizoare de sticlă au o rezistenţă corespunzătoare la foc.

(11) Amenajările pentru stocarea, distribuirea şi utilizarea uleiurilor inflamabile folosite sub presiune în sistemele de transmisie a puterii, altele decât uleiurile la care se face referinţă în alin. (10), în sistemele de comandă, antrenare şi încălzire, trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administraţie. În locurile în care se află surse de aprindere, aceste amenajări vor fi cel puţin în conformitate cu cerinţele alin. (2) şi (6) şi cu cerinţele prevăzute în alin. (3) şi (7) în ceea ce priveşte rezistenţa şi construcţia.

(12) Combustibilul lichid, uleiul de ungere şi alte hidrocarburi inflamabile nu vor fi transportate în tancurile din picul prova.

Regula 11
Instalaţiile de santină

(1) Va fi prevăzută o instalaţie de santină eficientă, care în toate condiţiile practice să fie capabilă să aspire şi să dreneze orice compartiment etanş, care nu este un tanc permanent nici de combustibil lichid şi nici de apă de balast, indiferent dacă nava este în poziţie normală sau înclinată. În acest scop vor fi prevăzute, dacă este necesar, aspiraţii laterale. Va fi asigurată scurgerea uşoară a apei la tubulatura de aspiraţie. Se poate renunţa la instalaţia de santină din anumite compartimente, cu aprobarea Administraţiei, doar în cazul în care siguranţa navei nu este afectată.

(2) (a) Vor fi prevăzute cel puţin două pompe de santină acţionate independent de o sursă de energie, una dintre ele putând fi acţionată de motorul principal. O pompă de balast sau orice altă pompă de servicii generale cu un debit suficient pot fi folosite ca pompă de santină acţionată de o sursă de energie.

(b) Pompele de santină acţionate de o sursă de energie trebuie să debiteze apă cu o viteză de cel puţin 2 m/s prin magistrala de santină, care va avea diametrul interior de cel puţin:

$$d = 25 + 1.68\sqrt{L(B + D)}$$

unde: *d* este diametrul interior în milimetri, iar *L, B, D* sunt date în metri.

Totuşi diametrul interior real al tubulaturii de santină poate fi rotunjit până la dimensiunea standard acceptabilă de Administraţie.

(c) Fiecare din pompele de santină prevăzute conform acestei reguli va avea o aspiraţie directă din santină, una aspirând din babordul încăperii de maşini, iar cealaltă din tribord, cu excepţia cazului unei nave cu lungimea mai mică de 75 m, unde doar o singură pompă de santină va fi prevăzută cu aspiraţie directă din santină.

(d) Nici o aspiraţie din santină nu va avea diametrul interior mai mic de 50 mm. Amplasarea şi dimensiunile instalaţiei de santină vor fi astfel încât să fie posibilă folosirea debitului maxim al pompei, specificat mai sus, la fiecare din compartimentele etanşe la apă aflate între peretele etanş de coliziune şi peretele etanş al picului pupa.

(3) Un ejector de santină în combinaţie cu o pompă de apă de mare de înaltă presiune acţionată independent poate fi instalat în locul unei pompe de santină acţionată independent necesară conform cerinţelor din alin. (2) p. (a), cu condiţia că această instalaţie va fi considerată corespunzătoare de către Administraţie.

(4) La navele la care manipularea sau prelucrarea peştelui poate cauza acumularea unor cantităţi de apă în spaţii închise, va fi prevăzută o drenare corespunzătoare.

(5) Tubulatura de santină nu va trece prin tancurile de combustibil, balast sau din dublu fund, dacă nu sunt din oţel şi nu au pereţii groşi.

(6) Instalaţiile de santină şi balast vor fi amplasate astfel încât să împiedice pătrunderea apei din mare sau din spaţiile de balast în magazii sau încăperi de maşini sau dintr-un compartiment etanş la apă în altul. Racordul tubulaturii de santină cu orice pompă, care aspiră din mare sau din spaţii pentru balast, va fi prevăzut fie cu o supapă cu reţinere sau cu un robinet care nu poate fi deschis simultan spre tubulatura de santină şi spre mare sau spre tubulatura de santină şi spaţiile pentru balast. Supapele de santină din casetele de distribuţie vor fi de tip cu reţinere.

(7) Orice ţeavă de santină care trece prin peretele etanş de coliziune va fi prevăzută cu un mijloc de închidere forţată amplasat lângă peretele etanş, cu comandă de la distanţă de pe puntea de lucru şi cu un indicator care arată poziţia supapei; totuşi, dacă supapa este montată în pupa peretelui etanş şi este accesibilă în toate condiţiile de exploatare, la comanda de la distanţă se poate renunţa.

Regula 12
Protecţia împotriva zgomotului

Vor fi luate măsuri pentru reducerea efectelor zgomotului asupra personalului din încăperile de maşini până la niveluri considerate satisfăcătoare de către Administraţie.[15]

Regula 13
Instalaţia de guvernare

(1) Navele vor fi prevăzute cu o instalaţie principală de guvernare şi cu un mijloc auxiliar de acţionare a cârmei, într-un mod satisfăcător pentru Administraţie. Instalaţia principală de guvernare şi mijlocul auxiliar de acţionare a cârmei vor fi amplasate astfel încât, în măsura în care este rezonabil şi practic, în cazul unei singure defecţiuni a unei din ele, cealaltă să nu devină inutilizabilă.

(2) În cazul în care instalaţia principală de guvernare are două sau mai multe surse de alimentare identice, nu este necesară montarea unei instalaţii auxiliare de guvernare dacă instalaţia principală de guvernare poate să pună în funcţiune cârma după cum prevede alin. (10) în cazul în care una din surse este scoasă din funcţiune. Fiecare din sursele de alimentare va fi acţionată de la un circuit separat.

(3) Poziţia cârmei, în cazul în care este acţionată de o sursă de energie, va fi indicată în timonerie. Indicarea unghiului cârmei pentru instalaţia de guvernare acţionată de o sursă de energie va fi independentă de sistemul de comandă a instalaţiei de guvernare.

(4) În cazul unei avarii la vreunul din agregatele instalaţiei de guvernare va fi dată o alarmă în timonerie.

(5) Vor fi instalate în timonerie indicatoare de funcţionare a motoarelor instalaţiei de guvernare electrică sau electro-hidraulică. Aceste circuite şi motoare vor fi protejate împotriva scurtcircuitului şi vor fi dotate cu avertizor de suprasarcină precum şi cu un avertizor de tensiune nulă. Dispozitivele de protecţie contra supracurentului, dacă există, trebuie să intre în acţiune când curentul este cel puţin egal cu dublul curentului în plină sarcină a motorului sau circuitului protejat şi vor fi astfel concepute încât să permită trecerea curenţilor de pornire corespunzători.

---

[15] Consultaţi *Codul privind nivelurile de zgomot la bordul navelor*, adoptat de Organizaţie prin Rezoluţia A.468(XII) şi *Codul privind nivelurile de zgomot la bordul navelor*, adoptat de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.337(91), în dependenţă de caz.

SECRETARIAT

(6) Instalaţia principală de guvernare va avea o rezistenţă corespunzătoare şi suficientă pentru a guverna nava la viteza maximă de serviciu. Instalaţia principală de guvernare şi axul cârmei vor fi proiectate astfel încât să nu se deterioreze la viteza maximă de marş înapoi sau prin manevrele din timpul operaţiilor de pescuit.

(7) Instalaţia principală de guvernare va fi astfel încât să fie capabilă să efectueze bandarea cârmei de la 35° într-un bord la 35° în celălalt bord, nava având viteza maximă de serviciu de marş înainte şi pescajul maxim admisibil de operare. Timpul necesar pentru bandarea cârmei de la 35° din orice bord la 30° în celălalt bord nu va depăşi 28 s în aceleaşi condiţii. Instalaţia principală de guvernare va fi acţionată de o sursă de energie, dacă este necesar, pentru a îndeplini aceste cerinţe.

(8) Agregatul de acţionare a instalaţiei principale de guvernare va fi conceput astfel încât să fie pus în funcţiune fie cu ajutorul dispozitivelor manuale aflate în timonerie sau automat dacă alimentarea cu energie este restabilită după o întrerupere de curent.

(9) Mijlocul auxiliar pentru acţionarea cârmei va avea o rezistenţă corespunzătoare şi suficientă pentru a guverna nava la viteza de navigaţie şi capabil să fie pus în funcţiune rapid în caz de avarie.

(10) Mijlocul auxiliar de acţionare a cârmei va fi astfel încât să fie capabil să efectueze bandarea cârmei de la 15° într-un bord la 15° în celălalt bord în cel mult 60 s, nava mergând cu 1/2 din viteza maximă de serviciu înainte sau 7 noduri, care din acestea este mai mare. Mijlocul auxiliar de acţionare a cârmei va fi alimentat de o sursă de energie, dacă este necesar, pentru a îndeplini aceste cerinţe.

(11) Instalaţia de guvernare electrică sau electro-hidraulică la navele cu o lungime de 75 m sau mai mare va fi deservită de cel puţin două circuite alimentate de la tabloul principal, iar aceste circuite vor fi cât mai separate posibil.

Regula 14
Dispozitivul de alarmă destinat mecanicilor

La bordul navelor cu o lungime de 75 m sau mai mare va fi prevăzut un dispozitiv de alarmă destinat mecanicilor, care va fi acţionat din compartimentul de comandă a maşinilor sau de la postul de manevră, în dependenţă de caz, şi trebuie să fie auzit clar în cabinele mecanicilor.

Regula 15
Instalaţiile frigorifice pentru conservarea peştelui

(1) Instalaţiile frigorifice vor fi concepute, construite, încercate şi instalate astfel încât să ţină cont de siguranţa instalaţiei şi de asemenea de emisia de carbonaţi de fluor şi clor (CFC) sau a oricăror altor substanţe substanţe care diminuează stratul de ozon din rezervorul de agent frigorific, în cantităţi sau concentraţii periculoase pentru sănătatea omului sau pentru mediu, şi trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administraţie.

(2) Tipul agenţilor frigorifici care urmează să fie utilizaţi în instalaţiile frigorifice trebuie să fie consideraţi satisfăcători de către Administraţie. Totuşi, clorura de metil sau CFC al căror potenţial de diminuare a stratului de ozon este de 5% sau mai mare decât al CFC-11, nu vor fi utilizaţi ca agenţi frigorifici.

(3) (a) Instalaţiile frigorifice vor fi protejate în mod corespunzător contra vibraţiilor, şocurilor, dilatării, contractării etc. şi vor fi prevăzute cu un dispozitiv automat de siguranţă pentru a împiedica o creştere periculoasă a temperaturii şi presiunii.

(b) Instalaţiile frigorifice în care se folosesc agenţi frigorifici toxici sau inflamabili, vor fi prevăzute cu dispozitive de drenare care duc către un loc unde agentul frigorific nu prezintă nici un pericol pentru navă sau pentru persoanele aflate la bord.

(4) (a) Orice încăpere, în care se află maşini frigorifice, inclusiv condensoarele şi rezervoarele de gaze ce folosesc agenţi frigorifici toxici, va fi separată de orice încăpere adiacentă prin pereţi etanşi la gaze. Orice încăpere, în care se află maşini frigorifice, inclusiv condensoare şi rezervoare de gaze, va fi prevăzută cu un dispozitiv de depistare a scăpărilor având un indicator situat în exterior adiacent intrării, cu un sistem de ventilaţie independent precum şi cu un sistem de pulverizare a apei.

(b) În cazul în care nu este posibil să se realizeze în practică acest sistem de prevenire a scăpărilor, având în vedere dimensiunile navei, instalaţia frigorifică poate fi amplasată în încăperea de maşini, cu condiţia ca agentul frigorific folosit să fie într-o cantitate care să nu fie periculoasă pentru viaţa persoanelor din încăperea de maşini, în cazul scăpării întregului volum de gaz, şi cu condiţia că va exista o alarmă ce avertizează o concentrare periculoasă de gaz dacă se produce o scăpare în compartiment.

(5) În încăperile pentru maşini frigorifice şi în camerele frigorifice vor fi prevăzute sisteme de alarmă conectate la timonerie sau la posturile de comandă sau la ieşirile de evacuare pentru a împiedica blocarea persoanelor. Cel puţin o ieşire din fiecare asemenea încăpere va fi astfel încât să poată fi deschisă din interior. În cazul în care este posibil din punct de vedere practic, ieşirile din încăperile în care se află maşini frigorifice care folosesc gaze toxice sau inflamabile nu vor duce direct în încăperile de locuit.

(6) În cazul în care în instalaţia frigorifică se foloseşte un agent dăunător persoanelor, vor fi prevăzute cel puţin două seturi de aparate de respirat, dintre care unul va fi amplasat într-un loc care nu poate deveni inaccesibil în caz de scurgere a agentului frigorific. Aparatul de respirat care face parte din echipamentul de combatere a incendiului pe navă poate fi considerat că corespunde parţial sau complet cu această prevedere cu condiţia ca amplasarea sa să corespundă ambelor scopuri. În cazul în care se foloseşte aparat de respirat autonom, vor fi prevăzute butelii de rezervă.

(7) La bordul navelor vor fi afişate instrucţiuni corespunzătoare privind funcţionarea sigură şi procedurile care trebuie efectuate în caz de urgenţă pentru instalaţia frigorifică.

PARTEA C
INSTALAŢIILE ELECTRICE
(A se vedea şi regula 3)

Regula 16
Sursa principală de energie electrică

(1) (a) În cazul în care energia electrică este singurul mijloc care asigură serviciile auxiliare indispensabile pentru propulsia şi siguranţa navei, va fi prevăzută o sursă principală de energie cuprinzând cel puţin două grupuri generatoare, dintre care unul poate fi acţionat de motorul principal. Administraţia poate accepta alte soluţii având o putere electrică echivalentă.

(b) Puterea acestor grupuri va fi astfel încât să asigure alimentarea serviciilor menţionate în regula 3 alin. (6) p. (a), excluzând energia necesară pentru pescuitul, prelucrarea şi păstrarea peştelui, în cazul în care vreunul din aceste grupuri generatoare se opreşte.

SECRETARIAT

(c) Sursa principală de energie a navei va fi astfel concepută încât serviciile menţionate în regula 3 alin. (6) p. (a) să poată fi menţinute, indiferent de turaţia şi sensul de rotaţie a motoarelor principale de propulsie sau a liniei de arbori.

(d) În cazul în care transformatoarele constituie un element esenţial al sistemului de alimentare necesar conform prevederilor acestui alineat, sistemul va fi conceput astfel încât să asigure continuitatea alimentării.

(2) (a) Instalaţia principală de iluminat va fi concepută astfel încât un incendiu sau orice alt accident produs în încăperea sau încăperile în care se află sursa principală de energie, inclusiv transformatoarele, dacă există, să nu scoată din funcţiune instalaţia de iluminat de avarie.

(b) Instalaţia de iluminat de avarie va fi concepută astfel, încât un incendiu sau alte accidente produse în încăperea sau încăperile în care se află sursa de energie de avarie, inclusiv transformatoarele, dacă există, să nu scoată din funcţiune instalaţia de iluminat de avarie.

Regula 17
Sursa de energie electrică de avarie

(1) O sursă autonomă de energie electrică de avarie situată într-un loc considerat satisfăcător de către Administraţie, în afara încăperilor de maşini, va fi prevăzută şi dispusă astfel, încât să se asigure funcţionarea sa în caz de incendiu sau în alte situaţii de avarie a instalaţiilor electrice principale.

(2) Sursa de energie electrică de avarie va fi astfel încât, ţinând cont de curentul de pornire şi de caracterul tranzitoriu al anumitor sarcini, să poată alimenta simultan pe o perioadă de cel puţin 3 ore:

(a) instalaţia radio VHF necesară conform capitolului IX regulii 6 alin. (1) p. (a) şi (b) și, dacă este cazul:

(i) instalaţia de radio MF necesară conform capitolului IX regulii 8 alin. (1) p. (a) şi (b) şi capitolului IX regulii 9 alin. (1) p. (b) şi (c);

(ii) staţia de comunicaţii navă-uscat necesară conform capitolului IX regulii 9 alin. (1) p. (a); şi

(iii) instalaţia de radio MF/HF necesară conform capitolului IX regulii 9 alin. (2) p. (a) şi (b) şi capitolului IX regulii 10 alin. (1);

(b) instalaţia de comunicaţii interioare, instalaţiile de depistare a incendiului şi semnalele care pot fi necesare în caz de avarie;

(c) luminile de navigaţie, în cazul în care sunt în exclusivitate electrice, şi luminile de avarie:

(i) ale posturilor de lansare la apă şi în afara navei;

(ii) din toate coridoarele, scările şi ieşirile;

(iii) din încăperile care conţin maşini sau sursa de energie electrică de avarie;

(iv) din posturile de comandă; şi

(v) din încăperile de manipulare şi de prelucrare a peştelui; şi

SECRETARIAT

(d) funcţionarea pompei de incendiu de avarie, dacă există.

(3) Sursa de energie electrică de avarie poate fi ori un generator, ori o baterie de acumulatoare.

(4) (a) În cazul în care sursa de energie electrică de avarie este un generator, aceasta va fi prevăzută atât cu o alimentare cu combustibil independentă, cât şi cu dispozitive eficiente de pornire, astfel cum consideră satisfăcător Administraţia. În cazul în care nu este prevăzut un al doilea mijloc independent de pornire a generatorului de avarie, sursa unică de energie acumulată va fi protejată împotriva descărcării sale complete de către instalaţia automată de pornire.

(b) În cazul în care sursa de energie electrică de avarie este o baterie de acumulatoare, aceasta va avea capacitatea de a suporta sarcina de avarie fără reîncărcare, menţinând tensiunea bateriei în decursul perioadei de descărcare în limitele ± 12% din tensiunea sa nominală. În cazul defectării sursei principale de energie, această baterie de acumulatoare va fi conectată automat la tabloul de distribuţie de avarie şi va alimenta imediat cel puţin serviciile prevăzute în alin. (2) p. (b) şi (c). Tabloul de distribuţie de avarie va fi prevăzut cu un întrerupător auxiliar care permite conectarea manuală a bateriei în caz de defecţiune a instalaţiei automate de conectare.

(5) Tabloul de distribuţie de avarie va fi instalat cât mai aproape posibil de sursa de energie electrică de avarie şi va fi amplasat în conformitate cu prevederile alin. (1). În cazul în care sursa de energie electrică de avarie este un generator, tabloul de distribuţie de avarie va fi montat în acelaşi loc cu condiţia ca funcţionarea tabloului de distribuţie de avarie să nu fie stânjenită prin aceasta.

(6) O baterie de acumulatoare prevăzută în conformitate cu această regulă va fi instalată într-o încăpere bine ventilată, în care nu se va afla tabloul de distribuţie de avarie. Un indicator va fi montat într-un loc potrivit pe tabloul principal de distribuţie sau în camera de comandă maşini pentru a indica momentul când bateria care constituie sursa de energie de avarie este descărcată. Tabloul de distribuţie de avarie va fi alimentat în condiţii normale de exploatare de la tabloul principal de distribuţie printr-un cablu de interconectare, care va fi protejat la tabloul principal de distribuţie împotriva suprasarcinii şi scurtcircuitului. Tabloul de distribuţie de avarie va fi montat astfel încât, în cazul unei defecţiuni la alimentarea principală cu energie electrică, să se asigure o conectare automată a alimentării de avarie. Când instalaţia este concepută pentru funcţionare în conexiune inversă, cablul de interconectare va fi de asemenea protejat la tabloul de distribuţie de avarie cel puţin împotriva scurtcircuitului.

(7) Generatorul de avarie, motorul său de acţionare şi orice baterie de acumulatoare vor fi concepute astfel, încât să poată funcţiona la puterea nominală completă atunci când nava este în poziţie dreaptă şi când se înclină până la un unghi de 22° în orice bord şi în acelaşi timp are o asietă de 10° spre prova sau pupa sau se află în orice combinaţie de unghiuri situate între aceste limite.

(8) Sursa de energie electrică de avarie şi instalaţia automată de pornire vor fi astfel realizate şi montate, încât să permită încercarea corespunzătoare de către echipaj atunci când nava se află în condiţii de operare.

Regula 18
Măsurile împotriva electrocutării, incendiilor şi a altor accidente de origine electrică

(1) (a) Părţile metalice fixe ale maşinilor sau echipamentelor electrice expuse permanent,

SECRETARIAT

care nu sunt destinate să fie „sub tensiune", dar care pot să devină ca urmare a unei defecțiuni, vor fi legate la masă, cu excepția următoarelor cazuri:

(i) ele sunt alimentate la o tensiune care nu depăşeşte 55 V curent continuu sau 55 V, valoare medie pătratică, între conductori; autotransformatoarele nu vor fi utilizate în scopul atingerii acestei tensiuni a curentului alternativ; sau

(ii) ele sunt alimentate la o tensiune care nu depăşeşte 250 V prin transformatoare de izolaţie de siguranţă care alimentează doar un dispozitiv consumator; sau

(iii) ele sunt construite conform principiului izolaţiei duble.

(b) Aparatele electrice portative vor fi astfel încât să funcţioneze la o tensiune sigură, iar părţile metalice expuse ale acestor aparate, care nu sunt destinate să fie sub tensiune, dar care pot fi ca urmare a unei defecţiuni, vor fi legate la masă. Administrația poate solicita măsuri de precauție suplimentare pentru lămpi electrice portative, scule sau aparate similare destinate să fie folosite în încăperi strâmte sau foarte umede unde pot exista riscuri deosebite din cauza conductibilităţii.

(c) Aparatele electrice vor fi construite şi montate astfel, încât să nu producă accidente prin atingere sau manipulare în condiţii normale de utilizare.

(2) Tabloul principal de distribuţie şi cel de avarie vor fi montate astfel, încât să asigure acces uşor la aparate şi echipamente în caz de necesitate, fără pericol pentru personalul care-l deserveşte. Părţile laterale, spatele şi, în caz de necesitate, părţile frontale ale tablourilor de distribuţie, vor fi protejate în mod corespunzător. Părţile expuse „sub tensiune", care au tensiuni de legare la masă mai mari decât tensiunea ce urmează să fie stabilită de Administrație, nu vor fi instalate pe partea frontală a acestor tablouri de distribuţie. În faţa şi spatele acestor tablouri de distribuţie, se pun covorașe sau grătare izolatoare, după necesităţi.

(3) (a) Sistemul de distribuţie cu returul prin cocă nu va fi folosit pentru alimentare cu energie, încălzire sau iluminat la navele cu lungimea de 75 m sau mai mare.

(b) Cerinţa din p. (a) nu exclude folosirea, în condiţiile aprobate de Administrație, a:

(i) instalaţiilor de protecţie catodică cu curent impus;

(ii) instalaţiilor limitate şi puse local la masă; sau

(iii) dispozitivelor de control al nivelului izolaţiei, cu condiţia ca intensitatea curentului să nu depăşească 30 mA în condiţiile cele mai defavorabile.

(c) În cazul în care se foloseşte sistemul cu retur prin cocă, toate sub-circuitele finale (toate circuitele montate după ultimul dispozitiv de protecţie), vor fi bifilare şi vor fi luate măsuri de precauţie speciale, considerate satisfăcătoare de către Administrație.

(4) (a) În cazul în care se foloseşte un sistem de distribuţie, fie primar sau secundar, pentru alimentare cu energie, încălzire sau iluminat, fără nici o legătură la masă, va fi prevăzut un dispozitiv pentru supravegherea nivelului izolaţiei faţă de legarea la masă.

(b) În cazul în care sistemul de distribuţie este în conformitate cu prevederile p. (a) şi între conductori se foloseşte o tensiune mai mare de 55 volţi curent continuu sau de 55 volţi, valoare medie pătratică, va fi prevăzut un dispozitiv capabil să controleze

permanent nivelul izolaţiei faţă de legarea la masă şi care să indice vizual sau auditiv valorile anormal de joase ale izolaţiei.

(c) Sistemele de distribuţie care sunt alimentate la o tensiune ce nu depăşeşte 250 volţi curent continuu sau 250 volţi, valoare medie pătratică, între conductori şi care sunt limitate în volum, pot îndeplini prevederile p. (a), cu condiţia că Administraţia consideră acest fapt satisfăcător.

(5) (a) Cu excepţia cazurilor excepţionale în care Administraţia permite, toate învelişurile metalice şi învelişul protector al cablurilor vor fi electric continue şi vor fi legate la masă.

(b) Toate cablurile electrice vor fi cel puţin de un tip care nu propagă flacăra şi vor fi instalate astfel încât să nu afecteze proprietăţile lor originale de nepropagare a flăcării. Administraţia poate permite folosirea tipurilor speciale de cabluri atunci când este nevoie în scopuri speciale, cum ar fi cabluri pentru radiofrecvenţă, care nu satisfac condiţiile precedente.

(c) Cablurile şi firele electrice, care deservesc sursa de energie principală sau de avarie, iluminatul, comunicaţiile interioare sau semnalizările, nu vor traversa, în măsura posibilă, bucătăriile, încăperile de maşini de categoria A şi alte zone cu risc sporit de incendiu, de asemenea spălătoriile, încăperile pentru manipularea şi prelucrarea peştelui şi alte spaţii cu un conţinut sporit de umiditate. Cablurile care fac legătura între pompele de incendiu şi tabloul de distribuţie de avarie vor fi rezistente la foc dacă trec prin zone care prezintă risc mare de incendiu. În măsura posibilă, toate aceste cabluri vor fi astfel pozate încât să fie exclusă posibilitatea de a deveni inutilizabile din cauza încălzirii pereţilor etanşi care ar putea fi cauzată de un incendiu într-o încăpere adiacentă.

(d) În cazul în care cablurile sunt pozate în încăperi unde există risc de incendiu sau explozie în cazul unei defecţiuni electrice, vor fi luate măsuri de precauţie speciale împotriva acestor riscuri, care trebuie considerate satisfăcătoare de Administraţie.

(e) Cablurile vor fi pozate astfel, încât să se evite uzura prin frecare sau orice altă deteriorare.

(f) Extremităţile şi legăturile tuturor conductorilor vor fi făcute astfel încât să menţină proprietăţile iniţiale electrice, mecanice, de nepropagare a flăcării şi, în caz de necesitate, proprietăţile de rezistenţă la foc ale cablurilor.

(g) Cablurile pozate în compartimente frigorifice vor fi corespunzătoare pentru temperaturi scăzute şi umiditate mare.

(6) (a) Circuitele vor fi protejate împotriva scurtcircuitelor. Circuitele vor fi de asemenea protejate împotriva suprasarcinilor, cu excepţia cazurilor prevăzute în regula 13 sau dacă permite Administraţia în cazuri excepţionale.

(b) Regimul nominal sau reglajul corespunzător al dispozitivului de protecţie la suprasarcină pentru fiecare circuit va fi indicat permanent la locul unde se află dispozitivul de protecţie.

(7) Aparatele de iluminat vor fi instalate astfel încât să evite creşterea temperaturii care ar putea deteriora cablajul şi să împiedice încălzirea exagerată a materialelor înconjurătoare.

(8) Circuitele de iluminat sau de putere, care se termină în încăperi în care există riscul incendiului sau exploziei, vor fi prevăzute cu întrerupătoare de izolare situate în afara încăperilor respective.

SECRETARIAT

(9) (a) Compartimentul bateriilor de acumulatoare va fi construit şi ventilat într-un mod satisfăcător pentru Administrație.

(b) Echipamentul electric sau alte echipamente care pot constitui o sursă de aprindere a vaporilor inflamabili, nu vor fi permise în aceste compartimente, decât în cazurile prevăzute în alin. (10).

(c) O baterie de acumulatoare nu va fi instalată în încăperi de locuit, dacă nu va fi instalată într-un recipient ermetic închis.

(10) În încăperile în care se pot acumula amestecuri inflamabile, precum şi în orice compartiment destinat în primul rând bateriilor de acumulatoare, nu vor fi instalate nici un fel de echipamente electrice, cu excepţia cazului în care Administrația este convinsă că acestea:

(a) sunt esenţiale pentru exploatare;

(b) sunt de un tip care nu va aprinde amestecul respectiv;

(c) sunt potrivite pentru spaţiul respectiv; şi

(d) sunt certificate în mod corespunzător pentru utilizare în siguranţă în atmosferă care conţine praf, vapori sau gaze ce se pot acumula.

(11) Pe toate catargele din lemn sau arborele gabier din lemn vor fi montați paratrăsnete. La navele construite din materiale izolante, paratrăsnetele vor fi conectate prin conductori corespunzători la o placă de cupru bine fixată pe coca navei cu mult sub linia de plutire.

PARTEA D
ÎNCĂPERILE DE MAȘINI PERIODIC NESUPRAVEGHEATE
(A se vedea și Regula 3)

Regula 19
Protecţia împotriva incendiului

Prevenirea incendiului

(1) O atenţie specială va fi acordată tubulaturilor de înaltă presiune pentru combustibil lichid. În cazul în care este posibil, scurgerile de la aceste sisteme de tubulaturi vor fi colectate într-un tanc corespunzător de scurgeri care va fi prevăzut cu o alarmă de nivel înalt.

(2) În cazul în care tancurile de combustibil lichid de serviciu se umplu automat sau prin comandă de la distanţă, vor fi prevăzute dispozitive pentru a preveni scurgerile prin revărsare. O atenţie similară va fi acordată altor instalaţii care tratează automat lichidele inflamabile, de exemplu, separatoarele de combustibil lichid care, ori de câte ori este posibil, vor fi instalate într-o încăpere special rezervată separatoarelor şi încălzitoarelor.

(3) În cazul în care tancurile de combustibil lichid de serviciu sau tancurile de decantare sunt dotate cu instalaţii de încălzire, tancurile vor fi dotate cu o alarmă în caz de temperatură înaltă, dacă punctul de aprindere al combustibilului lichid poate fi depăşit.

Depistarea incendiului

(4) În încăperile de maşini va fi montată o instalaţie de depistare a incendiului de tip aprobat, bazată pe principiul autocontrolului şi care va include dispozitive pentru încercare periodică în încăperile de maşini.

(5) Instalaţia de depistare va declanşa atât semnale de alarmă acustice, cât şi vizuale în timonerie, precum şi într-un număr suficient de încăperi pentru a fi auzite şi observate de persoanele aflate la bord când nava se află în port.

(6) Instalaţia de depistare a incendiului va fi alimentată automat de o sursă de energie de avarie în cazul unei defecţiuni la sursa principală de energie.

(7) Motoarele cu ardere internă cu puterea de 2500 kW sau mai mare vor fi dotate cu detectoare de ceaţă de ulei în carter sau cu detectoare de creştere a temperaturii în lagăre sau cu dispozitive echivalente.

Combaterea incendiului

(8) Va fi prevăzută o instalaţie fixă de stingere a incendiului într-un mod satisfăcător pentru Administraţie, care va corespunde cerinţelor regulilor V/22 şi V/40.

(9) La navele cu o lungime de 75 m sau mai mare vor fi luate măsuri pentru a asigura alimentarea imediată cu apă direct de la magistrala de incendiu fie:

(a) prin prevederea comenzii de pornire de la distanţă a uneia din pompele de incendiu principale din timonerie şi de la postul de combatere a incendiului, dacă există; sau

(b) prin menţinerea permanentă sub presiune a tubulaturii principale de incendiu, avându-se în vedere posibilitatea de îngheţare.[16]

(10) Administraţia trebuie să fie satisfăcută de menţinerea integrităţii la foc a încăperilor de maşini, amplasamentul şi centralizarea comenzilor instalaţiei de stins incendiul, dispozitivele de oprire a funcţionării specificate în regula 24, pentru, de exemplu, ventilaţie, pompe de combustibil etc., şi poate cere mijloace de stins incendiul şi alte echipamente de combatere a incendiului, precum şi aparate de respiraţie suplimentare celor conform necesare conform cerinţelor respective din capitolul V.

Regula 20
Protecţia împotriva inundării

(1) Santinele din încăperile de maşini vor fi prevăzute cu o alarmă de nivel înalt astfel încât orice acumulare de lichide să fie depistată la unghiuri normale de asietă şi înclinare transversală. Instalaţia de depistare va declanşa un semnal de alarmă acustic şi vizual în locurile unde se menţine un cart continuu.

(2) Comenzile tuturor supapelor care deservesc o priză de apă de mare, o refulare aflată sub linia de plutire sau o aspiraţie a instalaţiei de santină, vor fi amplasate astfel încât să existe timp suficient pentru declanşare în cazul inundării cu apă a spaţiului.

Regula 21
Comunicaţiile

La navele cu o lungime de 75 m sau mai mare unul dintre cele două mijloace separate de comunicaţie necesare conform cerinţelor prevăzute de regula 7 va fi un dispozitiv sigur de comunicare vocală. Un dispozitiv sigur de comunicare vocală suplimentar va fi prevăzut între timonerie şi cabinele mecanicilor.

---

[16] Consultaţi *Ghidul privind măsurile de precauţie împotriva îngheţului tubulaturii principale de incendiu*, din Recomandarea 6 din Anexa 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993, reprodus în Anexa 3 la prezentul text consolidat.

Regula 22
Sistemul de alarmă

(1) Pentru indicarea oricărei defecţiuni de funcţionare care necesită atenţie va fi prevăzut un sistem de alarmă.

(2) (a) Sistemul de alarmă va putea declanşa o alarmă sonoră în încăperea de maşini şi va indica vizual funcţionarea separată a fiecărei alarme într-un loc potrivit.

(b) Sistemul de alarmă va avea o conexiune cu cabinele mecanicilor printr-un comutator selector care va asigura conectarea cu una dintre aceste cabine şi cu încăperile comune ale mecanicilor, dacă ele există. Administraţia poate permite alte instalaţii care asigură un nivel echivalent de siguranţă.

(c) În cazul în care declanşarea unei alarme nu a fost recepţionată într-o perioadă limitată de timp specificată de Administraţie, se va declanşa o alarmă pentru avertizarea mecanicilor şi o alarmă în timonerie pentru persoanele de cart.

(d) Alarmele acustice şi vizuale vor fi declanşate în timonerie pentru orice situaţie care necesită intervenţia persoanei de cart responsabile sau care trebuie adusă în atenţia acesteia.

(e) Sistemul de alarmă va fi conceput, în măsura posibilă, pe baza principiului protejării împotriva defectării.

(2) Sistemul de alarmă va fi:

(a) alimentat continuu printr-un dispozitiv de conectare automată la o sursă de energie de rezervă în caz de cădere a alimentării normale cu energie; şi

(b) declanşat în cazul unei defecţiuni a alimentării normale cu energie.

(4) (a) Sistemul de alarmă va fi capabil să semnaleze simultan mai mult decât o defecţiune, iar recepţionarea oricărei alarme nu trebuie să anuleze o altă alarmă.

(b) Recepţionarea oricărei situaţii de alarmă la locul menţionat în alin. (2) p. (a) va fi indicată la locurile unde aceasta a apărut. Dispozitivele de alarmă vor funcţiona până când semnalele vor fi recepţionate, iar semnalele vizuale vor rămâne activate până la remedierea defecţiunii. Toate dispozitivele de alarmă vor fi repuse automat în funcţionare după remedierea defecţiunii.

Regula 23
Cerinţe speciale faţă de maşini, căldări şi instalaţii electrice

(1) La navele cu o lungime de 75 m sau mai mare, sursa principală de energie electrică va fi alimentată astfel:

(a) În cazul în care energia electrică poate fi furnizată în mod normal de un grup generator, vor fi luate măsuri corespunzătoare de deconectare a sarcinii pentru a asigura alimentarea continuă a serviciilor necesare propulsiei şi guvernării navei. Pentru cazurile de avarie a generatorului în funcţiune, va fi prevăzută pornirea automată şi conectarea la tabloul principal de distribuţie a generatorului de rezervă, cu putere suficientă pentru a permite propulsia şi guvernarea navei, precum şi repunerea automată în funcţiune a instalaţiilor auxiliare esenţiale inclusiv, şi dacă este necesar, funcţionări secvenţiale. Pot fi prevăzute, într-un mod satisfăcător pentru Administraţie, mijloace pentru pornirea de la distanţă (manuală) şi conectarea

generatorului de rezervă la tabloul principal de distribuţie, precum şi mijloace de pornire repetată de la distanţă a instalaţiilor auxiliare esenţiale; şi

(b) În cazul în care energia electrică este furnizată în mod normal de mai multe grupuri generatoare care funcţionează simultan, vor fi luate măsuri, de exemplu reducerea sarcinii, astfel ca în caz de avarie la unul din grupuri celălalt rămas să funcţioneze în continuare fără supraîncărcare pentru a asigura propulsia şi guvernarea navei.

(2) Acolo unde este necesară dublarea, instalaţiile auxiliare necesare propulsiei vor fi prevăzute cu dispozitive automate de schimbare care vor permite transferul la o instalaţie de rezervă. În momentul comutării automate va fi declanşată o alarmă.

(3) Comanda automată şi instalaţiile de alarmă vor fi prevăzute în modul următor:

(a) sistemul de comandă va fi conceput astfel încât prin dispozitive automate să fie asigurate serviciile necesare pentru funcţionarea instalaţiei principale de propulsie şi a celor auxiliare acesteia;

(b) în cazul în care se folosesc motoare cu combustie internă pentru propulsia principală, vor fi prevăzute dispozitive pentru a menţine presiunea aerului de lansare la nivelul cerut;

(c) va fi prevăzută o instalaţie de alarmă în conformitate cu dispoziţiile regulii 22 pentru toate presiunile, temperaturile, nivelele lichidelor importante etc.; şi

(d) atunci când este cazul, panourile cu alarmele şi indicatoarele defecţiunilor care au declanşat alarma, vor fi montate într-o poziţie centrală corespunzătoare.

Regula 24
Sistemul de siguranţă

Va fi prevăzut un sistem de siguranţă care să producă oprirea automată a părţii ameninţate din instalaţie şi să declanşeze o alarmă în caz de defectare funcţională gravă a maşinii sau căldării care prezintă un pericol imediat. Maşina de propulsie nu se va opri automat decât în cazul în care există un risc de defectare completă, de avarie gravă sau explozie. În cazul în care există dispozitive care permit trecerea peste starea de oprire a maşinii de propulsie, acestea vor fi astfel încât să excludă acţionarea în mod accidental. Vor fi prevăzute mijloace vizuale pentru a indica dacă aceste dispozitive au fost acţionate sau nu.

CAPITOLUL V
PROTECŢIA CONTRA INCENDIULUI, DEPISTAREA, STINGEREA ŞI COMBATEREA INCENDIULUI
(Se va vedea de asemenea regula IV/19)

PARTEA A
GENERALITĂŢI

Regula 1
Generalităţi

(1) Dacă nu se prevede altfel în mod explicit, prezentul capitol se aplică navelor noi cu o lungime de 45 m sau mai mare.

(2) În încăperile de locuit şi de serviciu va fi adoptată una din următoarele metode de protecţie:

(a) Metoda IF – construirea tuturor pereţilor interiori de separare din construcţii incombustibile de clasa „B" sau „C" în general fără montarea unei instalaţii de depistare sau pulverizare în încăperile de locuit şi de serviciu; sau

(b) Metoda IIF – montarea unei instalaţii automate de pulverizare şi de alarmă pentru incendiu destinată depistării şi stingerii incendiului în toate încăperile unde există riscul declanşării unui incendiu, în general fără restricţii în ceea ce priveşte tipul pereţilor interiori de separare; sau

(c) Metoda IIIF – montarea unei instalaţii automate de alarmă şi de depistare în caz de incendiu în toate încăperile unde există riscul declanşării unui incendiu, în general fără restricţie în ceea ce priveşte tipul pereţilor interiori de separare, cu condiţia ca suprafaţa oricărei încăperi sau a oricărui ansamblu de încăperi de locuit limitate din construcţii de clasa „A" şi „B" să nu depăşească în nici un caz 50 m2. Totuşi, Administraţia poate aproba creşterea acestei suprafeţe pentru încăperile publice.

(3) Cerinţele referitoare la folosirea materialelor incombustibile pentru construcţia şi izolarea pereţilor ce delimitează încăperile de maşini, posturile de comandă etc., şi protecţia casei scărilor şi coridoarelor se aplică tuturor celor trei metode.

Regula 2
Definiţii

(1) *Material incombustibil* înseamnă un material care nu arde şi nici nu emite vapori inflamabili în cantitate suficientă pentru a se auto-aprinde când este încălzit la cca. 750°C, această proprietate fiind determinată în conformitate cu o metodă de încercare aprobată de Administraţie. Orice alt material este considerat un material combustibil.[17]

(2) *Încercarea standard a rezistenţei la foc* este încercarea prin care eşantioanele prelevate din pereţi relevanţi sau punţi relevante sunt supuse în cuptorul de încercare la temperaturi corespunzătoare cu aproximaţie curbei standard de temperatură-timp. Eşantioanele vor avea o suprafaţă expusă de cel puţin 4,65 m^2 şi o înălţime (sau o lungime în cazul punţilor) de cel puţin 2,44 m, fiind cât mai asemănătoare construcţiei prevăzute şi având, atunci când este cazul, cel puţin o îmbinare. Curba standard de temperatură-timp este o curbă continuă trasată prin următoarele puncte de temperatură măsurate mai sus de temperatura iniţială a cuptorului:

la sfârşitul primelor 5 minute	556°C
la sfârşitul a 10 minute	659°C
la sfârşitul a 15 minute	718°C
la sfârşitul a 30 minute	821°C
la sfârşitul a 60 minute	925°C

(3) *Construcţiile de clasa „A"* sunt construcţii formate din pereţi şi punţi care îndeplinesc următoarele condiţii:

(a) sunt din oţel sau din alt material echivalent;

(b) sunt suficient de rigide;

(c) sunt construite astfel încât să nu permită trecerea fumului şi a flăcării până la terminarea încercării standard de o oră a rezistenţei la foc; şi

(d) vor fi izolate cu materiale incombustibile aprobate, astfel încât temperatura medie pe suprafaţa neexpusă să nu crească cu mai mult de 139°C peste temperatura

[17] Consultaţi Partea 1 - Încercarea de incombustibilitate, care se conţine în Anexa 1 la *Codul internaţional pentru aplicarea metodelor de încercare la foc* din 2010, adoptat de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.307(88).

SECRETARIAT

iniţială şi nici temperatura din orice punct, inclusiv la orice îmbinare, să nu crească cu mai mult de 180°C peste temperatura iniţială, în timpul specificat mai jos:

clasa „A-60"	60 minute
clasa „A-30"	30 minute
clasa „A-15"	15 minute
clasa „A-0"	0 minute

Administraţia poate cere efectuarea unei încercări a peretelui sau a punţii prototip pentru a se asigura că sunt îndeplinite cerinţele de mai sus în ceea ce priveşte integritatea şi creşterea temperaturii.[18]

(4) *Construcţiile de clasa „B"* sunt construcţii formate din pereţi, punţi, plafoane sau căptuşeli care îndeplinesc următoarele condiţii:

(a) sunt construite astfel încât să nu permită trecerea flăcării până la sfârşitul primei jumătăţi de oră din timpul încercării standard a rezistenţei la foc;

(b) au un grad de izolare astfel încât temperatura medie de pe suprafaţa neexpusă să nu crească cu mai mult de 139°C peste temperatura iniţială şi în nici un punct, inclusiv la orice îmbinare, temperatura nu trebuie să crească cu mai mult de 225°C peste temperatura iniţială, în timpul specificat mai jos:

clasa „B-15"	15 min.
clasa „B-0"	0 m.; şi

(c) sunt realizate din materiale incombustibile aprobate şi toate materialele servind la realizarea şi fixarea construcţiilor de clasa „B" trebuie să fie incombustibile, cu excepţia faptului că poate fi permis furnir combustibil dacă îndeplineşte cerinţele respective din acest capitol.

Administraţia poate cere efectuarea încercarea unei construcţii prototip pentru a se convinge că aceasta corespunde cerinţelor de mai sus în ceea ce priveşte integritatea şi creşterea temperaturii.[19]

(5) *Construcţiile de clasa „C"* sunt construcţii realizate din materiale incombustibile aprobate. Acestea nu trebuie să îndeplinească nici cerinţele referitoare la trecerea fumului şi flăcării şi nici cerinţele referitoare la limita de creştere a temperaturii. Se permite utilizarea furnirului combustibil dacă îndeplineşte alte cerinţe din acest capitol.

(6) *Construcţiile de clasa „F"* sunt construcţii formate din pereţi, punţi, plafoane sau căptuşeli, care îndeplinesc următoarele condiţii:

(a) sunt executate astfel încât să nu permită trecerea flăcării până la sfârşitul primei jumătăţi de oră din timpul încercării standard a rezistenţei la foc;

(b) au un grad de izolare astfel încât temperatura medie de pe suprafaţa neexpusă să nu crească cu mai mult de 139°C peste temperatura iniţială şi în nici un punct, inclusiv în orice îmbinare, temperatura să nu crească cu mai mult de 225°C peste temperatura iniţială, până la sfârşitul primei jumătăţi de oră a încercării standard de rezistenţă la foc.

---

[18] Consultaţi Partea 3 - Încercarea construcţiilor de clasa „A", „B" şi „F", care se conţine în Anexa 1 la *Codul internaţional pentru aplicarea metodelor de încercare la foc* din 2010, adoptat de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.307(88).

[19] Consultaţi Partea 3 - Încercarea construcţiilor de clasa „A", „B" şi „F", care se conţine în Anexa 1 la *Codul internaţional pentru aplicarea metodelor de încercare la foc* din 2010, adoptat de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.307(88).

Administrația poate cere efectuarea încercării unei construcţiei prototip pentru a se asigura că aceasta îndeplineşte cerinţele de mai sus în ceea ce priveşte integritatea şi creşterea temperaturii.[18]

(7) *Plafoanele sau căptuşelile continue de clasa „B"* sunt plafoane sau căptuşeli de clasa „B" care se termină doar la o construcţie de clasa „A" sau „B".

(8) *Oţelul sau alt material echivalent* este oţel sau orice material care el însuşi sau prin izolaţia prevăzută posedă proprietăţi echivalente cu cele ale oţelului, în ceea ce privește integritatea şi structura, la sfârşitul încercării standard a rezistenţei la foc (de exemplu, un aliaj de aluminiu cu izolaţie corespunzătoare).

(9) *Puterea lentă de propagare a flăcării* arată că suprafaţa în cauză va limita în mod corespunzător propagarea flăcării, aceasta fiind determinată printr-o procedură de încercare stabilită într-un mod satisfăcător pentru Administrație.

(10) *Încăperile de locuit* sunt spaţii folosite ca încăperi publice, coridoare, toalete, cabine, birouri, infirmerii, săli de cinematograf, săli de jocuri şi hobby, încăperi care nu conţin instalaţii de gătit şi spaţii similare.

(11) *Încăperile publice* sunt acele părţi din spaţiile de locuit care sunt folosite ca vestibuluri, săli de mese, saloane şi spaţii similare permanent închise.

(12) *Încăperile de serviciu* sunt încăperile utilizate pentru bucătării, încăperi care conţin instalaţii de gătit, magazii de materiale şi provizii, ateliere altele decât cele care fac parte din încăperile de maşini, şi încăperi similare şi puţurile aferente acestora.

(13) *Posturile de comandă* sunt încăperi în care se află echipamentele radio sau echipamentele principale de navigaţie sau sursa de energie electrică de avarie, sau în care sunt centralizate instalaţiile de depistare sau de comandă pentru stingerea incendiilor.

(14) *Încăperile de maşini de categoria A* sunt încăperile în care se află maşinile cu combustie internă folosite fie:

(a) pentru propulsia principală; sau

(b) în alte scopuri dacă puterea totală a acestor maşini este de cel puţin 750 kW,

sau care conţin orice căldare cu combustibil lichid sau instalaţie de combustibil.

(15) *Încăperile de maşini* sunt încăperi de maşini de categoria A şi toate celelalte încăperi care conţin maşini de propulsie, căldări, instalaţii de combustibil, maşini cu abur şi motoare cu combustie internă, generatoare, instalaţii de guvernare, maşini electrice importante, staţii de ambarcare a combustibilului lichid, instalaţii frigorifice, stabilizatoare, instalaţii de ventilaţie şi de aer condiţionat şi încăperi similare, precum și puţurile aferente acestor spaţii.

PARTEA B
MĂSURILE DE PROTECŢIE CONTRA INCENDIILOR LA NAVELE CU LUNGIMEA DE 60 M SAU MAI MARE

Regula 3
Structura

(1) Coca, suprastructura, pereţii structurali, punţile şi rufurile vor fi din oţel sau alt material echivalent, cu excepția cazului în care nu se prevede altfel în alin. (4).

(2) Izolaţia elementelor din aliaj de aluminiu componente ale construcţiilor de clasa „A" sau „B", cu excepţia celor care, în opinia Administraţiei, nu preiau sarcini, vor fi astfel încât temperatura suportului să nu crească cu mai mult de 200°C faţă de temperatura ambiantă în orice moment al încercării standard la foc.

(3) O atenţie deosebită va fi acordată izolaţiei elementelor din aliaj de aluminiu care fac parte din coloane, pontili şi alte elemente structurale necesare pentru susţinerea zonelor de păstrare a ambarcaţiunilor de salvare, de lansare şi de ambarcare, precum şi pentru susţinerea construcţiilor de clasa „A" şi „B", pentru a se asigura că:

(a) în cazul elementelor care susţin zonele ambarcaţiunilor de salvare şi construcţiile de clasa „A", limita de creştere a temperaturii specificată în alin. (2) se va aplica după o oră; şi

(b) în cazul elementelor care trebuie să susţină construcţiile de clasa „B", limita de creştere a temperaturii specificată în alin. (2) se va aplica după o jumătate de oră.

(4) Puţurile şi partea superioară a încăperilor de maşini de categoria A vor fi din oţel, izolate corespunzător, iar deschiderile în acestea vor fi dispuse şi protejate corespunzător pentru a împiedica propagarea incendiului.

Regula 4
Pereţii în interiorul încăperilor de locuit şi de serviciu

(1) În încăperile de locuit şi de serviciu, toţi pereţii care trebuie să fie construcţii de clasa „B", se vor extinde de la o punte la alta şi până la bordaj sau alte limite, cu condiţia ca plafoanele sau căptuşelile continue de clasa „B" sau amândouă, să fie montate de o parte şi de alta a pereţilor, în care caz peretele se poate termina la plafonul sau căptuşeala continuă.

(2) Metoda IF. Toţi pereţii care, în condiţiile acestei reguli sau a altor reguli din această parte, nu trebuie să fie construcţii de clasa „A" sau „B", vor fi cel puţin construcţii de clasa „C".

(3) Metoda IIF. Nu va exista nici o restricţie asupra construcţiei pereţilor care conform acestei reguli sau altor reguli din această parte nu trebuie să fie construcţii de clasa „A" sau „B", cu excepţia cazurilor particulare când sunt necesari pereţi de clasa „C", în conformitate cu tabelul 1 din regula 7.

(4) Metoda IIIF. Nu va exista nici o restricţie asupra construcţiei pereţilor care conform acestei reguli sau altor reguli din această parte nu trebuie să fie construcţii de clasa „A" sau „B". În nici un caz suprafaţa unei încăperi sau a unui grup de încăperi de locuit limitate de o construcţie continuă de clasa „A" sau „B" nu trebuie să depăşească 50 m², cu excepţia cazurilor particulare în care sunt necesari pereţi de clasa „C" conform tabelului 1 din regula 7. Totuşi, Administraţia poate aproba creşterea acestei suprafeţe pentru încăperile publice.

Regula 5
Protecţia scărilor şi a puţurilor ascensoarelor care deservesc încăperile de locuit, încăperile de serviciu şi posturile de comandă

(1) Scările care traversează doar o singură punte vor fi protejate cel puţin la un nivel printr-o construcţie cel puţin de clasa „B-0" şi uşi cu auto-închidere. Ascensoarele care traversează doar o singură punte vor fi înconjurate de construcţii de clasa „A-0" cu uşi de oţel la ambele niveluri. Scările şi puţurile ascensoarelor care traversează mai mult de o singură punte vor fi înconjurate de construcţii cel puţin de clasa „A-0" şi protejate prin uşi cu auto-închidere la toate nivelurile.

(2) Toate scările vor avea structura din oţel, cu excepţia cazurilor în care Administraţia permite folosirea altor materiale echivalente.

Regula 6
Uşile în construcţiile rezistente la foc

(1) Rezistenţa la incendiu a uşilor va fi în măsura posibilă echivalentă cu aceea a construcţiei în care sunt montate. Uşile şi ramele lor din construcţiile de clasa „A" vor fi din oţel. Uşile din construcţiile de clasa „B" vor fi din materiale incombustibile. Uşile situate în pereţii care înconjoară încăperile de maşini de categoria A vor fi suficient de etanşe la gaze şi cu mecanism de autoînchidere. Administraţia poate permite folosirea materialelor combustibile pentru uşile care separă cabinele de amenajările instalaţiilor sanitare individuale, cum ar fi duşurile, dacă acestea sunt construite conform Metodei IF.

(2) Uşile care trebuie să fie cu mecanism de autoînchidere, nu vor fi prevăzute cu cârlige de reţinere. Totuşi, pot fi folosite dispozitive de reţinere prevăzute cu declanşare de la distanţă şi protecţie.

(3) Pot fi permise deschideri pentru aerisire în şi sub uşile pereţilor din coridoare, însă nu se permit în şi sub uşile caselor scărilor. Aceste deschideri vor fi prevăzute doar în jumătatea inferioară a uşii. În cazul în care o deschidere pentru aerisire este prevăzută într-o uşă sau sub aceasta, suprafaţa netă totală a acestei deschideri sau a acestor deschideri nu va fi mai mare de 0,05 m^2. În cazul în care într-o uşă există o deschidere de aerisire, aceasta va fi prevăzută cu un grătar din material incombustibil.

(4) Izolarea uşilor etanşe la apă nu este necesară.

Regula 7
Rezistenţa la foc a pereţilor şi punţilor

(1) În afara cerinţelor specifice privind rezistenţa la foc a pereţilor şi punţilor prevăzute oriunde în această parte, rezistenţa minimă la foc a pereţilor şi punţilor va fi conform prevederilor din tabelul 1 şi tabelul 2 din această regulă.

(2) Aceste tabele vor fi aplicate conform următoarelor cerinţe:

(a) tabelele 1 şi 2 se aplică faţă de pereţi şi, respectiv, punţi care separă încăperi adiacente; şi

(b) pentru a determina normele corespunzătoare de rezistenţă la foc aplicabile pereţilor dintre încăperi adiacente, aceste încăperi sunt clasificate în funcţie de riscul de incendiu pe care-l prezintă, după cum urmează:

(i) Posturi de comandă (1)

Încăperi în care se află sursele de curent de avarie pentru putere şi iluminat.
Timoneria şi camera hărţilor.
Încăperi în care se află echipamentul radio al navei.
Posturile de stingere a incendiului, posturile de incendiu şi posturile de înregistrare a incendiului.
Postul de comandă a maşinii de propulsie, dacă este situat în afara încăperii de maşini.
Încăperi în care se află echipamentul centralizat de alarmă.

(ii) Coridoare (2)

Coridoare şi holuri.

(iii) Încăperi de locuit (3)

RECRUTERIAT

Încăperile definite în regula 2 alin. (10) şi (11), cu excepţia coridoarelor.

(iv) Scări (4)

Scări interioare, ascensoare şi scări rulante, în afară de cele aflate complet în încăperile de maşini şi anexele acestora. În această privinţă, scara care este închisă doar la un nivel va fi considerată parte a încăperii de care nu este separată printr-o uşă rezistentă la foc.

(v) Încăperi de serviciu cu pericol redus de incendiu (5)

Dulapuri şi camere de depozitare cu o suprafaţă mai mică de 2 m^2, uscătorii şi spălătorii.

(vi) Încăperi de maşini de categoria A (6)

Încăperile definite în regula 2 alin. (14).

(vii) Alte încăperi de maşini (7)

Încăperile definite în regula 2 alin. (15), inclusiv spaţiile de prelucrare a făinii de peşte, excluzând încăperile de maşini de categoria A.

(viii) Încăperi de marfă (8)

Toate încăperile folosite pentru marfă, inclusiv tancurile de ulei marfă, precum şi puţurile şi gurile aferente acestor spaţii.

(ix) Încăperi de serviciu cu pericol ridicat de incendiu (9)

Bucătării, încăperile în care se află aparate de gătit, camere cu vopsea, camera cu lămpi, dulapuri şi magazii cu suprafeţe de 2 m^2 sau mai mult şi ateliere, altele decât cele care fac parte din încăperile de maşini.

(x) Punţi deschise (10)

Spaţiile deschise ale punţilor şi promenadelor anexe, încăperile pentru prelucrarea peştelui în stare crudă, încăperile de spălare a peştelui şi încăperile similare care nu prezintă pericol de incendiu.

Spaţiile deschise situate în afara suprastructurilor şi rufurilor.

Titlul fiecărei categorii are un caracter mai mult general decât restrictiv. Numărul din paranteze care urmează după fiecare categorie se referă la coloana sau rândul din tabele care se aplică.

Tabelul 1 - Rezistenţa la foc a pereţilor care separă spaţii adiacente

Spaţiile	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Posturi de comandă (1)	A-0[e]	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*
Coridoare (2)		C	B-0	B-0 A-0[c]	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Încăperi de locuit (3)			C[a,b]	B-0 A-0[c]	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Scări (4)				B-0 A-0[c]	B-0 A-0[c]	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Încăperi de serviciu cu pericol redus de incendiu (5)					C	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Încăperi de maşini de categoria A (6)						*	A-0	A-0	A-60	*
Alte încăperi de maşini(7)							A-0[d]	A-0	A-0	*
Încăperi de marfă (8)								*	A-0	*
Încăperi de serviciu cu pericol ridicat de incendiu (9)									A-0[d]	*
Punţi deschise (10)										-

Tabelul 2 - Rezistenţa la foc a punţilor care separă spaţii adiacente

Spaţii deasupra ↓ / Spaţii dedesubt →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Posturi de comandă (1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Coridoare (2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Încăperi de locuit (3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Scări (4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Încăperi de serviciu cu pericol redus de incendiu (5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Încăperi de maşini de categoria A (6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60	A-30	A-60	*
Alte încăperi de maşini (7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*
Încăperi de marfă (8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*
Încăperi de serviciu cu pericol ridicat de incendiu (9)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0[d]	*
Punţi deschise (10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—

Note: Se vor aplica ambelor tabele 1 şi 2, în dependenţă de caz.

a Aceşti pereţi nu trebuie să îndeplinească nicio cerinţă specială în cazul utilizării metodelor de protecţie IIF şi IIIF.

b În cazul utilizării metodei IIIF, vor fi prevăzuţi pereţi de clasa „B" cu rezistenţa la foc „B-0" între încăperi sau grupuri de încăperi, a căror suprafaţă este egală cu sau mai mare de 50 m^2.

c Pentru a clarifica unde se aplică, consultaţi regulile 4 şi 5.

d În cazul în care încăperile fac parte din aceeaşi categorie numerică şi apare indicele [d], un perete sau o punte de tipul indicat în tabele de clasa indicată în tabele sunt necesare doar dacă încăperile adiacente sunt folosite în scopuri diferite, de exemplu categoria (9). O bucătărie situată lângă o altă bucătărie nu trebuie să fie depărtate de un perete, însă o bucătărie situată lângă o încăpere pentru vopsele va fi separată de un perete „A-0".

e Pereţii care separă timoneria, camera hărţilor şi încăperea în care se află echipamentul radio, una de alta, pot fi de tipul „B-0".

f Izolaţia contra incendiului nu va fi prevăzută în încăperea de maşini de categoria (7) dacă, în opinia Administraţiei, prezintă un pericol redus de incendiu sau nu-l prezintă deloc.

* În cazul în care apare un asterisc în tabele, construcţia de separare va fi din oţel sau un material echivalent, dar nu trebuie să fie neapărat de clasa „A".



(3) Plafoanele sau căptuşelile continue de clasa „B" împreună cu punţile respective sau pereţii respectivi, pot fi consideraţi ca având o contribuţie, parţială sau totală, la izolaţia şi rezistenţa necesară a construcţiei.

(4) Ferestrele şi spiraiurile încăperilor de maşini vor fi astfel:

(a) în cazul în care spiraiurile pot fi deschise, acestea vor fi astfel încât să poată fi închise din afara încăperii. Spiraiurile care au geamuri vor fi prevăzute cu capace de oţel sau alt material echivalent, fixate permanent;

(b) nu vor fi folosite sticlă sau materiale similare pentru pereţii care înconjoară încăperile de maşini. Această dispoziţie nu exclude folosirea sticlei armate pentru spiraiuri şi a sticlei la posturile de comandă situate în interiorul încăperilor de maşini; şi

(c) la spiraiurile menţionate în p. (a), va fi folosi sticlă armată.

(5) Pereţii exteriori care, conform regulii 3 alin. (1), trebuie să fie din oţel sau din alt material echivalent, pot fi perforaţi în vederea montării ferestrelor şi hublourilor, dacă această parte nu prevede nicio cerinţă ca pereţii respectivi să aibă o rezistenţă la foc de clasa „A". La fel, uşile prevăzute în aceşti pereţi, care nu trebuie să aibă o rezistenţă la foc de clasa „A", pot fi construite din materiale considerate satisfăcătoare de către Administraţie.

Regula 8
Detaliile de construcţie

(1) Metoda IF. În încăperile de locuit, încăperile de serviciu şi posturile de comandă, toate căptuşelile, ecranele de tiraj, plafoanele şi suporţii lor vor fi din materiale incombustibile.

(2) Metodele IIF şi IIIF. În coridoarele şi casele scărilor care deservesc încăperile de locuit, încăperile de serviciu şi posturile de comandă, plafoanele, căptuşelile, ecranele de tiraj şi suporţii acestora vor fi din materiale incombustibile.

(3) Metodele IF, IIF şi IIIF

(a) Cu excepţia încăperilor de marfă sau a compartimentelor frigorifice din încăperile de serviciu, materialele izolante vor fi incombustibile. Izolaţiile împotriva condensării şi produsele adezive folosite la izolare, precum şi izolaţia armăturilor tubulaturii instalaţiei frigorifice, nu trebuie să fie din materiale incombustibile, dar vor fi utilizate într-o cantitate minim posibilă, iar suprafeţele lor expuse vor fi rezistente de propagarea flăcării, astfel cum consideră Administraţia. În încăperile în care este posibilă pătrunderea produselor petroliere, suprafaţa izolaţiei va fi impenetrabilă la hidrocarburi sau vapori de hidrocarburi.

(b) În cazul în care în încăperile de locuit şi de serviciu sunt prevăzuţi pereţi, căptuşeli şi plafoane incombustibile, acestea pot fi acoperite cu furnir combustibil care nu va depăşi 2 mm grosime în interiorul oricăreia din aceste încăperi, cu excepţia coridoarelor, caselor scărilor şi posturilor de comandă, unde nu va depăşi 1,5 mm grosime.

(c) Spaţiile de aer din spatele plafoanelor, panourilor sau căptuşelilor vor fi despărţite prin ecrane bine ajustate care să evite formarea tirajului având o distanţă între ele de cel mult 14 m. În plan vertical, aceste spaţii, inclusiv cele aflate în spatele căptuşelilor din scări, puţuri etc., vor fi închise la fiecare punte.

Regula 9
Instalaţiile de ventilaţie

(1) (a) Conductele de ventilaţie vor fi din materiale incombustibile. Totuşi, conductele scurte care nu depăşesc în general 2 m lungime şi au o secţiune transversală care nu depăşeşte 0,02 m², nu trebuie să fie neapărat din materiale incombustibile, cu următoarele condiţii:

(i) aceste conducte vor fi dintr-un material care prezintă un pericol redus de incendiu, astfel cum consideră Administraţia că este corespunzător;

(ii) ele pot fi folosite doar la extremitatea instalaţiei de ventilaţie; şi

(iii) ele nu se găsesc la mai puţin de 600 mm, măsuraţi de-a lungul conductei, faţă de o deschidere într-o construcţie de clasa „A" sau „B", inclusiv plafoanele continue de clasa „B".

(b) În cazul în care conductele de ventilaţie cu o secţiune transversală liberă mai mare de 0,02 m² traversează pereţi sau punţi de clasa „A", deschiderile vor fi căptuşite cu un manşon din tablă de oţel, dacă conductele respective nu sunt din oţel în vecinătatea traversării punţii sau peretelui şi dacă nu corespund în acea porţiune a conductei cu următoarele cerinţe:

(i) în cazul conductelor cu o secţiune transversală liberă mai mare de 0,02 m², manşoanele vor avea o grosime de cel puţin 3 mm şi o lungime de cel puţin 900 mm. La trecerea prin pereţi, această lungime va fi repartizată de preferinţă în mod egal de o parte şi de alta a peretelui. Conductele cu secţiunea liberă mai mare de 0,02 m² vor fi izolate contra incendiului. Rezistenţa la foc a izolaţiei va fi cel puţin egală cu cea a peretelui sau a punţii care este traversată de conductă. Poate fi prevăzută o protecţie echivalentă de trecere, care să fie considerată satisfăcătoare de Administraţie; şi

(ii) conductele care au o secţiune liberă mai mare de 0,075 m² vor fi prevăzute cu clapeţi antifoc în afara cerinţelor prevăzute în p. (b)(i). Clapetul antifoc trebuie să se închidă în mod automat, dar trebuie să poată fi închis şi manual din ambele părţi ale peretelui sau punţii. Clapetul va fi prevăzut cu un indicator care arată dacă este deschis sau închis. Totuşi, clapeţii antifoc nu sunt obligatorii atunci când conductele traversează, fără a deservi, spaţii înconjurate de construcţii de clasa „A", cu condiţia ca aceste conducte să aibă aceeaşi rezistenţă la foc ca și pereţii pe care îi traversează.

(c) Conductele destinate ventilării încăperilor de maşini de categoria A sau a bucătăriilor nu vor trece, în general, prin încăperi de locuit, încăperi de serviciu sau posturi de comandă. În cazul în care Administraţia permite această amenajare, conductele vor fi construite din oţel sau alt material echivalent şi dispuse astfel încât să păstreze integritatea construcţiilor.

(d) Conductele destinate ventilării încăperilor de locuit, încăperilor de serviciu sau posturilor de comandă nu vor traversa, în general, încăperile de maşini de categoria A sau bucătăriile. În cazul în care Administraţia permite această amenajare, conductele vor fi construite din oţel sau dintr-un material echivalent şi dispuse astfel încât să păstreze integritatea construcţiilor.

(e) În cazul în care conductele de ventilaţie cu o secţiune transversală liberă mai mare de 0,02 m² traversează pereţi de clasa „B", deschiderile vor fi prevăzute cu manşoane din tablă de oţel de cel puţin 900 mm lungime, în cazul în care conductele nu sunt din oţel pe această lungime la nivelul pereţilor. În cazul în care traversează un perete de clasa „B", lungimea manşoanelor va fi repartizată, de preferinţă, în mod egal de o parte şi de alta a peretelui.

(f) În posturile de comandă situate în afara încăperilor de maşini vor fi luate toate măsurile posibile pentru a asigura menţinerea ventilaţiei, vizibilităţii şi lipsei fumului, astfel încât în caz de incendiu maşinile şi aparatele care se găsesc în ele să poată fi supravegheate şi să continue să funcţioneze în mod eficient. Pentru alimentarea cu aer vor fi prevăzute mijloace alternative şi separate; orificiile de intrare a aerului ale celor două surse de alimentare vor fi dispuse astfel încât riscul pătrunderii fumului simultan prin cele două orificii să fie redus la minim. La discreţia Administraţiei, nu este necesar să se aplice aceste cerinţe faţă de posturile de comandă amplasate pe o punte descoperită şi care se deschid către această punte sau dacă dispozitivele locale de închidere sunt la fel de eficiente.

(g) Conductele de evacuare de la dispozitivele de gătit din bucătării vor fi construcţii de clasa „A" în cazul în care traversează încăperi de locuit sau încăperi în care se află materiale combustibile. Fiecare conductă de evacuare va fi dotată cu:

(i) un filtru de grăsime care să poată fi demontat uşor în vederea curăţirii;

(ii) un clapet antifoc situat la capătul inferior al conductei;

(iii) dispozitive care permit oprirea din bucătărie a ventilatorului de evacuare a aerului viciat; şi

(iv) mijloace fixe care permit stingerea unui incendiu în interiorul conductei, cu excepţia cazului când Administraţia apreciază prevederea acestora ca impracticabilă la bordul navelor cu lungimea mai mică de 75 m.

(2) Orificiile principale de aspiraţie şi refulare ale tuturor instalaţiilor de ventilaţie trebuie să poată fi închise din afara spaţiilor ventilate. Ventilaţia mecanică a încăperilor de locuit, a încăperilor de serviciu, a posturilor de comandă şi a încăperilor de maşini trebuie să poată fi oprită dintr-un punct uşor accesibil din afara încăperii deservite. Acest loc nu trebuie să devină rapid inaccesibil în cazul declanşării unui incendiu în încăperile deservite. Mijloacele prevăzute pentru oprirea ventilaţiei mecanice în încăperile de maşini vor fi complet separate de cele prevăzute pentru oprirea ventilaţiei din alte încăperi.

(3) Vor fi prevăzute mijloace pentru închiderea, dintr-o poziţie sigură, a spaţiilor circulare din jurul coşurilor.

(4) Instalaţiile de ventilaţie, care deservesc încăperile de maşini, vor fi independente de instalaţiile care deservesc celelalte încăperi.

(5) Magaziile în care se păstrează cantităţi apreciabile de produse deosebit de inflamabile vor fi prevăzute cu instalaţii de ventilaţie care sunt separate de celelalte instalaţii de ventilaţie. Ventilaţia va fi amenajată la nivelurile superioare şi inferioare, iar aspiraţia şi refularea ventilatoarelor vor fi poziţionate în locuri sigure şi prevăzute cu stingătoare de scântei.

Regula 10
Instalaţiile de încălzire

(1) Radiatoarele electrice vor fi construite şi montate astfel încât să reducă la minim riscurile de incendiu. Nici un astfel de radiator nu va fi prevăzut cu un element expus atât încât draperiile, perdelele sau alte materiale similare să poată fi încălzite sau să ia foc de la radiaţiile elementului.

(2) Încălzirea cu ajutorul flăcării deschise nu este permisă. Sobele de încălzit şi alte dispozitive similare vor fi bine fixate şi prevăzute cu protecţie şi izolaţie corespunzătoare împotriva incendiului, sub şi în jurul acestor dispozitive şi în dreptul colectoarelor lor de evacuare. Colectoarele de evacuare ale sobelor care ard combustibil solid vor fi proiectate şi dispuse astfel:

încât să reducă la minim posibilitatea de blocare cu produse de ardere şi vor avea mijloace pregătite pentru curăţire. Clapeţii pentru limitarea tirajelor din colectoarele de evacuare, când se află în poziţie închisă, vor fi astfel încât să lase totuşi o suprafaţă corespunzătoare deschisă. Încăperile în care sunt montate astfel de sobe vor fi prevăzute cu ventilatoare cu un debit suficient, care să asigure aerul necesar pentru ardere în sobă. Aceste ventilatoare nu vor fi prevăzute cu mijloace de închidere, iar poziţia lor va fi astfel încât dispozitivele de închidere conform regulii II/9 să nu fie necesare.

(3) Aparatele cu flacără de gaz deschisă, cu excepţia aragazelor pentru gătit şi a încălzitoarelor de apă, nu sunt permise. Încăperile care sunt dotate cu astfel de aragaze sau cu încălzitoare de apă vor avea o ventilaţie corespunzătoare pentru evacuarea aburilor şi a scurgerilor posibile de gaze, într-un loc sigur. Toată tubulatura de alimentare cu gaze din rezervor a aragazului sau a încălzitorului de apă va fi din oţel sau din alt material aprobat. Pe fiecare aparat vor fi prevăzute dispozitive automate de siguranţă pentru închiderea gazului care să acţioneze la scăderea presiunii în magistrala de gaze sau în cazul stingerii flăcării în oricare aparat.

(4) În cazul în care combustibilul gazos este folosit în scopuri gospodăreşti, amenajările, depozitarea, distribuirea şi utilizarea combustibilului vor fi în conformitate cu cerinţele regulii 12 şi aprobate de Administraţie.

Regula 11
Diverse[20]

(1) Toate suprafeţele expuse din coridoare şi casele scărilor, precum şi suprafeţele care includ podele în spaţii ascunse sau inaccesibile în încăperi de locuit, încăperi de serviciu şi posturi de comandă vor avea caracteristici de putere lentă de propagare a flăcării.[21] Suprafeţele expuse ale plafoanelor din încăperile de locuit, încăperile de serviciu şi posturile de comandă vor avea caracteristici de putere lentă de propagare a flăcării.

(2) Vopselele, lacurile şi alte produse de finisare folosite pe suprafeţele interioare expuse vor fi astfel încât să nu degajeze cantităţi excesive de fum, gaze sau vapori toxici. Administraţia trebuie să fie satisfăcută de faptul că acestea nu prezintă pericol de incendiu.

(3) Învelişurile nedemontabile ale punţilor din interiorul încăperilor de locuit, încăperilor de serviciu şi posturilor de comandă vor fi din materiale aprobate, greu inflamabile, iar la temperaturi ridicate nu vor degaja gaze toxice sau nu vor crea pericol de explozie.[22]

(4) În cazul în care construcţiile de clasa „A" sau „B" sunt perforate pentru trecerea cablurilor electrice, tubulaturii, conductelor etc., sau pentru montarea gurilor de aerisire, corpurilor de iluminat şi a dispozitivelor similare, vor fi luate măsuri pentru ca rezistenţa lor la foc să nu fie compromisă.

(5) (a) În încăperile de locuit, încăperile de serviciu şi posturile de comandă, tubulatura care trece prin construcţii de clasa „A" sau „B" va fi din materiale aprobate ţinând cont de temperatura la care aceste construcţii trebuie să reziste. În cazul în care Administraţia aprobă trecerea tubulaturii de hidrocarburi şi lichide combustibile prin încăperi de locuit şi de serviciu, materialul acestei tubulaturi va fi aprobat ţinând cont de pericolul de incendiu.

---

[20] Consultaţi *Ghidul privind utilizarea anumitor materiale plastice* din recomandarea 7 din Anexa 3 la Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit din anul 1993, reprodus în Anexa 3 la prezentul text consolidat.

[21] Consultaţi *Liniile directoare privind evaluarea proprietăţilor de pericol de incendiu ale materialelor, adoptat de Organizaţie prin Rezoluţia* A.166(ES.IV) şi Partea 5 - Încercarea de inflamabilitate a suprafeţei (încercare pentru materiale de suprafaţă şi învelitori primare de punte) din Anexa 1 la Codul internaţional pentru aplicarea procedurilor de încercare la foc din anul 2010, adoptat de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.307(88).

[22] Consultaţi *Recomandarea privind procedurile de încercare la foc pentru inflamabilitatea învelişurilor principale ale punţilor* adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.687(17).

(b) Materialele, care din cauza căldurii devin rapid ineficiente, nu vor folosite pentru scurgerile peste bord, refulările sanitare şi alte mijloace de evacuare situate în apropierea liniei de plutire şi unde deteriorarea materialului în caz de incendiu ar crea pericol de inundare.

(6) Filme pe suport nitrocelulozic pentru aparatele cinematografice nu vor fi folosite.

(7) Toate recipientele pentru deşeuri, altele decât cele folosite pentru prelucrarea peştelui, vor fi din materiale incombustibile, fără deschideri în părţile laterale sau pe fund.

(8) Motoarele de acţionare a pompelor de transfer al combustibilului, unităţile de pompare a combustibilului şi alte pompe similare de combustibil vor fi prevăzute cu comenzi de la distanţă, situate în afara spaţiului în care sunt amplasate astfel încât să poată fi oprite în cazul producerii unui incendiu în încăperea în care se află.

(9) În caz de necesitate, vor fi prevăzute tăvi colectoare pentru a împiedica scurgerea hidrocarburilor în santine.

(10) În interiorul încăperilor folosite pentru depozitarea peştelui, izolaţia inflamabilă va fi protejată printr-o armătură foarte strânsă.

Regula 12
Depozitarea buteliilor de gaze şi a materialelor periculoase

(1) Buteliile pentru gaze sub presiune, lichefiate sau dizolvate vor fi marcate clar cu ajutorul culorilor de identificare prescrise, menţionându-se lizibil denumirea şi formula chimică a conţinutului lor şi vor fi fixate în mod corespunzător şi sigur.

(2) Buteliile care conţin gaze inflamabile sau alte gaze periculoase şi buteliile goale vor fi depozitate, fixate în mod corespunzător şi sigur, pe punţile deschise şi toate supapele, regulatoarele de presiune şi tubulatura care pleacă de la aceste butelii vor fi protejate împotriva deteriorării. Buteliile vor fi protejate împotriva variaţiilor excesive ale temperaturii, a acţiunii directe a razelor solare şi a acumulării de zăpadă. Totuşi, Administraţia poate permite depozitarea acestor butelii în compartimente care îndeplinesc cerinţele prevăzute în alin. (3) – (5).

(3) Încăperile în care se află lichide foarte inflamabile, cum sunt vopselele volatile, parafina, benzenul etc. şi, dacă se permite, gaze lichefiate, vor avea acces direct doar de pe punţile descoperite. Regulatoarele de presiune şi supapele de siguranţă vor evacua în interiorul compartimentului. În cazul în care aceste compartimente sunt vecine cu alte încăperi închise, pereţii care le înconjoară vor fi etanşi la gaze.

(4) Cablurile şi aparatele electrice nu sunt acceptate, cu excepţia cazului când acestea sunt necesare pentru serviciul în interiorul compartimentului, în compartimentele în care se află depozitate lichidele foarte inflamabile sau gazele lichefiate. În cazul în care sunt instalate astfel de aparate electrice, acestea trebuie să fie considerate de către Administraţie ca fiind corespunzătoare pentru a fi utilizate într-o atmosferă inflamabilă. Sursele de căldură vor fi ţinute la distanţă de aceste încăperi şi vor fi prevăzute panouri cu menţiunea „Fumatul este interzis" şi „Focul deschis este interzis", afişate într-un loc vizibil.

(5) Fiecare tip de gaz sub presiune va fi depozitat în mod separat. Compartimentele utilizate pentru depozitarea gazelor sub presiune nu vor fi folosite pentru depozitarea altor produse inflamabile şi nici pentru utilaje sau obiecte care nu fac parte din sistemul de distribuţie a gazelor. Totuşi, Administraţie poate diminua aceste cerinţe luând în consideraţie caracteristicile, volumul şi destinaţia acestor gaze sub presiune.

Regula 13
Căile de evacuare

(1) Scările verticale şi înclinate care duc la şi din toate încăperile de locuit şi în încăperile în care echipajul este în mod normal ocupat, altele decât încăperile de maşini, vor fi dispuse astfel încât să ofere căi imediate de evacuare către puntea deschisă şi de acolo către ambarcaţiunile de salvare. În special, în legătură cu aceste încăperi:

(a) la toate nivelele de locuit vor fi prevăzute cel puţin două căi de evacuare separate, situate la distanţe mari, care pot include căile obişnuite de acces din fiecare încăpere sau grup de încăperi cu acces restricţionat;

(b) (i) sub puntea expusă, calea principală de evacuare va fi constituită dintr-o scară înclinată, iar cea de a doua cale de evacuare va fi un puţ sau o scară înclinată; şi

(ii) deasupra punţii expuse, căile de evacuare vor fi alcătuite din scări înclinate sau uşi care au acces la o punte deschisă sau o combinaţie a celor două;

(c) în mod excepţional, Administraţia poate permite doar o cale de evacuare, ţinând cont de tipul şi amplasarea încăperilor, precum şi de numărul persoanelor care pot în mod normal să fie cazate sau să lucreze acolo;

(d) un coridor sau o parte a unui coridor care oferă doar o singură cale de evacuare, nu va avea lungimea mai mare de 7 m; şi

(e) lăţimea şi continuitatea căilor de evacuare vor fi considerate satisfăcătoare de către Administraţie.

(2) Vor fi prevăzute două căi de evacuare din fiecare încăpere de maşini de categoria A printr-una din următoarele opţiuni:

(a) două seturi de scări din oţel, cât se poate de depărtate între ele, care duc la uşile aflate la partea superioară a încăperii şi la fel de depărtate între ele, permiţând accesul la puntea deschisă. În general, una din aceste scări trebuie să ofere protecţie continuă împotriva focului începând de la partea inferioară a încăperii şi până într-un loc sigur situat în afara acesteia. Totuşi, Administraţia poate să nu ceară această protecţie dacă, având în vedere amenajările sau dimensiunile speciale ale încăperii de maşini, există o cale de evacuare sigură de la partea inferioară a acestei încăperi. Această protecţie va fi din oţel, va fi izolată, dacă este necesar, într-un mod considerat satisfăcător de către Administraţie, şi va fi prevăzută la partea inferioară cu o uşă din oţel cu auto-închidere; sau

(b) o scară din oţel care duce la o uşă aflată la partea superioară a încăperii de la care se asigură accesul la puntea deschisă şi, suplimentar, la partea inferioară a încăperii şi într-o poziţie pe deplin separată de scara respectivă, o uşă din oţel capabilă să fie manevrată din ambele părţi şi care asigură accesul către o cale sigură de evacuare de la partea inferioară a încăperii la puntea deschisă.

(3) Din încăperile de maşini, altele decât cele de categoria A, vor fi prevăzute căi de evacuare considerate satisfăcătoare de către Administraţie, ţinând cont de tipul şi amplasarea încăperii şi dacă persoanele lucrează sau nu acolo în mod normal.

(4) Ascensoarele nu vor fi considerate ca fiind una din căile de evacuare necesare.

Regula 14
Instalaţiile automate de sprinklere, de alarmă de incendiu şi de depistare a incendiului
(Metoda IIF)



(1) La navele care au adoptat Metoda IIF va fi montată o instalaţie automată de sprinklere şi de alarmă de incendiu de un tip aprobat, care îndeplineşte cerinţele acestei reguli şi va fi dispusă astfel încât să protejeze încăperile de locuit şi de serviciu, cu excepţia încăperilor care nu prezintă pericole mari de incendiu, cum ar fi încăperile goale şi cele sanitare.

(2) (a) Instalaţia trebuie să intre imediat în stare de funcţionare în orice moment, iar punerea sa în funcţiune nu trebuie să necesite nici o intervenţie a echipajului. Aceasta va fi de tip cu ţevi pline, iar tronsoanele expuse cu dimensiuni mici pot fi de tipul cu ţevi goale, dacă Administraţia consideră această precauţie necesară. Orice parte a instalaţiei, care poate fi supusă în decursul exploatării unor temperaturi de îngheţ, va fi protejată în mod corespunzător contra îngheţului.[23] Instalaţia va fi menţinută încărcată la presiunea necesară şi va avea un debit corespunzător pentru a asigura alimentarea continuă cu apă, astfel cum prevede alin. (6) p. (b).

(b) Fiecare secţie de sprinklere va fi prevăzută cu dispozitive de alarmă cu semnalizare optică şi sonoră automată într-unul sau mai multe panouri care să indice intrarea în funcţiune a sprinklerelor. Aceste indicatoare vor semnaliza în care secţie deservită de instalaţie s-a produs incendiul şi vor fi centralizate în timonerie şi, în plus, alarme optice şi sonore vor fi prevăzute şi în afara timoneriei pentru a asigura recepţionarea imediată a indicaţiei de incendiu de către echipaj. Această instalaţie de alarmă va fi concepută astfel încât să indice orice defecţiune apărută în instalaţie.

(3) (a) Sprinklerele vor fi grupate în secţii separate, fiecare conţinând nu mai mult de 200 sprinklere.

(b) Fiecare secţie de sprinklere va fi astfel încât să poată fi izolată printr-o singură supapă de închidere. Supapa de închidere a fiecărei secţii va fi uşor accesibilă, iar poziţia sa va fi clar şi permanent indicată. Vor fi luate măsuri pentru ca supapele de închidere să nu poată fi acţionate de o persoană neautorizată.

(c) Va fi prevăzut un manometru pentru indicarea presiunii din instalaţie la supapa de închidere a fiecărei secţii şi la un post central.

(d) Sprinklerele vor fi rezistente la coroziune. În încăperile de locuit şi de serviciu, sprinklerele se vor deschide la o temperatură între 68°C şi 79°C, cu excepţia cazului în care în încăperi cum sunt uscătoriile, unde temperatura ambiantă este ridicată, temperatura de deschidere poate fi mărită cu cel mult 30°C peste temperatura maximă prevăzută la plafonul acestor încăperi.

(e) În dreptul fiecărui tablou indicator va fi afişată o listă sau un plan al tuturor încăperilor deservite de fiecare secţie şi poziţia zonei faţă de fiecare secţie. Vor fi prevăzute instrucţiuni corespunzătoare pentru verificare şi întreţinere.

(4) Sprinklerele vor fi instalate cu capetele în jos, perpendicular pe plafon şi vor fi distanţate astfel încât să asigure un debit mediu de cel puţin 5 l/min pentru fiecare m^2 de suprafaţă nominală pe care o acoperă sprinklerele. Totuşi, Administraţia poate permite folosirea unor sprinklere care asigură alte debite de apă distribuite în mod corespunzător, în cazul în care este convinsă că acestea sunt cel puţin la fel de eficiente.

(5) (a) Instalaţia va fi prevăzută cu un tanc sub presiune, având un volum egal cu cel puţin dublul cantităţii de apă specificată în prezentul alineat. În acest tanc va exista o rezervă permanentă de apă dulce care să asigure cantitatea care va fi refulată într-un minut de pompa menţionată în alin. (6) p. (b), luându-se măsuri pentru a menţine

[23] Consultaţi *Ghidul privind precauţiile împotriva îngheţului tubulaturii principale de incendiu* din Recomandarea 6 a Anexei 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993, reprodus în Anexa 3 la prezentul text consolidat.

o presiune a aerului în tanc astfel încât să se asigure că, atunci când rezerva permanentă de apă dulce din tanc a fost folosită, presiunea nu va fi mai mică decât presiunea de funcţionare a sprinklerelor plus presiunea datorată unei coloane de apă măsurată de la fundul tancului până la sprinklerul cel mai de sus al instalaţiei. Vor fi prevăzute dispozitive potrivite care să completeze aerul sub presiune şi rezerva permanentă de apă dulce din tanc. Va fi prevăzută o sticlă de nivel care să indice nivelul corect al apei din tanc.

(b) Vor fi luate măsuri pentru a împiedica pătrunderea apei de mare în tanc.

(6) (a) Va fi prevăzută o pompă acţionată independent cu singurul scop de a alimenta sprinklerele cu apă în mod automat şi continuu. Pompa va intra în funcţiune automat în cazul scăderii presiunii în instalaţie înainte ca rezerva permanentă de apă dulce din tancul sub presiune să se epuizeze.

(b) Pompa şi tubulatura vor fi astfel încât să poată menţine presiunea necesară la nivelul sprinklerului cel mai ridicat pentru a asigura un debit continuu de apă suficient pentru acoperirea simultană a suprafeţei maxime separate prin pereţi rezistenţi la foc din construcţii de clasa „A" şi „B" sau a suprafeţei de 280 m², în dependenţă de faptul care din valori este mai mică, la debitul de utilizare specificat în alin. (4).

(c) Pompa va fi prevăzută la refulare cu un robinet de control cu o ţeava de descărcare scurtă cu capul deschis. Secţiunea reală a robinetului şi a ţevii vor fi suficiente pentru a asigura debitul prescris, menţinând totodată în instalaţie presiunea prevăzută în alin. (5) p. (a).

(d) Priza de aspiraţie a apei de mare a pompei va fi prevăzută, în măsura posibilă, în aceeaşi încăpere cu pompa şi va fi dispusă astfel încât să nu fie necesar, când nava este în stare de plutire, să se întrerupă alimentarea pompei cu apă de mare în alte scopuri decât inspecţia sau reparaţia pompei.

(7) Pompa şi tancul sprinklerelor vor fi amplasate la o depărtare rezonabilă de orice încăpere de maşini de categoria A şi nu vor fi amplasate într-o încăpere care să fie protejată prin instalaţia de sprinklere.

(8) (a) Pompa de apă de mare şi instalaţia automată de alarmă de incendiu şi de depistare a incendiului vor fi alimentate cu energie de la cel puţin două surse. În cazul în care pompa este acţionată electric, aceasta va fi conectată la sursa principală de energie electrică, care va fi alimentată de cel puţin două generatoare.

(b) Cablurile de alimentare vor fi amplasate astfel încât să nu treacă prin bucătării, încăperi de maşini şi alte încăperi închise cu pericol ridicat de incendiu, cu excepţia cazurilor în care este necesar să se ajungă la tabloul de distribuţie corespunzător. Una din sursele de alimentare cu energie a instalaţiei de alarmă de incendiu şi de depistare a incendiului va fi o sursă de avarie. În cazul în care una din sursele de energie a pompei este un motor cu combustie internă, acesta, în afara faptului că va corespunde cerinţelor alin. (7), va fi situat astfel încât un incendiu în orice încăpere protejată să nu afecteze alimentarea cu aer a motorului respectiv.

(9) Instalaţia de sprinklere va fi conectată la tubulatura principală de incendiu a navei printr-o supapă cu reţinere cu închidere prin înşurubare până la refuz care să împiedice revenirea apei din instalaţia de sprinklere în tubulatura principală de incendiu.

(10) (a) Va fi prevăzută o supapă de control pentru verificarea alarmei automate din fiecare secţie de sprinklere, prin care se va refula apă cu un debit echivalent funcţionării unui sprinkler. Supapa de control din fiecare secţie va fi amplasată în apropierea supapei de închidere pentru secţia respectivă.

SECRETARIAT

(b) Vor fi luate măsuri pentru verificarea funcţionării automate a pompei reducând presiunea din instalaţie.

(c) Unul din tablourile indicatoare menţionate în alin. (2) p. (b) va fi prevăzut cu întrerupătoare care să permită încercarea instalaţiei de alarmă şi indicatoarelor din fiecare secţie a sprinklerelor.

(11) Pentru fiecare secţie de sprinklere vor fi prevăzute sprinklere de rezervă, astfel cum consideră Administraţia că este satisfăcător.

Regula 15
Instalaţiile automate de alarmă de incendiu şi de depistare a incendiului
(Metoda IIIF)

(1) La navele care au adoptat Metoda IIIF va fi montată o instalaţie automată de alarmă de incendiu şi de depistare a incendiului de un tip aprobat şi în conformitate cu cerinţele acestei reguli şi dispusă astfel încât să depisteze prezenţa incendiului în toate încăperile de locuit şi de serviciu cu excepţia încăperilor care nu prezintă un pericol mare de incendiu, ca de exemplu încăperile goale şi sanitare.

(2) (a) Instalaţia trebuie să fie funcţionale imediat în orice moment şi punerea ei în funcţiune să nu necesite nici o intervenţie a echipajului.

(b) Fiecare secţie de detectoare va fi prevăzută cu mijloace pentru transmiterea automată a semnalelor optice şi sonore de alarmă la unul sau mai multe panouri de indicare ori de câte ori se declanşează un detector. Aceste panouri vor arăta în care secţie deservită de instalaţie s-a produs un incendiu şi semnalele vor fi centralizate în timonerie şi în alte locuri, pentru a avea siguranţa că orice alarmă a instalaţiei este imediat recepţionată de echipaj. În plus, vor fi luate măsuri pentru ca alarma sonoră să fie dată pe puntea pe care a fost depistat incendiul. Instalaţia de alarmă şi de depistare va fi realizată astfel încât să indice dacă apare o defecţiune în sistem.

(3) Detectoarele vor fi grupate în secţii separate, care vor deservi fiecare cel mult 50 de încăperi şi cuprinzând cel mult 100 de detectoare fiecare. Detectoarele vor fi împărţite pe zone astfel încât să indice puntea pe care s-a declanşat incendiul.

(4) Instalaţia va fi declanşată de orice temperatură anormală a aerului, de o concentraţie anormală de fum sau de alţi factori care indică un început de incendiu în oricare dintre încăperile care trebuie protejate. Detectoarele care reacţionează la temperatura aerului nu se vor declanşa la o temperatură mai mică de 54°C şi vor se declanşa la o temperatură ce nu depăşeşte 78°C dacă creşterea temperaturii până la aceste valori nu depăşeşte 1°C pe minut. Cu aprobarea Administraţiei temperatura de declanşare poate fi sporită până la 30°C peste temperatura maximă prevăzută la partea superioară a încăperii în cazul uscătoriilor şi încăperilor similare unde temperatura ambiantă este de obicei ridicată. Instalaţiile care sunt sensibile la concentraţia fumului se vor declanşa în cazul scăderii intensităţii fascicolului de lumină transmis sub un nivel considerat periculos de către Administraţie. Administraţia poate accepta şi alte metode de declanşare la fel de eficiente. Instalaţia de depistare nu va fi utilizată în alte scopuri decât pentru depistarea incendiului.

(5) Detectoarele pot declanşa alarma prin închiderea sau deschiderea unor contacte sau prin alte metode corespunzătoare. Ele vor fi amplasate în partea superioară şi vor fi protejate în mod corespunzător contra şocurilor şi riscurilor fizice de defectare. Acestea vor fi corespunzătoare utilizării în mediu marin. Ele vor fi amplasate în locuri deschise, la distanţă de orice traversă sau alte obiecte care ar putea împiedica fluxul de gaze calde sau de fum să ajungă la elementul

sensibil. Detectoarele care funcţionează prin închiderea unor contacte vor fi cu contact etanş, iar circuitul va fi permanent controlat pentru a indica orice defecţiune.

(6) În fiecare încăpere în care trebuie să existe detectoare, va fi montat cel puţin un detector şi în orice caz nu mai puţin de un detector pentru fiecare aproximativ 37 m² de suprafaţă a punţii. În încăperile mari detectoarele vor fi dispuse într-o anumită ordine astfel încât între ele să nu fie o distanţă mai mare de 9 m, iar faţă de pereţi o distanţă nu mai mare de 4,5 m.

(7) Vor fi prevăzute cel puţin două surse de alimentare cu energie a echipamentului electric folosit pentru funcţionarea instalaţiei de alarmă de incendiu şi de depistare a incendiului, dintre care una va fi o sursă de avarie. Alimentarea va fi făcută prin cabluri de alimentare distincte, rezervate doar pentru acest scop. Aceste cabluri de alimentare vor fi conectate la un comutator situat în postul de comandă pentru instalaţia de depistare a incendiului. Cablurile electrice vor fi amplasate astfel fel încât să nu treacă prin bucătării, încăperi de maşini şi alte încăperi închise care au un pericol mare de incendiu, cu excepţia cazului când este necesar să se asigure depistarea incendiului în aceste încăperi sau pentru a ajunge la tabloul corespunzător.

(8) (a) În apropierea fiecărui panou de indicare va fi afişată o listă sau un plan care să arate spaţiile protejate şi poziţia lor faţă de fiecare secţie de depistare. Vor fi prevăzute instrucţiuni corespunzătoare pentru verificarea şi întreţinerea detectoarelor.

(b) Vor fi luate măsuri pentru verificarea funcţionării corecte a detectoarelor şi a panourilor de indicare prin asigurarea mijloacelor de expunere la aer cald sau la fum a detectoarelor din poziţia lor.

(9) Vor fi prevăzute detectoare de rezervă pentru fiecare secţie de detectoare într-un număr considerat suficient de către Administraţie.

Regula 16
Instalaţiile fixe de stingere a incendiului în încăperile de marfă cu pericol ridicat de incendiu

Încăperile de marfă care prezintă un pericol ridicat de incendiu vor fi protejate printr-o instalaţie fixă de stingere a incendiului cu gaz sau printr-o instalaţie de stingere care asigură o protecţie echivalentă, considerată satisfăcătoare de către Administraţie.

Regula 17
Pompele de incendiu

(1) Vor fi prevăzute cel puţin două pompe de incendiu.

(2) În cazul în care un incendiu într-un compartiment oarecare ar defecta toate pompele de incendiu astfel încât acestea să devină inutilizabile, trebuie să existe un mijloc alternativ de alimentare cu apă pentru stingerea incendiului. La navele cu o lungime de 75 m sau mai mare acest al doilea mijloc va fi o pompă fixă de incendiu de avarie acţionată în mod independent. Această pompă de incendiu de avarie trebuie să poată furniza două jeturi de apă la o presiune considerată satisfăcătoare de către Administraţie.

(3) (a) Pompele de incendiu, altele decât pompa de avarie, trebuie să poată debita în scopul combaterii incendiului o cantitate de apă la o presiune de minim 0,25 N/mm², cu un debit total (Q) de cel puţin:

$$Q = (0.15\sqrt{(L(B+D)} + 2.25)^2 \ m^3/h$$

unde L, B şi D sunt în metri.

Totuşi, debitul total cerut al pompelor de incendiu nu este necesar să depăşească 180 m^3/h.

(b) Fiecare dintre pompele de incendiu cerute, altele decât orice pompă de avarie, va avea un debit de cel puţin 40% din debitul total al pompelor de incendiu necesar conform cerinţelor p. (a) şi în orice caz va fi astfel încât să poată furniza cel puţin jeturile de apă necesare conform cerinţelor din regula 19 alin. (2) p. (a). Aceste pompe de incendiu vor alimenta tubulatura principală de incendiu în condiţiile stabilite. Când sunt montate mai mult de două pompe, debitul acestor pompe suplimentare va fi astfel încât să fie considerat satisfăcător de către Administraţie.

(4) (a) Pompele de incendiu vor fi acţionate independent. Pompele sanitare, de balast, de santină sau de serviciu general pot fi acceptate ca pompe de incendiu, doar dacă acestea nu sunt utilizate în mod normal pentru pomparea combustibilului, iar dacă sunt folosite în mod ocazional pentru transferul sau pomparea combustibilului, vor fi dotate cu dispozitive de comutare corespunzătoare.

(b) Pompele de incendiu vor fi prevăzute cu toate supapele de siguranţă dacă ele pot dezvolta o presiune care depăşeşte presiunea de calcul a tubulaturii de apă, hidranţilor şi furtunurilor. Aceste supape vor fi amplasate şi reglate astfel încât să prevină presiunea excesivă în orice parte a tubulaturii principale de incendiu.

(c) Pompele de incendiu de avarie acţionate de o sursă de energie vor fi pompe autonome acţionate independent, fie având fiecare propriul lor motor diesel şi propria sursă de alimentare cu combustibil lichid instalate într-un loc accesibil în exteriorul compartimentului care conţine pompele de incendiu principale, fie vor fi antrenate de un generator autonom care poate fi generatorul de avarie menţionat în capitolul IV regula 17 şi care are o capacitate suficientă şi este amplasat într-un loc sigur în afara compartimentului de maşini şi de preferinţă deasupra punţii de lucru. Pompa de incendiu de avarie va fi astfel încât să poată funcţiona cel puţin 3 ore.

(d) Pompele de incendiu de avarie, prizele de aspiraţie a apei de mare şi alte supape necesare vor fi acţionate din exteriorul compartimentelor în care se află pompele de incendiu principale, într-o poziţie în care acestea să nu devină nefuncţionale din cauza unui incendiu în compartimentele respective.

Regula 18
Tubulatura principală de incendiu

(1) (a) În cazul în care sunt necesari mai mulţi hidranţi pentru a asigura numărul de jeturi indicat în regula 19 alin. (2) p. (a), va fi prevăzută o tubulatură principală de incendiu.

(b) Tubulatura principală de incendiu nu va avea alte racorduri decât cele necesare pentru combaterea incendiului, cu excepţia spălării punţii şi a lanţurilor de ancoră şi punerii în funcţie a ejectoarelor de santină, cu condiţia menţinerii eficienţei instalaţiei de combatere a incendiului.

(c) În cazul în care tubulatura principală de incendiu nu se auto-purjează, vor fi montate robinete de golire corespunzătoare acolo unde ar putea apărea avarii cauzate de îngheţ.[24]

(2) (a) Diametral tubulaturii principale de incendiu şi al tubulaturii de apă de serviciu va fi astfel încât să fie suficient pentru distribuirea eficientă a debitului maxim necesar

[24] Consultaţi *Ghidul privind precauţiile împotriva îngheţului tubulaturii principale de incendiu* din Recomandarea 6 din Anexa 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993, reprodus în Anexa 3 la prezentul text consolidat.

SECRETARIAT

pentru două pompe de incendiu care funcţionează simultan sau a 140 m^3 pe oră, în dependenţă de faptul care din valori este mai mică.

(b) În cazul în care două pompe refulează simultan prin ţevile de refulare specificate în regula 19 alin. (5) debitul de apă indicat în p. (a), prin oricare dintre hidranţii adiacenţi, presiunea minimă de 0,25 N/mm^2 va fi menţinută la toţi hidranţii.

Regula 19
Hidranţii de incendiu, furtunurile de incendiu şi ţevile de refulare

(1) (a) Numărul de furtunuri de incendiu prevăzute va fi egal cu numărul de hidranţi de incendiu prevăzuţi în conformitate cu alin. (2) plus un furtun de rezervă. Acest număr nu include orice furtunuri de incendiu prevăzute în orice compartiment de maşini sau căldări. Administraţia poate cere un număr mai mare de furtunuri de incendiu astfel încât numărul furtunurilor disponibile şi accesibile în orice moment să fie suficient, ţinând cont de dimensiunea navei.

(b) Furtunurile de incendiu vor fi fabricate dintr-un material aprobat şi vor avea o lungime suficientă pentru a putea proiecta un jet de apă în fiecare din spaţiile în care utilizarea lor poate fi necesară. Lungimea lor maximă va fi de 20 m. Fiecare furtun de incendiu va fi prevăzut cu o ţeavă de refulare şi racordurile necesare. Furtunurile de incendiu împreună cu orice armături şi scule necesare vor fi pregătite pentru utilizare şi ţinute la vedere, în apropierea hidranţilor sau racordurilor de incendiu.

(2) (a) Numărul şi amplasarea hidranţilor va fi astfel încât cel puţin două jeturi de apă care nu pleacă de la acelaşi hidrant, dintre care unul trebuie să fie vine dintr-un furtun de incendiu, să poată să ajungă la orice parte a navei normal accesibile echipajului în timpul navigaţiei navei.

(b) Toţi hidranţii ceruţi vor fi prevăzuţi cu furtunuri de incendiu având ţevi de refulare cu destinaţie dublă conform alin. (5). Un hidrant va fi amplasat lângă intrarea în spaţiul care trebuie protejat.

(3) Pentru tubulatura principală de incendiu şi hidranţii de incendiu nu vor fi folosite materiale cu proprietăţi uşor influenţate de căldură, decât dacă sunt corespunzător protejate. Tubulatura şi hidranţii vor fi amplasaţi astfel încât furtunurile de incendiu să poată fi uşor racordate la ei. La bordul navelor susceptibile să transporte încărcături pe punte, amplasarea hidranţilor va fi astfel încât accesul la ei să fie întotdeauna uşor, iar tubulatura va fi instalată, în măsura în care este posibil, astfel încât să fie evitat riscul deteriorării de către aceste încărcături. În cazul în care nu există câte un furtun de incendiu şi câte o ţeava de refulare pentru fiecare hidrant, cuplajele furtunului de incendiu şi ţevile de refulare vor fi complet interschimbabile.

(4) Pentru fiecare furtun de incendiu va exista câte un robinet sau o supapă astfel încât oricare furtun de incendiu să poată fi deconectat în timp ce pompele de incendiu funcţionează.

(5) (a) Dimensiunile standard ale ţevilor de refulare sunt 12 mm, 16 mm şi 19 mm sau cât se poate de aproape de aceste valori. Administraţia poate aproba ţevi de refulare cu diametru mai mare.

(b) Nu este necesar să fie folosite ţevi de refulare cu un diametru mai mare de 12 mm în încăperile de locuit şi de serviciu.

(c) Pentru încăperile de maşini şi locurile exterioare, diametrul ţevilor de refulare va fi astfel încât să permită realizarea celui mai mare debit posibil din două jeturi lansate de pompa cea mai mică, la presiunea menţionată în regula 18 alin. (2) p. (b), în cazul folosirii unei ţevi de refulare cu un diametru mai mic de 19 mm.

SECRETARIAT

Regula 20
Stingătoarele de incendiu[25]

(1) Stingătoarele de incendiu vor fi de tipuri aprobate. Capacitatea stingătoarelor portative cu lichid cerute nu va fi mai mare de 13,5 l şi nu mai mică de 9 l. Stingătoarele de alt tip vor fi echivalente, din punct de vedere al portabilităţii, cel mult cu un stingător cu lichid de 13,5 l şi vor avea o eficacitate de stingere a incendiului cel puţin echivalentă cu cea a stingătorului cu lichid de 9 l. Administraţia va determina tipurile echivalente de stingătoare de incendiu.

(2) Vor fi prevăzute încărcături de rezervă într-un număr considerat satisfăcător de către Administraţia.

(3) Nu vor fi autorizate stingătoarele de incendiu care folosesc, în opinia Administraţiei, ca agent de stingere un produs care emană fie spontan, fie în condiţiile de utilizare prevăzute, gaze toxice într-o cantitate care constituie un pericol pentru persoane.

(4) Stingătoarele de incendiu vor fi examinate periodic şi vor fi supuse încercărilor care vor fi cerute de către Administraţie.

(5) În mod normal, unul dintre stingătoarele de incendiu portabile destinate a fi folosite în orice spaţiu, va fi aşezat aproape de intrarea în acel spaţiu.

Regula 21
Stingătoarele de incendiu portabile în posturile de comandă în încăperile de locuit şi de serviciu

(1) În posturile de comandă, încăperile de locuit şi de serviciu, vor fi prevăzute cel puţin cinci stingătoare de incendiu portabile, de un tip aprobat de Administraţie.

(2) Vor fi prevăzute încărcături de rezervă într-un număr care să fie considerat satisfăcător de către Administraţie.

Regula 22
Instalaţiile de stins incendiul în încăperile de maşini

(1) (a) Încăperile în care sunt căldări ce funcţionează cu combustibil lichid sau instalaţii de tratare a combustibilului lichid, vor fi prevăzute cu una din următoarele instalaţii fixe de stins incendiul aprobată de către Administraţie:

(i) o instalaţie de stingere cu apă pulverizată sub presiune;

(ii) o instalaţie de stingere cu gaze;

(iii) o instalaţie de stingere utilizând vapori de lichide cu toxicitate redusă; sau

(iv) o instalaţie de stingere cu spumă cu coeficient mare de spumare.

În cazul în care compartimentul de maşini nu este complet separat de compartimentul de căldări, sau dacă este posibilă scurgerea combustibilului lichid din compartimentul de căldări în compartimentul de maşini, ansamblul format din compartimentul căldări şi compartimentul maşini va fi considerat ca fiind un singur compartiment.

[25] Consultaţi *Liniile directoare îmbunătăţite privind stingătoarele de incendiu portabile maritime*, adoptate de Organizaţie prin Rezoluţia A.951(23).

SECRETARIAT

(b) La navele noi şi existente se interzice montarea instalaţiilor noi cu hidrocarburi halogenate folosite ca medii de stingere a incendiului.

(c) Fiecare compartiment de căldări va fi prevăzut cu cel puţin un set de stingătoare portabile cu spumă, care să fie considerat satisfăcător de către Administraţie.

(d) În fiecare compartiment de căldări, spaţiu de ardere sau orice spaţiu în care se află o parte a instalaţiei de combustibil lichid, vor fi prevăzute cel puţin două stingătoare portative cu spumă aprobate sau echivalentele acestora. Cel puţin un stingător cu spumă de un tip aprobat cu capacitatea minimă de 135 l sau un stingător echivalent va fi dotat cu furtunuri pe tamburi astfel încât să permită stingerea oricărei părţi a compartimentului de căldări. Administraţia poate diminua cerinţele acestui punct, în funcţie de dimensiunile şi tipul spaţiului care trebuie protejat.

(e) În fiecare spaţiu de ardere va exista o ladă cu nisip, rumeguş impregnat cu sodă sau cu alt material uscat aprobat, în cantitate considerată satisfăcătoare de către Administraţie. Alternativ, poate fi prevăzut un stingător portabil de un tip aprobat.

(2) Încăperile care conţin maşini cu motoare cu ardere internă folosite fie pentru propulsie principală fie în alte scopuri, în cazul în care maşinile respective au o putere totală de cel puţin 750 kW, vor fi dotate cu următoarele mijloace:

(a) una din instalaţiile de stins incendiul prevăzute în alin. (1) p. (a);

(b) cel puţin un stingător portabil cu spumă considerat satisfăcător de către Administraţie; şi

(c) în fiecare asemenea spaţiu, stingătoare de incendiu cu spumă de tip aprobat cu o capacitate de cel puţin 45 l fiecare, sau altele echivalente, într-un număr suficient pentru a permite transmiterea spumei sau a oricărui alt agent stingător echivalent peste tot unde există riscul declanşării incendiului în instalaţiile de alimentare cu combustibil şi ulei sub presiune, în transmisii şi în alte locuri cu risc de incendiu. De asemenea, va fi prevăzut un număr suficient de stingătoare portabile cu spumă sau altele echivalente dispuse astfel încât să nu fie necesară deplasarea la mai mult de 10 m pentru a ajunge la un stingător din orice punct al încăperii respective, cu condiţia să existe cel puţin două asemenea stingătoare în fiecare încăpere. Pentru încăperi mai mici, Administraţia poate diminua aceste cerinţe.

(3) Spaţiile în care se află turbine cu abur sau motoare cu abur închise folosite fie pentru propulsia principală fie în alte scopuri, dacă acestea au o putere totală de cel puţin 750 kW, vor fi dotate cu următoarele mijloace:

(a) stingătoare cu spumă cu o capacitate de cel puţin 45 l fiecare, sau dispozitive echivalente ale acestora, în număr suficient ca spuma sau agentul său echivalent să fie îndreptată peste tot unde se poate declanşa un incendiu în instalaţia de ungere sub presiune, în carterele care conţin părţi unse sub presiune ale turbinelor, motoarelor sau transmisiilor aferente, precum şi în orice alt loc cu pericol de incendiu. Aceste stingătoare nu sunt obligatorii, dacă în aceste spaţii s-a prevăzut o protecţie echivalentă cu ajutorul unei instalaţii fixe de stins incendiul în conformitate cu alin. (1) p. (a); şi

(b) un număr suficient de stingătoare portabile cu spumă sau dispozitive echivalente ale acestora dispuse astfel încât să nu fie necesară deplasarea cu mai mult de 10 m din orice punct din încăpere, cu condiţia să existe cel puţin două astfel de stingătoare în fiecare încăpere, iar aceste stingătoare să nu fie cerute suplimentar faţă de cele cerute în conformitate cu alin. (2) p. (c).

(4) În cazul în care Administrația consideră că există un pericol de incendiu în oricare încăpere de mașini pentru care alin. (1), (2) și (3) nu prevede nici o dispoziție specială cu privire la mijloacele de stingere a incendiului, în acea încăpere sau în apropierea acesteia va fi prevăzut un număr de stingătoare portabile de un tip aprobat sau alte mijloace de stingere pe care Administrația le consideră suficiente.

(5) În cazul în care se montează instalații fixe de stins incendiul care nu sunt cerute de prezenta parte, aceste instalații vor fi astfel încât să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație.

(6) Orice încăpere de mașini de categoria A la care, la partea inferioară, este prevăzut accesul dintr-un tunel alăturat al liniei de arbori, va fi prevăzută pe lângă orice ușă etanșă la apă o ușă ușoară din oțel antifoc, situată în partea opusă spațiului de mașini, care trebuie să fie manevrabilă din ambele părți.

Regula 23
Racordul internațional de legătură cu uscatul

(1) Va fi prevăzut cel puțin un racord internațional de legătură cu uscatul în conformitate cu alin. (2).

(2) Dimensiunile standard ale flanșelor racordului internațional de legătură cu uscatul vor fi în conformitate cu următorul tabel:

Descrierea	Dimensiunea
Diametrul exterior	178 mm
Diametrul interior	64 mm
Diametrul cercului găurilor	132 mm
Fante în flanșă	4 găuri de 19 mm diametru echidistante pe cercul găurilor având diametrul de mai sus, prelungite până la marginea exterioară a flanșei
Grosimea flanșei	minim 14,5 mm
Șuruburi și piulițe	4, fiecare având 16 mm diametru și 50 mm lungime

(3) Acest racord va fi realizat dintr-un material corespunzător care să reziste la presiunea de serviciu de 1,0 N/mm^2.

(4) Flanșa va avea pe o parte a suprafeței plane, iar pe cealaltă parte va fi fixată permanent la un racord care să se potrivească hidranților și furtunurilor de pe navă. Racordul va fi păstrat la bordul navei împreună cu o garnitură din orice material corespunzător presiunii de serviciu de 1,0 N/mm^2 și cu patru șuruburi de 16 mm, 50 mm lungime și opt șaibe.

(5) Instalațiile vor fi astfel încât să permită folosirea acestui racord pe oricare dintre bordurile navei.

Regula 24
Echipamentele pentru pompieri

(1) Vor fi prevăzute cel puțin două echipamente pentru pompieri care să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație.

(2) Echipamentele pentru pompieri vor fi depozitate astfel încât să fie ușor accesibile pentru folosire, iar locurile de depozitare vor fi suficient depărtate între ele.

Regula 25
Planul de combatere a incendiilor

Planul de combatere a incendiilor va fi afişat permanent într-un mod considerat corespunzător de către Administraţie.

Regula 26
Posibilitatea utilizării rapide a mijloacelor de stins incendiul

Mijloacele de stins incendiul vor fi menţinute în stare bună de funcţionare şi gata de a fi imediat folosite în orice moment.

Regula 27
Acceptarea echivalenţelor

În cazul în care în această parte este specificat un tip special de mijloace, aparate, agenţi de stingere sau dotări, poate fi admis orice alt tip de mijloace etc., cu condiţia ca Administraţia le consideră cel puţin echivalente din punct de vedere al eficienţei.

PARTEA C
MĂSURILE DE PROTECŢIE CONTRA INCENDIULUI LA NAVELE CU LUNGIMEA DE 45 M SAU MAI MARE DAR MAI MICĂ DE 60 M

Regula 28
Protecţia constructivă contra incendiului

(1) Coca, suprastructura, pereţii structurali, punţile şi rufurile vor fi construite din materiale incombustibile. Administraţia poate permite folosirea în construcţie a unui material combustibil dacă sunt îndeplinite cerinţele acestei reguli şi cerinţele suplimentare legate de stingerea incendiului indicate în regula 40 alin. (3).

(2) (a) La navele cu coca din materiale incombustibile, punţile şi pereţii care separă încăperile de maşini de categoria A de încăperile de locuit, încăperile de serviciu sau de posturile de comandă vor fi construcţii de clasa „A-60", dacă încăperea de maşini de categoria A nu este prevăzută cu o instalaţie fixă de stins incendiul şi construcţii de clasa „A-30" dacă o asemenea instalaţie este prevăzută. Punţile şi pereţii care separă alte încăperi de maşini de încăperi de locuit, încăperi de serviciu şi posturi de comandă vor fi construcţii de clasa „A-0". Punţile şi pereţii care separă posturile de comandă de încăperile de locuit şi încăperile de serviciu vor fi construcţii de clasa „A" standard, având izolaţie considerată corespunzătoare de către Administraţie, cu excepţia cazului în care Administraţia poate permite instalarea construcţiilor de clasa „B-15" pentru a separa astfel de încăperi cum ar fi cabina căpitanului de timonerie.

(b) La navele a căror cocă este construită din materiale combustibile, punţile şi pereţii care separă încăperile de maşini de încăperile de locuit, încăperile de serviciu sau de posturile de comandă vor fi construcţii de clasa „F" sau „B-15". În afară de aceasta, pereţii care înconjoară încăperile de maşini vor fi astfel încât să împiedice, pe cât este posibil, trecerea fumului. Punţile şi pereţii care separă posturile de comandă de încăperile de locuit şi de serviciu vor fi construcţii de clasa „F" standard.

(3) (a) La navele a căror cocă este construită din materiale incombustibile, pereţii coridoarelor care deservesc încăperile de locuit, încăperile de serviciu şi posturile de comandă vor fi construcţii de clasa „B-15".

(b) La navele a căror cocă este construită din materiale combustibile, pereţii coridoarelor care deservesc încăperile de locuit, încăperile de serviciu şi posturile de comandă vor fi construcţii de clasa „F".

(c) Orice perete necesar conform p. (a) sau (b) se va extinde de la punte la punte, doar dacă nu este montat un plafon continuu de aceeaşi clasă ca şi peretele de o parte şi de alta a peretelui, în care caz peretele se poate opri la plafonul continuu.

(4) Scările interioare care deservesc încăperile de locuit, încăperile de serviciu sau posturile de comandă vor fi din oţel sau alt material echivalent. Aceste scări vor fi dispuse în clase din construcţii de clasa „F" la navele cu coca din materiale combustibile sau din construcţii de clasa „B-15" la navele cu coca din materiale incombustibile, cu condiţia ca atunci când o scară trece doar printr-o singură punte, să fie închisă doar la un nivel.

(5) Uşile şi alte închideri ale deschiderilor din pereţii şi punţile menţionate în alin. (2) şi (3), uşile prevăzute în casele scărilor menţionate în alin. (4) şi uşile carcaselor maşinilor şi căldărilor vor fi în măsura posibilă la fel de rezistente la foc ca şi construcţiile în care sunt montate. Uşile la încăperile de maşini de categoria A vor fi cu auto-închidere.

(6) Puţurile ascensoarelor care traversează încăperile de locuit şi încăperile de serviciu vor fi realizate din oţel sau alt material echivalent şi vor avea un dispozitiv de închidere care să permită controlul tirajului şi fumului.

(7) (a) La navele, a căror cocă este construită din materiale combustibile, pereţii şi punţile care constituie limitele spaţiilor care conţin o sursă de energie de avarie şi pereţii şi punţile dintre bucătării, încăperi pentru vopsele, lămpi sau alte încăperi de depozitare care conţin cantităţi importante de materiale foarte inflamabile, precum şi pentru încăperile de locuit, încăperile de serviciu sau posturile de comandă vor fi construcţii de clasa „F" sau „B-15".

(b) La navele, a căror cocă este construită din materiale incombustibile, punţile şi pereţii menţionaţi în p. (a) vor fi construcţii de clasa „A" izolate într-un mod considerat satisfăcător de către Administraţie, ţinând cont de riscul de incendiu, cu excepţia cazului când Administraţia poate accepta construcţii de clasa „B-15" pentru a separa o bucătărie de încăperile de locuit, încăperile de serviciu şi posturile de comandă dacă în bucătărie se află doar maşini electrice de gătit, încălzitoare electrice de apă sau alte aparate încălzite doar electric.

(c) Produsele foarte inflamabile vor fi transportate în recipiente închise ermetic.

(8) În cazul în care pereţii sau punţile care conform alin. (2), (3), (5) sau (7) trebuie să fie construcţii de clasa „A", „B" sau „F" sunt perforate pentru trecerea cablurilor electrice, ţevilor, puţurilor, conductelor etc., vor fi luate măsuri pentru ca rezistenţa lor la foc să nu fie compromisă.

(9) Spaţiile de aer închise în spatele plafoanelor, panourilor sau căptuşelilor din încăperile de locuit, încăperile de serviciu şi posturile de comandă vor fi divizate prin ecrane bine ajustate pentru evitarea tirajului, dispuse la o distanţă nu mai mare de 7 m unul de altul.

(10) Ferestrele şi spiraiurile încăperilor de maşini vor fi astfel:

(a) în cazul în care spiraiurile pot fi deschise, acestea vor fi astfel încât să poată fi închise din exteriorul încăperii. Spiraiurile care au panouri de sticlă vor fi prevăzute cu obloane din oţel sau din alt material echivalent permanent fixate;

(b) sticlă sau materiale similare nu vor fi montate în construcţiile care limitează încăperea de maşini. Acest lucru nu interzice utilizarea sticlei armate pentru spiraiuri şi a sticlei de la posturile de comandă din interiorul încăperilor de maşini; şi

SECRETARIAT

(c) la spiraiurile menţionate în p. (a) se va folosi sticla armată.

(11) Materialele de izolare din încăperile de locuit, din încăperile de serviciu cu excepţia compartimentelor frigorifice pentru uz domestic, din posturile de comandă şi încăperile de maşini vor fi incombustibile. Suprafaţa izolaţiei situată pe faţa interioară a pereţilor din încăperile de maşini de categoria A va fi astfel încât să poată rezista la hidrocarburi sau vaporii lor.

(12) În interiorul magaziilor folosite pentru depozitarea peştelui, izolaţia combustibilă va fi protejată printr-o acoperire cu aderenţă bună.

(13) Fără a ţine cont de dispoziţiile prezentei reguli, Administraţia poate accepta construcţii de clasa „A-0" în locul construcţiilor de clasa „B-15" sau „F", ţinând cont de cantitatea materialelor combustibile folosite în spaţii adiacente.

Regula 29
Instalaţiile de ventilaţie

(1) Cu excepţia dispoziţiilor cuprinse în regula 30 alin. (2), vor fi prevăzute dispozitive pentru oprirea ventilatoarelor şi închiderea principalelor deschideri de ventilaţie, dintr-un loc situat în afara încăperilor pe care le deservesc.

(2) Vor fi prevăzute dispozitive pentru închiderea, dintr-un loc sigur, a spaţiilor inelare situate în jurul coşurilor.

(3) Pot fi admise deschideri de aerisire în uşi şi sub uşile pereţilor din coridoare, însă aceste deschideri nu sunt admise nici în uşile, nici sub uşile caselor scărilor. Deschiderile vor fi prevăzute doar în jumătatea de jos a unei uşi. În cazul în care această deschidere se află într-o uşă sau sub o uşă, suprafaţa netă totală a oricărei astfel de deschideri sau a deschiderilor nu va depăşi 0,05 m^2. În cazul în care această deschidere este într-o uşă, aceasta va fi prevăzută cu un grătar din material incombustibil.

(4) Conductele de ventilaţie pentru încăperile de maşini de categoria A sau bucătării nu vor trece, în general, prin încăperile de locuit, încăperile de serviciu sau posturile de comandă. În cazul în care Administraţia aprobă o amenajare de acest fel, conductele vor fi construite din oţel sau dintr-un material echivalent şi dispuse pentru a menţine integritatea construcţiilor de separare.

(5) Conductele de ventilaţie ale încăperilor de locuit, încăperilor de serviciu sau posturilor de comandă nu vor trece, în general, prin încăperi de maşini de categoria A sau prin bucătării. În cazul în care Administraţia aprobă o astfel de amenajare, aceste conducte vor fi construite din oţel sau dintr-un material echivalent şi dispuse astfel încât să menţină integritatea construcţiilor de separaţie.

(6) Magaziile cu cantităţi importante de produse foarte inflamabile vor fi prevăzute cu dispozitive de ventilaţie care sunt separate de celelalte instalaţii de ventilaţie. Ventilaţia va fi prevăzută la partea de sus şi partea de jos, iar intrările şi ieşirile ventilatoarelor vor fi situate în locuri sigure. Deschiderile de ventilaţie pentru admisie şi evacuare vor fi prevăzute cu grătare din plasă metalică pentru oprirea scânteilor.

(7) Instalaţiile de ventilaţie care deservesc încăperile de maşini vor fi independente de cele care deservesc alte încăperi.

(8) În cazul în care canalele sau conductele deservesc încăperi situate de o parte şi de alta a pereţilor sau punţilor de clasa „A", vor fi prevăzuţi clapeţi care să împiedice propagarea fumului şi a focului între compartimente. Clapeţii manuali vor fi astfel încât să poată fi acţionaţi din ambele părţi ale peretelui sau punţii. În cazul în care conductele sau canalele cu o suprafaţă liberă a

secţiunii mai mare de 0,02 m² trec prin pereţii sau punţile de clasa „A", vor fi prevăzuţi clapeţi cu auto-închidere. Canalele care deservesc compartimentele situate doar pe o parte a acestor pereţi vor fi astfel încât să corespundă regulii 9 alin. (1) p. (b).

Regula 30
Instalaţiile de încălzire

(1) Radiatoarele electrice vor fi fixate într-un loc şi construite astfel încât să reducă la minim riscurile de incendiu. Nu va fi instalat un radiator cu elementul încălzitor dispus astfel încât îmbrăcămintea, perdelele sau alte articole similare să poată fi deteriorate sau să ia foc sub efectul căldurii pe care o degajă.

(2) Nu este permisă folosirea focului descoperit ca mijloc de încălzire. Sobele de încălzit şi alte mijloace de încălzit similare vor fi fixate solid, iar sub şi în jurul acestora, precum şi în dreptul coşului de evacuare va fi prevăzută o protecţie şi o izolaţie corespunzătoare împotriva focului. Colectoarele de evacuare ale sobelor care ard combustibil solid vor fi dispuse şi concepute astfel încât să reducă la minim riscul de blocare cu produse de ardere şi vor avea mijloace imediate pentru curăţire. Clapeţii pentru limitarea tirajelor din colectoarele de evacuare vor fi astfel încât, atunci când sunt în poziţie închisă, să lase încă deschisă o suprafaţă corespunzătoare. Încăperile în care se află astfel de sobe vor fi prevăzute cu ventilatoare, suficiente ca secţiune, pentru a asigura sobelor cantitatea necesară de aer pentru ardere. Aceste ventilatoare nu vor fi prevăzute cu dispozitive de închidere şi vor fi amplasate astfel încât să nu fie necesare dispozitivele de închidere prevăzute de regula II/9.

(3) Nu sunt permise aparate cu gaze cu flacără deschisă, cu excepţia aragazelor şi încălzitoarelor de apă. Încăperile în care se află acest tip de aragaze sau încălzitoare de apă vor avea o ventilaţie suficientă pentru a elimina fumul şi scurgerile posibile de gaze într-un loc sigur. Toată tubulatura de alimentare cu gaze din rezervor a aragazului sau a încălzitorului de apă, va fi din oţel sau alt material aprobat. Vor fi montate dispozitive automate de siguranţă de întrerupere a alimentării cu gaze care să funcţioneze în caz de scădere a presiunii în tubulatura principală de gaze sau în caz de oprire a flăcării în oricare aparat.

Regula 31
Diverse[26]

(1) Suprafeţele expuse din încăperile de locuit, încăperile de serviciu, posturile de comandă, coridoarele şi scările închise, precum şi suprafeţele ascunse din spatele pereţilor etanşi, tavanelor, panourilor şi căptuşelilor din spaţiile de locuit, spaţiile de serviciu şi posturile de comandă trebuie să aibă caracteristici de propagare redusă a flăcării.[27]

(2) Toate suprafeţele expuse din plastic armat cu sticlă din încăperile de locuit şi de serviciu, posturile de comandă, încăperile de maşini de categoria A şi alte încăperi de maşini cu risc similar de incendiu trebuie să aibă stratul final de răşină aprobată cu proprietăţi ignifuge inerente sau să fie acoperite cu o vopsea ignifugă aprobată sau să fie protejate cu materiale necombustibile.

(3) Vopselele, lacurile şi alte finisaje utilizate pe suprafeţele interioare expuse nu trebuie să poată produce cantităţi excesive de fum sau gaze sau vapori toxici. Administraţia trebuie să se asigure că acestea nu prezintă un risc excesiv de incendiu.

---

[26] Consultaţi *Ghidul privind utilizarea anumitor materiale plastic* din Recomandarea 7 din Anexa 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993 reprodus în Anexa 3 la acest text consolidat.

[27] Consultaţi *Liniile directoare privind evaluarea proprietăţilor de pericol de incendiu ale materialelor*, adoptate de Organizaţie prin Rezoluţia A.166(ES.IV) şi Rezoluţia A.653(16), după caz; şi Partea 5 – *Încercarea inflamabilităţii suprafeţei (încercarea materialelor de suprafaţă şi a învelitorilor primare de punte)* din Anexa 1 la *Codul internaţional pentru aplicarea metodelor de încercare la foc* din 2010, adoptat de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.307(88).

(4) Învelișurile principale ale punților din spațiile de locuit și de serviciu și posturile de comandă trebuie să fie dintr-un material aprobat care nu se aprinde ușor sau nu generează pericole toxice sau explozive la temperaturi ridicate.[28]

(5) (a) În încăperile de locuit și de serviciu și în posturile de comandă, țevile care trec prin construcții de separație de clasa „A" sau „B" trebuie să fie din materiale aprobate, ținând cont de temperatura la care trebuie să reziste aceste construcții. În cazul în care Administrația permite transportul de petrol și lichide combustibile prin încăperile de locuit și de serviciu, țevile prin care trece petrolul sau lichide combustibile trebuie să fie dintr-un material aprobat, ținând cont de riscul de incendiu.

(b) Materialele ușor deteriorate de căldură astfel încât devin nefuncționale nu trebuie utilizate pentru guri de scurgere, evacuări sanitare și alte orificii de evacuare care sunt aproape de linia de plutire și unde deteriorarea materialului în caz de incendiu ar genera pericol de inundare.

(6) Toate recipientele pentru deșeuri, altele decât cele utilizate la prelucrarea peștelui, trebuie să fie realizate din materiale incombustibile, fără deschideri în părțile laterale și la fund.

(7) Mașinile care acționează pompele de transfer de combustibil lichid, pompele de combustibil lichid și alte pompe de combustibil similare trebuie să fie prevăzute cu telecomenzi situate în afara spațiului respectiv, astfel încât acestea să poată fi oprite în cazul unui incendiu care se produce în spațiul în care sunt amplasate.

(8) Tăvi de colectare a picăturilor trebuie montate, acolo unde este necesar, pentru a preveni scurgerea petrolului în santine.

Regula 32
Depozitarea buteliilor de gaze și a materialelor periculoase

(1) Buteliile pentru gaze comprimate, lichefiate sau dizolvate trebuie să fie marcate clar cu culori de identificare prescrise, trebuie să aibă o identificare clar lizibilă a denumirii și formulei chimice a conținutului lor și să fie fixate în mod corespunzător.

(2) Buteliile care conțin gaze inflamabile sau alte gaze periculoase și buteliile consumate trebuie depozitate, fixate în mod corespunzător, pe punți deschise, iar toate supapele, regulatoarele de presiune și conductele care ies din aceste butelii trebuie protejate împotriva deteriorării. Buteliile trebuie protejate împotriva variațiilor excesive de temperatură, a razelor directe ale soarelui și a acumulării de zăpadă. Cu toate acestea, Administrația poate permite ca aceste butelii să fie depozitate în compartimente care îndeplinesc cerințele alin. (3)-(5).

(3) Spațiile în care se află lichide foarte inflamabile, cum ar fi vopsele volatile, parafină, benzol etc. și, acolo unde este permis, gaz lichefiat, trebuie să aibă acces direct doar de pe punți deschise. Dispozitivele de reglare a presiunii și supapele de siguranță trebuie să aibă evacuarea în interiorul compartimentului. În cazul în care pereții etanși ai acestor compartimente se apropie de alte spații închise, aceștia trebuie să fie etanși la gaze.

(4) Cu excepția cazului în care este necesar pentru serviciul din interiorul spațiului, cablurile și aparatele electrice nu sunt permise în compartimentele utilizate pentru depozitarea lichidelor foarte inflamabile sau a gazelor lichefiate. În cazul în care sunt instalate astfel de aparate electrice, acestea trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație pentru utilizare într-o atmosferă inflamabilă. Sursele de căldură trebuie păstrate departe de aceste spații, iar anunțurile „Fumatul este interzis" și „Flacăra deschisă este interzisă" trebuie afișate într-un loc vizibil.

---

[28] Pentru navele, ale căror punți sunt construite din oțel, consultați *Recomandarea privind procedurile de încercare la foc pentru inflamabilitatea învelișurilor principale de punte*, adoptată de Organizație prin Rezoluția A.687(17).

(5) Pentru fiecare tip de gaz comprimat se va prevedea un spațiu de depozitare separat. Compartimentele utilizate pentru depozitarea acestor gaze nu vor fi utilizate pentru depozitarea altor produse combustibile și nici pentru unelte sau obiecte care nu fac parte din sistemul de distribuție a gazelor. Cu toate acestea, Administrația poate diminua aceste cerințe, luând în considerare caracteristicile, volumul și utilizarea preconizată a acestor gaze comprimate.

Regula 33
Căile de evacuare

(1) Scările verticale şi înclinate care duc la şi pleacă din toate încăperile de locuit şi încăperile în care echipajul este în mod normal ocupat, altele decât încăperile de maşini, vor fi dispuse astfel încât să ofere căi imediate de evacuare către puntea deschisă şi de acolo către ambarcațiunile de salvare. În special, în legătură cu aceste încăperi:

(a) la toate nivelele de locuit vor fi prevăzute cel puţin două căi de evacuare separate, situate la distanţe mari, care pot include căile obişnuite de acces din fiecare încăpere sau grup de încăperi cu acces restricționat;

(b) (i) sub puntea expusă, calea principală de evacuare va fi constituită dintr-o scară înclinată, iar cea de a doua cale de evacuare va fi un puţ sau o scară înclinată; şi

(ii) deasupra punţii expuse, căile de evacuare vor fi alcătuite din scări înclinate sau uşi care au acces la o punte deschisă sau o combinaţie a acestora. În cazul în care nu este posibil să se monteze scări înclinate sau uși, una dintre aceste mijloace de evacuare poate fi prin intermediul unor hublouri sau trape de dimensiuni corespunzătoare, protejate, dacă este necesar, împotriva acoperirii cu gheață;

(c) în mod excepţional, Administrația poate permite doar o cale de evacuare, ţinând cont de tipul şi amplasarea încăperilor, precum şi de numărul persoanelor care pot în mod normal să fie cazate sau să lucreze acolo;

(d) un coridor sau o parte a unui coridor care oferă doar o singură cale de evacuare, nu va avea lungimea mai mare de 2,5 m şi , în niciun caz, nu va avea o lungime mai mare de 5 m; și

(e) lăţimea şi continuitatea căilor de evacuare vor fi considerate satisfăcătoare de către Administrație.

(2) Fiecare încăpere de maşini de categoria A va fi prevăzută cu două căi de evacuare cât se poate de depărtate între ele. Căile de evacuare verticale vor fi realizate din scări de oţel. În cazul în care dimensiunile încăperilor de maşini nu permit, una din aceste căi de evacuare poate fi omisă. În acest caz, va fi acordată o atenţie deosebită celeilalte ieşiri.

(3) Ascensoarele nu vor fi considerate ca fiind una dintre căile de evacuare obligatorii.

Regula 34
Instalațiile automate de alarmă de incendiu și de depistare a incendiilor

În cazul în care Administrația a permis, potrivit regulii 28 alin. (1), o construcţie din material combustibil, sau în cazul în care materialele combustibile sunt folosite în cantităţi semnificative în construcţia încăperilor de locuit, încăperilor de serviciu şi a posturilor de comandă, va fi acordată o atenţie specială montării unei instalaţii automate de alarmă de incendiu şi de depistare a incendiului în încăperile respective, ţinând cont de mărimea încăperilor, de aranjarea şi

amplasarea lor faţă de posturile de comandă, precum şi de puterea de propagare a flăcării la mobilierul instalat, dacă există.

Regula 35
Pompele de incendiu

(1) Numărul minim şi tipul pompelor de incendiu prevăzute vor fi astfel:

(a) o pompă care, în ceea ce priveşte sursa de acţionare, nu este dependentă de maşina principală; sau

(b) o pompă acţionată de maşina principală cu condiţia ca ansamblul axului port-elice să poată fi deconectat uşor sau în cazul montării unei elice cu pas reglabil.

(2) Pompele sanitare, de santină, de balast şi de servicii generale sau orice alte pompe pot fi folosite ca pompe de incendiu în cazul în care îndeplinesc cerinţele acestui capitol şi nu este afectată capacitatea de pompare necesară drenării santinelor. Pompele de incendiu vor fi conectate astfel încât să nu poată fi folosite pentru pomparea hidrocarburilor sau a altor lichide inflamabile.

(3) Pompele centrifuge sau alte pompe conectate la tubulatura principală de incendiu, prin care ar putea avea loc o scurgere inversă, vor fi dotate cu clapeţi de reţinere.

(4) Navele, care nu sunt prevăzute cu pompe de incendiu de avarie acţionate mecanic şi nici cu o instalaţie fixă de stingere a incendiului în încăperile de maşini, vor fi prevăzute cu mijloace suplimentare de stingere a incendiului considerate satisfăcătoare de către Administraţie.

(5) În cazul care sunt prevăzute, pompele de incendiu de avarie acţionate de o sursă de energie vor fi pompe autonome cu acţionare independentă, fiecare cu motor propriu şi sursă proprie de alimentare cu combustibil instalată într-un loc accesibil în afara compartimentului care cuprinde pompele de incendiu principale, sau vor fi antrenate de un generator autonom care poate fi un generator de avarie de capacitate suficientă amplasat într-un loc sigur în afara compartimentului de maşini şi de preferinţă deasupra punţii de lucru.

(6) Pentru orice pompă de incendiu de avarie, dacă există, pompa, supapele de aspiraţie a apei de mare şi celelalte supape necesare vor fi astfel încât să poată fi acţionate dintr-un loc situat în afara compartimentelor în care se află pompele principale de incendiu şi într-o poziţie care nu le deteriorează astfel încât să devină nefuncţionale în cazul izbucnirii unui incendiu în compartimentele respective.

(7) Debitul total (Q) al pompelor principale de incendiu acţionate de o sursă de energie va fi de cel puţin:

$$Q = (0.15\sqrt{L\,(B + D)} + 2.25)^2 \ \ m^3/h$$

unde L, B şi D sunt exprimate în metri.

(8) În cazul în care sunt prevăzute două pompe de incendiu acţionate de o sursă de energie independente, debitul fiecărei pompe nu va fi mai mic de 40% din cantitatea prevăzută în alin. (7).

(9) În cazul în care pompele de incendiu principale acţionate de o sursă de energie debitează cantitatea de apă prevăzută de alin. (7) prin tubulatura principală de incendiu, furtunuri de incendiu şi ţevi de refulare, presiunea menţinută la fiecare hidrant nu va fi mai mică de 0,25 N/mm^2.

(10) În cazul în care pompele de incendiu de avarie acţionate de o sursă de energie debitează cantitatea maximă de apă sub formă de jet conform regulii 37 alin. (1), presiunea la fiecare hidrant trebuie să fie astfel încât să fie considerată satisfăcătoare de către Administraţie.

Regula 36
Tubulatura principală de incendiu

(1) În cazul care conform cerinţelor sunt necesari mai mulţi hidranţi pentru a asigura numărul de jeturi specificate de regula 37 alin. (1), va fi prevăzută o tubulatură principală de incendiu.

(2) Materiale ale căror proprietăţi sunt rapid afectate de căldură nu vor fi folosite pentru tubulatura principală de incendiu, decât dacă sunt protejate în mod corespunzător.

(3) În cazul în care presiunea de refulare a pompelor de incendiu poate depăşi presiunea de serviciu pentru care a fost proiectată tubulatura principală de incendiu, vor fi prevăzute supape de siguranţă.

(4) Tubulatura principală de incendiu nu va avea alte racorduri decât cele necesare pentru combaterea incendiului, cu excepţia spălării punţii şi a lanţurilor de ancoră şi punerii în funcţie a ejectoarelor de santină, cu condiţia menţinerii eficienţei instalaţiei de combatere a incendiului.

(5) În cazul care tubulatura principală de incendiu nu se auto-purjează, vor fi montate robinete de golire în locurile expuse îngheţului.[29]

Regula 37
Hidranţii de incendiu, furtunurile de incendiu şi ţevile de refulare

(1) Hidranţii de incendiu vor fi amplasaţi astfel încât furtunurile de incendiu să poată fi conectate rapid şi uşor şi cel puţin un jet să poată fi îndreptat în orice parte a navei care în mod normal este accesibilă în timpul navigaţiei.

(2) Jetul specificat în alin. (1) va veni de la o singură lungime a furtunului de incendiu.

(3) Suplimentar cerinţelor alin. (1), încăperile de maşini de categoria A vor fi prevăzute cu cel puţin un hidrant de incendiu cu furtun de incendiu şi ţeava de refulare cu destinaţie dublă. Acest hidrant de incendiu va fi amplasat în afara acestor încăperi şi aproape de intrare.

(4) Pentru fiecare hidrant de incendiu necesar va fi prevăzut câte un furtun de incendiu. În afara furtunurilor de incendiu necesare, va fi prevăzut cel puţin un furtun de incendiu de rezervă.

(5) Lungimea unui furtun de incendiu nu va depăşi 20 m.

(6) Furtunurile de incendiu vor fi fabricate dintr-un material aprobat. Fiecare furtun de incendiu va fi prevăzut cu racorduri şi o ţeava de refulare cu destinaţie dublă.

(7) În cazul în care furtunurile de incendiu nu sunt racordate permanent la tubulatura principală de incendiu, racordurile şi ţevile de refulare vor fi complet interschimbabile.

(8) Ţevile de refulare prevăzute de alin. (6) vor fi corespunzătoare debitelor de refulare ale pompelor de incendiu instalate, însă diametrul lor nu va fi în nici un caz mai mic de 12 mm.

Regula 38
Stingătoarele de incendiu[30]

---

[29] Consultaţi *Ghidul privind precauţiile împotriva îngheţului tubulaturii principale de incendiu* din Recomandarea 6 din Anexa 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993 reprodus în Anexa 3 la prezentul text consolidat.
[30] Consultaţi *Liniile directoare îmbunătăţite privind stingătoarele de incendiu portabile maritime*, adoptate de Organizaţie prin Rezoluţia A.951(23).

SECRETARIAT

(1) Stingătoarele de incendiu vor fi de tipuri aprobate. Capacitatea stingătoarelor portabile cu lichid necesare nu va fi mai mare de 13,5 l și nici mai mică de 9 l. Stingătoarele de alt tip vor fi echivalente, din punct de vedere al portabilităţii, cel mult cu un stingător cu lichid de 13,5 l şi vor avea o eficacitate de stingere a incendiului cel puţin echivalentă cu cea a stingătorului cu lichid de 9 l. Administrația va determina dispozitivele echivalente ale stingătoarelor de incendiu.

(2) Vor fi prevăzute încărcături de rezervă care să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație.

(3) Nu vor fi permise stingătoarele de incendiu care folosesc ca agent de stingere un produs care emană fie spontan, fie în condiţiile de utilizare prevăzute, gaze toxice într-o cantitate care constituie un pericol pentru persoane.

(4) Stingătoarele de incendiu vor fi examinate periodic şi vor fi supuse încercărilor care vor fi cerute de către Administrație.

(5) În mod normal, unul dintre stingătoarele de incendiu portabile destinate să fie folosite în orice spaţiu, va fi aşezat aproape de intrarea în spaţiul respectiv.

Regula 39
Stingătoarele de incendiu portabile în posturile de comandă şi încăperile de locuit şi de serviciu

(1) În posturile de comandă şi în încăperile de locuit şi de serviciu va fi montat un număr suficient de stingătoare de incendiu portabile aprobate, astfel încât cel puţin un stingător de tip corespunzător să fie accesibil folosirii imediate în orice punct al acestor încăperi. Totuși, numărul total al acestor stingătoare în aceste încăperi nu va fi mai mic de trei.

(2) Vor fi prevăzute încărcături de rezervă considerate satisfăcătoare de către Administrație.

Regula 40
Mijloacele de stins incendiul în încăperile de maşini

(1) (a) Spaţiile, în care se află căldări care funcţionează cu combustibil lichid, instalaţii pentru tratarea combustibilului lichid sau maşini cu ardere internă care au o putere totală instalată de cel puţin 750 kW, vor fi prevăzute cu una din următoarele instalaţii fixe de stingere a incendiului, considerate satisfăcătoare de către Administrație:

(i) o instalaţie de stropire cu apă sub presiune;

(ii) o instalaţie de stins incendiul cu gaze;

(iii) o instalaţie de stins incendiul cu vapori de lichide volatile de toxicitate redusă; sau

(iv) o instalaţie de stins incendiul de spumă cu coeficient mare de spumare.

(b) La navele noi şi existente se interzice montarea instalaţiilor noi cu hidrocarburi halogenate folosite ca medii de stingere a incendiului.

(c) În cazul în care compartimentele de maşini şi de căldări nu sunt separate în întregime unele de altele sau dacă combustibil lichid se poate scurge din compartimentul de căldări în compartimentul de maşini, compartimentul de maşini şi compartimentul de căldări vor fi considerate ca formând un singur compartiment.



(2) Instalaţiile specificate în alin. (1) p. (a) vor fi comandate din locuri uşor accesibile, situate în afara acestor spaţii, într-o poziţie în care acestea să nu fie deteriorate de un incendiu în spaţiul protejat astfel încât să devină nefuncţionale. Vor fi luate măsuri ca alimentarea cu apă şi energie necesare funcţionării acestor instalaţii să fie posibilă în caz de incendiu în spaţiul protejat.

(3) Navele construite parţial sau total din lemn sau din material plastic armat cu fibre de sticlă şi echipate cu căldări care funcţionează cu combustibil lichid sau cu motoare cu ardere internă, care sunt puntate în dreptul încăperii de maşini cu astfel de materiale, vor fi prevăzute cu una din instalaţiile de stingere prevăzute în alin. (1).

(4) În toate încăperile de maşini de categoria A vor fi prevăzute cel puţin două stingătoare portabile de un tip corespunzător pentru stingerea incendiilor produse de hidrocarburi. În cazul în care în aceste încăperi se află maşini cu o putere totală instalată de cel puţin 250 kW, vor fi prevăzute cel puţin trei astfel de stingătoare. Unul dintre stingătoare va fi plasat aproape de intrarea în încăpere.

(5) Navele care nu au încăperile de maşini protejate printr-o instalaţie fixă de stins incendiul vor fi echipate cu cel puţin un stingător cu spumă de 45 l sau alt mijloc echivalent capabil să stingă un incendiu produs de hidrocarburi. În cazul în care dimensiunile încăperilor de maşini fac imposibilă aplicarea acestei dispoziţii, Administraţia poate accepta un număr suplimentar de stingătoare portabile.

Regula 41
Echipamentele pentru pompieri

Numărul şi amplasarea echipamentelor pentru pompieri trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administraţie.

Regula 42
Planul de combatere a incendiilor

Planul de combatere a incendiilor va fi afişat permanent într-un mod considerat corespunzător de către Administraţie. La navele mici, Administraţia poate renunţa la această prevedere.

Regula 43
Posibilitatea folosirii imediate a mijloacelor de stins incendiul

Mijloacele de stins incendiul vor fi menţinute în stare bună de funcţionare şi gata de folosire imediată în orice moment.

Regula 44
Acceptarea dispozitivelor echivalente

Ori de câte ori în prezentul capitol se specifică un anumit tip de aparat, dispozitiv, agent de stingere sau instalaţie sunt permise şi alte tipuri de aparate etc., cu condiţia ca Administraţia să fie convinsă că acestea nu sunt mai puţin eficiente.

CAPITOLUL VI
PROTECŢIA ECHIPAJULUI

Regula 1
Măsurile generale de protecţie

(1) Un sistem de elemente de salvare va fi conceput pentru a fi eficient în toate situaţiile şi va include cablurile, frânghiile, cheile de lanţ, şuruburile cu ochi şi clemele necesare.

(2) Deschiderile din punte, care au înălţimea ramelor sau pragurilor mai mică de 600 mm, vor fi prevăzute cu mijloace de protecţie, cum ar fi balustrade cu balamale sau mobile sau grătare. Administraţia poate scuti deschiderile mici, cum ar fi gurile de încărcare a peştelui, de la respectarea acestor cerinţe.

(3) Spiraiurile sau alte deschideri similare vor fi prevăzute cu bare de protecţie având distanţa între ele de maxim 350 mm. Administraţia poate scuti deschiderile mici de respectarea acestei cerinţe.

(4) Suprafaţa tuturor punţilor va fi concepută sau tratată astfel încât să reducă la minim posibilitatea alunecării personalului. În special, punţile din zonele de lucru, cum ar fi în încăperile de maşini, bucătării, pe lângă vinciuri şi în spaţiile unde se manipulează peştele, precum şi la capetele de jos şi de sus ale scărilor şi în faţa uşilor, vor fi prevăzute cu suprafeţe antiderapante.

Regula 2
Deschiderile în punţi

(1) Capacele cu balamale ale gurilor de magazii, gurilor de vizitare şi altor deschideri vor fi protejate împotriva închiderii accidentale. În special, capacele grele aflate pe gurile de evacuare vor fi prevăzute cu contragreutăţi şi vor fi construite astfel încât să poată fi deschise din orice parte a capacului.

(2) Dimensiunile gurilor de acces nu vor fi mai mici de 600 mm x 600 mm sau 600 mm în diametru.

(3) În cazul în care este posibil, vor fi prevăzute mânere peste deschiderile de evacuare, deasupra nivelului punţii.

Regula 3
Parapetele, mâinile curente şi balustradele

(1) Parapetele sau balustradele eficiente vor fi prevăzute pe toate părţile expuse ale punţilor de lucru, precum şi pe punţile suprastructurii dacă acestea sunt folosite ca platforme de lucru. Înălţimea faţă de punte a parapetelor sau a balustradelor va fi de cel puţin 1 m. În cazul în care această înălţime ar putea împiedica exploatarea normală a navei, Administraţia poate aproba o înălţime mai mică.

(2) Distanţa minimă pe verticală de la linia de plutire corespunzătoare pescajului maxim admisibil de operare până la partea de sus a parapetului, măsurată în punctul cel mai de jos al acestuia, sau până la marginea punţii de lucru în cazul în care sunt montate balustrade, va fi astfel încât să asigure protejarea corespunzătoare a echipajului împotriva apei care inundă puntea, ţinând cont de starea mării şi condiţiile meteorologice în care nava poate opera, de zonele de operare, tipul navei şi metoda sa de pescuit, fiind considerată satisfăcătoare de către Administraţie.[31]

(3) Spaţiul liber de sub bara cea mai jos a balustradelor nu va depăşi 230 mm. Distanţa între celelalte bare nu va fi mai mare de 380 mm, iar distanţa între montanţi nu va fi mai mare de 1,5 m. La o navă cu borduri rotunjite, suporţii balustradelor vor fi plasaţi pe partea orizontală a punţii. Balustradele nu vor prezenta puncte ascuţite, muchii şi colţuri şi vor fi suficient de rezistente.

(4) Mijloace, considerate corespunzătoare de către Administraţie, cum ar fi balustradele, coardele de salvare, pasarele sau trecerile pe sub punte, vor fi prevăzute pentru protejarea

[31] Consultaţi *Ghidul privind metoda de calcul al distanţei minime de la linia de plutire corespunzătoare pescajului maxim admisibil de operare până la partea de sus a parapetului, măsurată în punctul cel mai de jos al acestuia, sau până la marginea punţii de lucru* din Recomandarea 8 din Anexa 3 la *Actul final al Conferinţei internaţionale privind siguranţa navelor de pescuit* din 1993, astfel cum este reprodus în Anexa 3 la prezentul text consolidat.

echipajului la deplasarea între încăperile de locuit, încăperile de maşini şi alte spaţii de lucru. În exteriorul tuturor rufurilor şi puţurilor vor fi prevăzute, după cum este cazul, balustrade de furtună pentru siguranţa deplasării şi activităţii echipajului.

(5) Traulerele cu pescuitul la pupa vor fi prevăzute cu dispozitive de protecţie corespunzătoare, cum ar fi uşi, porţi sau plase la partea superioară a rampei pupa, la acelaşi nivel cu parapetul sau balustradele adiacente. Când astfel de protecţie nu este la post, de-a curmezişul rampei va fi prevăzut un lanţ sau alte dispozitive de protecţie corespunzătoare.

Regula 4
Scările înclinate şi verticale

Pentru siguranţa echipajului, vor fi prevăzute scări înclinate şi verticale de dimensiuni şi rezistenţă corespunzătoare, cu balustrade curente şi trepte antiderapante, care vor fi considerate satisfăcătoare de către Administraţie.

CAPITOLUL VII
DISPOZITIVELE ŞI MIJLOACELE DE SALVARE

PARTEA A
GENERALITĂŢI

Regula 1
Aplicarea

(1) În cazul în care nu se prevede altfel, dispoziţiile acestui capitol se aplică navelor noi cu o lungime de 45 m sau mai mare;

(2) Regulile 13 şi 14 se vor aplica, de asemenea, navelor existente cu o lungime de 45 m sau mai mare, cu condiţia că Administraţia poate amâna punerea în aplicare a cerinţelor acestor reguli până la 1 februarie 1999 sau data intrării în vigoare a prezentului Protocol, în dependenţă de faptul care dintre acestea are loc mai târziu.

Regula 2
Definiţii

(1) *Lansarea prin degajare liberă* este metoda de lansare la apă a unei ambarcaţiuni de salvare prin care aceasta se eliberează automat de nava care se scufundă şi este gata pentru folosire;

(2) *Lansarea prin cădere liberă* este metoda de lansare la apă a unei ambarcaţiuni de salvare prin care aceasta, încărcată cu numărul său de persoane şi cu echipamentul la bord, cade în mare după decuplare fără a exista un dispozitiv de frânare;

(3) *Mijlocul gonflabil* este un mijloc de salvare a cărui flotabilitate este asigurată de camere nerigide umplute cu gaz şi care este ţinut în mod normal neumflat până în momentul în care este pregătit pentru folosire;

(4) *Mijlocul gonflat* este un mijloc de salvare a cărui flotabilitate este asigurată de camere nerigide umplute cu gaz şi care este ţinut umflat şi gata pentru folosire;

(5) *Instalaţia sau dispozitivul de lansare la apă* este un mijloc care permite lansarea la apă, în condiţii de securitate, a ambarcaţiunii de salvare sau a bărcii de urgenţă, din locul său de amplasare;

(6) *Mijlocul sau dispozitivul de salvare nou* este un mijloc sau un dispozitiv de salvare ce prezintă caracteristici noi care nu corespund complet prevederilor prezentului capitol, dar care asigură un standard de siguranţă echivalent sau superior;

(7) *Barca de salvare* este o barcă destinată salvării persoanelor aflate în pericol şi grupării şi remorcării ambarcaţiunilor de salvare;

(8) *Materialul reflectorizant* este un material care reflectă în direcţia opusă un fascicul luminos îndreptat asupra sa;

(9) *Ambarcaţiunea de salvare* este o ambarcaţiune care poate să menţină în viaţă persoane aflate în pericol din momentul abandonării navei.

Regula 3
Verificarea, încercarea şi aprobarea dispozitivelor şi mijloacelor de salvare

(1) Cu excepţia celor prevăzute în alin. (5) şi (6), mijloacele şi dispozitivele de salvare necesare conform cerinţelor din prezentul capitol trebuie să fie aprobate de Administraţie.

(2) Înainte de a aproba mijloacele şi dispozitivele de salvare, Administraţia se va asigura că astfel de mijloace şi dispozitive de salvare:

(a) au trecut încercările, pentru a confirma că ele îndeplinesc cerinţele din acest capitol, în conformitate cu recomandările Organizaţiei;[32] sau

(b) au trecut cu succes, într-un mod considerat satisfăcător de către Administraţie, încercările echivalente în mare parte cu cele specificate în recomandările respective.

(3) Înainte de a aproba mijloace sau instalaţii de salvare noi, Administraţia va verifica faptul dacă astfel de mijloace sau instalaţii de salvare:

(a) asigură un grad de securitate cel puţin echivalent cu cerinţele acestui capitol şi au fost verificate şi încercate în conformitate cu recomandările Organizaţiei;[33] sau

(b) au fost verificate şi încercate, într-un mod considerat satisfăcător de către Administraţie, evaluarea şi încercările care sunt substanţial echivalente cu cele specificate în recomandări.

(4) Procedurile adoptate de Administraţie pentru aprobare vor include, de asemenea, condiţiile în care aprobarea rămâne în vigoare sau este retrasă.

(5) Înainte de acceptarea mijloacelor şi instalaţiilor de salvare care nu au fost în prealabil aprobate de către Administraţie, aceasta va verifica faptul că mijloacele şi instalaţiile de salvare corespund cerinţelor acestui capitol.

(6) Dispozitivele de salvare necesare conform cerinţelor acestui capitol, pentru care partea C nu prevede specificaţii detaliate, trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administraţie.

Regula 4
Încercările în timpul fabricării

[32] Consultaţi *Recomandarea revizuită privind încercarea dispozitivelor de salvare* adoptată de Comitetul pentru siguranţa maritimă a Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.89(70) modificată.
[33] Consultaţi *Codul de practică pentru evaluarea, încercarea şi acceptarea mijloacelor şi dispozitivelor de salvare noi prototip* adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.520(13) modificată.

Administrația va solicita ca mijloacele de salvare să fie supuse în timpul fabricației încercărilor care sunt necesare pentru a se asigura că aceste mijloace de salvare sunt fabricate conform aceluiași standard ca și prototipul aprobat.

PARTEA B
CERINȚELE APLICABILE NAVELOR

Regula 5
Numărul și tipul ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență

(1) Fiecare navă va fi prevăzută cu cel puțin două ambarcațiuni de salvare.

(2) Numărul, capacitatea și tipul ambarcațiunilor de salvare și bărcilor de urgență la navele cu o lungime de 75 m sau mai mare vor satisface următoarele cerințe:

(a) vor fi prevăzute ambarcațiuni de salvare cu o capacitate totală suficientă pentru a prelua în fiecare bord al navei cel puțin numărul total de persoane aflate la bord. Totuși, dacă nava îndeplini cerințele de compartimentare, criteriile de stabilitate de avarie și criteriile de protecție structurală contra incendiului sporită suplimentar față de cele prevăzute de regula III/14 și capitolul V, iar Administrație consideră că o diminuare a numărului de ambarcațiuni de salvare și a capacității lor nu vor afecta siguranța, Administrația poate permite această diminuare cu condiția ca întreaga capacitate a ambarcațiunilor de salvare situate în fiecare bord al navei să fie suficientă pentru a prelua cel puțin 50% din persoanele aflate la bord. În afară de aceasta, vor fi prevăzute plute de salvare pentru cel puțin 50% din numărul total de persoane aflate la bord; și

(b) va fi prevăzută o barcă de urgență, dacă nava nu este dotată cu o barcă de salvare care îndeplinește cerințele pentru bărci de urgență și care poate fi recuperată după efectuarea operațiunii de salvare.

(3) Navele cu o lungime mai mică de 75 m vor corespunde următoarelor cerințe:

(a) vor fi prevăzute cu ambarcațiuni de salvare cu o capacitate totală suficientă pentru a prelua la fiecare bord al navei cel puțin numărul total de persoane aflate la bord; și

(b) va fi prevăzută o barcă de urgență în cazul în care nava nu este dotată cu o barcă de salvare care poate fi recuperată după efectuarea operațiunii de salvare.

(4) Prin derogare de la dispozițiile alin. (2) p. (a) sau alin. (3) p. (a), navele pot transporta una sau mai multe bărci de salvare care pot fi lansate prin cădere liberă în pupa navei având o capacitate suficientă pentru a prelua numărul total de persoane aflate la bord și cu plute de salvare cu capacitate suficientă pentru a prelua numărul total de persoane de la bord.

(5) În cazul în care condițiile prevăzute în alin. (3) p. (a) ar împiedica funcționarea normală a navei, Administrația poate decide, în locul îndeplinirii cerințelor, ca navele să fie echipate cu ambarcațiuni de salvare care pot fi lansate la apă doar de pe un singur bord al navei. Aceste ambarcațiuni de salvare trebuie să aibă o capacitate totală suficientă pentru a găzdui cel puțin numărul total dublu de persoane aflate la bord, cu condiția ca ambarcațiunile de salvare cu o capacitate suficientă pentru a găzdui numărul total de persoane aflate la bord să poată fi deplasate cu ușurință la celălalt bord al navei, unde pot fi lansate la apă în siguranță și rapid.

(6) În cazul pierderii sau deteriorării oricărei ambarcațiuni de salvare astfel încât aceasta nu mai poate fi folosită, trebuie să existe ambarcațiuni de salvare suficiente pentru utilizare pe orice navă, inclusiv cele depozitate într-o poziție care să permită deplasarea la celălalt bord, pentru a

putea găzdui numărul total de persoane aflate la bord. Deplasarea trebuie să fie ușor de efectuat, la un singur nivel al punții deschise, iar toate ambarcațiunile trebuie să fie libere de obstacole pentru a evita intrarea în zonă și facilitarea desfășurării ușoare a operațiunii.

(7) În cazul în care condițiile prevăzute în alin. (3) p. (b) ar împiedica funcționarea normală a navei, Administrația poate decide, în loc de îndeplinirea cerințelor, ca navele să fie echipate cu alte dispozitive echivalente pentru salvarea persoanelor din apă, ținând cont de zona de navigație și de condiția operațională a navei.

(8) Numărul de bărci de salvare şi bărci de urgenţă prevăzute pe nave trebuie să fie suficient pentru a asigura că în cazul abandonării navei de către toate persoanele aflate la bord, cel mult nouă plute vor fi remorcate de fiecare barcă de salvare sau de urgenţă.

(9) Ambarcaţiunile de salvare şi bărcile de urgenţă vor îndeplini cerinţele aplicabile ale regulilor 17 - 23 inclusiv.

Regula 6
Disponibilitatea şi arimarea ambarcaţiunilor de salvare şi a bărcilor de urgenţă

(1) Ambarcaţiunile de salvare trebuie:

(a) (i) să fie rapid accesibile în caz de urgenţă;

(ii) să poată fi lansate în siguranţă şi rapid în condiţiile prevăzute în regula 32 alin. (1) p. (a);

şi

(iii) să poată fi recuperate rapid în cazul în care îndeplinesc şi cerinţele faţă de o barcă de urgenţă;

(b) să fie arimate astfel încât:

(i) să nu împiedice deplasarea oamenilor pe puntea de îmbarcare;

(ii) să nu împiedice manevrarea lor promptă;

(iii) îmbarcarea să se poată efectua rapid şi în ordine; şi

(iv) să nu deranjeze operarea oricărei alte ambarcaţiuni de salvare.

(2) În cazul în care distanţa de la puntea de îmbarcare la linia de plutire a navei în condiţiile cele mai uşoare de exploatare depăşeşte 4,5 m, ambarcaţiunile de salvare, cu excepţia plutelor de salvare cu plutire liberă, vor fi astfel încât să poată fi lansate din grui, încărcate cu numărul total de persoane sau să fie prevăzute cu mijloace echivalente de îmbarcare aprobate.

(3) Ambarcaţiunile de salvare şi dispozitivele de lansare vor fi în stare de funcţionare şi disponibile pentru utilizare imediată înainte ca nava să părăsească portul şi vor fi astfel menţinute tot timpul cât aceasta se află pe mare.

(4) (a) Ambarcaţiunile de salvare vor fi arimate într-un mod care să fie considerat satisfăcător de către Administrație.

(b) Fiecare barcă de salvare va fi legată de un set separat de grui sau de un dispozitiv de lansare aprobat.

(c) Ambarcaţiunile de salvare vor fi amplasate cât mai aproape posibil de încăperile de locuit şi de serviciu, armate în poziţii corespunzătoare pentru a asigura o lansare în siguranţă, ţinând cont în mod special de distanţa faţă de elice. Bărcile de salvare destinate să fie lăsate pe apă de-a lungul bordului navei vor fi armate ţinând cont de porţiunile foarte înclinate ale cocii, asigurându-se astfel, în măsura în care este posibil, posibilitatea lansării acestora de-a lungul părţii drepte a navei. În cazul în care sunt amplasate în prova, acestea vor fi armate în pupa peretelui de coliziune, la adăpost, iar în această privinţă Administraţia va acorda o atenţie specială rezistenţei gruielor.

(d) Metoda de lansare şi de recuperare a bărcilor de urgenţă va fi aprobată ţinând cont de greutatea bărcii de urgenţă incluzând echipamentul său şi 50% din numărul de persoane pe care este autorizată să-l transporte conform regulii 23 alin. (1) p. (b)(ii) şi regulii 23 alin. (1) p.(c), construcţia şi dimensiunile bărcii de urgenţă şi poziţia de armare deasupra liniei de plutire a navei în condiţiile cele mai uşoare de operare. Totuşi, fiecare barcă de urgenţă armată la o înălţime deasupra liniei de plutire a navei în condiţiile cele mai uşoare de operare mai mare de 4,5 m va fi prevăzută cu dispozitive de lansare şi recuperare aprobate.

(e) Dispozitivele de lansare şi de îmbarcare trebuie să satisfacă cerinţele regulii 32.

(f) (i) Plutele de salvare vor fi armate astfel încât să fie uşor accesibile în caz de urgenţă, într-un mod care să le permită să plutească liber de la locul lor de armare, să se umfle şi să se îndepărteze de navă în caz de scufundare. Totuşi, nu este necesar ca plutele de salvare lansate din grui să plutească liber;

(ii) Parâmele de amarare, în cazul în care sunt folosite, vor fi prevăzute cu un sistem automat de degajare (hidrostatic) de un tip aprobat.

(g) În cazul în care Administraţie este convinsă că particularităţile constructive ale navei şi metoda de pescuit pot face aplicarea prevederilor speciale ale prezentului alineat neraţională şi impracticabilă, poate accepta derogări de la aceste prevederi dacă nava este dotată cu dispozitive de lansare şi de recuperare alternative, corespunzătoare serviciului pentru care este destinată nava. Administraţia, care a permis mijloace alternative de lansare şi recuperare în temeiul prezentului punct, va informa Organizaţia cu privire la detaliile acestor mijloace pentru a le transmite celorlalte Părţi.

Regula 7
Îmbarcarea în ambarcaţiunile de salvare

Vor fi luate măsuri corespunzătoare privind îmbarcarea în ambarcaţiunile de salvare, care vor include:

(a) cel puţin o scară, sau alt mijloc aprobat, la fiecare bord al navei pentru a permite accesul la ambarcaţiunile de salvare când acestea se află în stare de plutire cu excepţia cazului în care Administraţia este convinsă că distanţa de la punctul de îmbarcare la ambarcaţiunile de salvare în stare de plutire este astfel încât scara nu este necesară;

(b) mijloace de iluminare a locului de amplasare a ambarcaţiunilor de salvare şi a dispozitivelor de lansare a acestora în timpul pregătirii şi al efectuării lansării şi de asemenea pentru iluminarea porţiunii de apă în care se lansează ambarcaţiunea de salvare până la încheierea operaţiunilor de lansare, acestea vor fi alimentate cu energie de la sursa de avarie prevăzută în conformitate cu dispoziţiile regulii IV/17;

(c) dispozitive pentru avertizarea tuturor persoanelor de la bord că nava urmează să fie abandonată; şi

(d) mijloace de prevenire a oricăror deversări de apă în ambarcaţiunile de salvare.

Regula 8
Vestele de salvare

(1) Pentru fiecare persoană de la bord va fi prevăzută câte o vestă de salvare de un tip aprobat care îndeplineşte cerinţele regulii 24.

(2) Vestele de salvare vor fi amplasate astfel încât să fie imediat accesibile, iar poziţia lor va fi indicată clar.

Regula 9
Costumele hidrotermice şi mijloacele de protecţie termică

(1) Pentru fiecare persoană care face parte din echipajul bărcii de urgenţă va fi prevăzut câte un costum hidrotermic, de mărime corespunzătoare, care va îndeplini cerinţele din regula 25.

(2) Navele, care îndeplinesc cerinţele regulii 5 alin. (2) şi (3) vor avea costume hidrotermice care satisfac cerinţele regulii 25 pentru fiecare persoană aflată la bord ce nu poate fi primită în:

(a) bărci de salvare; sau

(b) plute de salvare lansate din grui; sau

(c) plute de salvare deservite de dispozitive echivalente aprobate care nu necesită intrarea în apă pentru îmbarcarea pe plută.

(3) În afară de alin. (2) p. (a), navele vor avea pentru fiecare barcă de salvare cel puţin trei costume hidrotermice care îndeplinesc cerinţele din regula 25. În afara mijloacelor de protecţie termică necesare conform cerinţelor prevăzute în regula 17 alin. (8) p. (xxxi), navele vor avea mijloace de protecţie termică care îndeplinesc cerinţele din regula 26 pentru persoanele care urmează să fie adăpostite în bărcile de salvare şi care nu au costume hidrotermice. Aceste costume hidrotermice şi mijloace de protecţie termică nu sunt necesare dacă nava este dotată cu bărci de salvare complet închise cu o capacitate totală capabilă să adăpostească în fiecare bord al navei cel puţin numărul total de persoane aflate la bord sau o barcă de salvare cu cădere liberă având o capacitate suficientă pentru a adăposti numărul total de persoane aflate la bord.

(4) Cerinţele alin. (2) şi (3) de mai sus nu se aplică navelor angajate permanent în voiaje în zone climaterice calde, unde, în opinia Administraţiei, costumele hidrotermice şi mijloacele de protecţie termică nu sunt necesare.

(5) Costumele hidrotermice necesare conform cerinţelor alin. (2) şi (3) pot fi folosite pentru a îndeplini cerinţele alin. (1).

Regula 10
Colacii de salvare

(1) Va fi prevăzut cel puţin următorul număr de colaci de salvare care satisfac cerinţele din regula 27 alin. (1):

(a) opt colaci de salvare pe navele cu o lungime de 75 m sau mai mare; şi

(b) şase colaci de salvare pe navele cu o lungime mai mică de 75 m.

(2) Cel puţin jumătate din numărul colacilor de salvare menţionaţi în alin. (1) vor fi prevăzuţi cu lumini cu auto-aprindere care satisfac cerinţele din regula 27 alin. (2).

(3) Cel puţin doi colaci de salvare prevăzuţi cu lumini cu auto-aprindere în conformitate cu alin. (2) vor fi dotaţi cu semnale fumigene cu auto-declanşare care îndeplinesc cerinţele din regula 27 alin. (3) şi, dacă este posibil, ei vor fi cu declanşare rapidă de pe puntea de navigaţie.

(4) Cel puţin un colac de salvare la fiecare bord al navei va fi prevăzut cu o saulă de salvare plutitoare care îndeplini cerinţele din regula 27 alin. (4), având o lungime egală cu cel puţin dublul înălţimii la care este amplasat deasupra liniei de plutire în condiţia de încărcare minimă a navei, sau o lungime de 30 m, în dependenţă de faptul care este mai mare. Aceşti colaci de salvare nu vor avea lumini cu auto-aprindere.

(5) Toţi colacii de salvare vor fi amplasaţi astfel încât să fie uşor accesibili persoanelor aflate la bord, să poată fi rapid aruncaţi şi să nu fie permanent legaţi în vreun fel.

Regula 11
Aparatele de lansare a bandulei

Fiecare navă va avea un aparat de lansare a bandulei de tip aprobat, care îndeplineşte cerinţele din regula 28.

Regula 12
Semnalele de pericol

(1) Fiecare navă va fi prevăzută, într-un mod considerat satisfăcător de către Administraţie, cu mijloace de producere a unor semnale de pericol eficiente ziua şi noaptea, incluzând cel puţin 12 rachete paraşută luminoase care îndeplinesc cerinţele din regula 29.

(2) Semnalele de pericol vor fi de un tip aprobat. Acestea vor fi amplasate astfel încât să fie uşor accesibile, iar amplasarea lor va fi clar indicată.

Regula 13
Mijloacele radio de salvare

(1) Fiecare navă va fi prevăzută cu cel puţin trei aparate radiotelefonice VHF de emisie-recepţie. Aceste aparate vor fi în conformitate cu standarde de performanţă care nu sunt inferioare celor adoptate de Organizaţie.[34] În cazul în care pe o ambarcaţiune de salvare se montează un aparat radiotelefonic VHF de emisie-recepţie fix, acesta va îndeplini cerinţele standardelor de performanţă care nu sunt inferioare celor adoptate de Organizaţie.[34]

(2) Aparatele radiotelefonice VHF de emisie-recepţie prevăzute la bordul navelor existente şi care nu satisfac standardele de performanţă adoptate de Organizaţie, pot fi acceptate de către Administraţie până la data de 1 februarie 1999 sau până la data intrării în vigoare a prezentului Protocol, în dependenţă de faptul care dintre aceste date este mai degrabă, cu condiţia ca Administraţia să fie convinsă că acestea sunt compatibile cu aparatele radiotelefonice VHF de emisie-recepţie aprobate.

Regula 14
Transponderele radar

La fiecare bord al fiecărei nave va fi amplasat cel puţin un transponder radar. Aceste transpondere radar vor fi în conformitate cu standardele de performanţă care nu sunt inferioare celor adoptate

---

[34] Consultaţi *Recomandarea privind standardele de performanţă pentru aparatele radiotelefonice VHF de emisie-recepţie portabile*, adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.809(19), Anexa 1 sau Anexa 2, după caz, şi *Standardele de performanţă revizuite pentru aparatele radiotelefonice VHF bidirecţionale portabile pentru ambarcaţiuni de salvare*, adoptate prin Rezoluţia MSC.149(77).

de Organizaţie.[35] Transponderele radar[36] vor fi păstrate în astfel de locuri încât să poată fi deplasate rapid în orice ambarcaţiune de salvare. Alternativ, un transponder radar va fi amplasat în fiecare ambarcaţiune de salvare.

Regula 15
Materialele reflectorizante pe mijloacele de salvare

Toate ambarcaţiunile de salvare, bărcile de urgenţă, vestele de salvare şi colacii de salvare vor fi prevăzute cu material reflectorizant, în conformitate cu recomandările Organizației.[37]

Regula 16
Pregătirea pentru funcţionare, întreţinere şi inspecţii

(1) Pregătirea pentru funcţionare

Înainte ca nava să părăsească portul şi permanent în timpul navigaţiei, toate mijloacele de salvare vor fi în stare de funcţionare şi pregătite pentru utilizare imediată.

(2) Întreţinerea

(a) Pentru întreţinerea la bord a mijloacelor de salvare aprobate de către Administraţie, vor fi prevăzute instrucţiuni, iar întreţinerea va fi efectuată în mod corespunzător;

(b) În locul instrucţiunilor specificate în p. (a), Administraţia poate accepta un program de întreţinere planificată la bordul navei.

(3) Întreţinerea curenţilor

Curenţii folosiţi la lansare vor fi inversaţi la intervale care nu vor depăşi 30 de luni şi vor fi înlocuiţi când este necesar ca urmare a deteriorării lor sau la intervale care nu depăşesc 5 ani, în dependenţă de faptul care dintre aceste perioade este mai scurtă.

(4) Piesele de schimb şi echipamentul pentru reparaţii

Vor fi prevăzute piese de schimb şi echipament pentru reparaţii pentru mijloacele de salvare şi pentru componentele lor care se uzează excesiv sau se consumă şi trebuie înlocuite cu regularitate.

(5) Inspecţia săptămânală

Următoarele încercări şi inspecţii se vor efectua săptămânal:

(a) toate ambarcaţiunile de salvare, bărcile de urgenţă şi dispozitivele de lansare la apă vor fi inspectate vizual în vederea asigurării pregătirii lor de utilizare;

(b) motoarele tuturor bărcilor de salvare şi ale bărcilor de urgenţă vor fi puse în funcţiune înainte şi înapoi pentru o perioadă totală de cel puţin 3 min cu condiţia ca temperatura ambiantă să fie mai mare de temperatura minimă necesară pentru pornirea motorului; și

(c) va fi încercată instalaţia de alarmă generală pentru caz de urgenţă.

---

[35] Consultaţi *Recomandarea privind standardele de performanţă pentru transponderele radar ale ambarcaţiunilor de salvare destinate utilizării în operaţiunile de căutare şi salvare* adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.802(19), modificată.
[36] Unul dintre acestea poate fi transponderul radar necesar conform capitolului IX regulii 6 alin. (1) p. (c).
[37] Consultaţi *Recomandarea privind utilizarea şi dotarea cu materiale retroreflectorizante a mijloacelor de salvare* adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.658(16).

(6) Inspecţiile lunare

Inspectarea mijloacelor de salvare, inclusiv a echipamentului bărcilor de salvare, va fi efectuată lunar, pe baza unei liste de verificare în vederea asigurării completitudinii şi stării bune a acestora. În jurnalul de bord va fi introdusă o înregistrare privind inspecţia.

(7) Întreţinerea plutelor de salvare gonflabile, a vestelor de salvare gonflabile şi a bărcilor de urgenţă gonflate

(a) Fiecare plută de salvare gonflabilă şi fiecare vestă de salvare gonflabilă vor fi supuse întreţinerii:

(i) la intervale care nu depăşesc 12 luni. Totuşi, în cazurile când este necesar şi rezonabil, Administraţia poate extinde această perioadă până la 17 luni;

(ii) într-o staţie de întreţinere aprobată, corespunzătoare pentru întreţinerea lor, care dispune de mijloace corespunzătoare de întreţinere şi care este deservită doar de personal calificat corespunzător.[38]

(b) Toate reparaţiile şi întreţinerea bărcilor de urgenţă gonflate vor fi efectuate în conformitate cu instrucţiunile producătorului. Reparaţiile urgente pot fi efectuate la bordul navei; iar reparaţiile permanente vor fi efectuate la o staţie de întreţinere aprobată.

(8) Întreţinerea periodică a dispozitivelor hidrostatice de declanşare

Dispozitivele hidrostatice de declanşare disponibile vor fi înlocuite la expirarea datei lor de valabilitate. În cazul în care nu sunt disponibile, dispozitivele hidrostatice de declanşare vor fi supuse lucrărilor de întreţinere:

(a) la intervale care nu depăşesc 12 luni. Totuşi, în cazurile în care este necesar şi rezonabil, Administraţia poate extinde această perioadă până la 17 luni;

(b) la o staţie de întreţinere corespunzătoare pentru întreţinerea lor, care dispune de mijloacele necesare şi este deservită doar de personal calificat în mod corespunzător.

(9) În cazul navelor la care operaţiunile de pescuit pot cauza dificultăţi în ceea ce priveşte îndeplinirea cerinţelor alin. (7) şi (8), Administraţia poate permite extinderea intervalelor de întreţinere până la 24 luni, cu condiţia ca Administraţia să fie convinsă că aparatele sunt fabricate şi dispuse astfel încât vor rămâne într-o stare satisfăcătoare până la următoarea perioadă de întreţinere.

PARTEA C
CERINŢELE PRIVIND MIJLOACELE DE SALVARE

Regula 17
Cerinţele generale pentru bărcile de salvare

(1) Construcţia bărcilor de salvare

(a) Toate bărcile de salvare vor fi construite în mod corespunzător şi vor avea forme şi dimensiuni care să le asigure o stabilitate mare pe marea agitată şi un bord liber

[38] Consultaţi *Recomandarea privind condiţiile pentru aprobarea staţiilor de deservire a plutelor de salvare gonflabile* adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.761(18).

suficient când sunt încărcate cu toate persoanele şi echipamentul. Toate bărcile de salvare vor avea corpul rigid şi astfel încât să poată să-şi menţină stabilitatea pozitivă atunci când sunt în poziţie verticală în apă calmă şi încărcate cu toate persoanele şi echipamentul şi au găuri în orice loc sub linia de plutire, presupunând că nu are loc o pierdere de flotabilitate a materialului şi nici o altă deteriorare.

(b) Toate bărcile de salvare vor avea o rezistenţă suficientă pentru a putea fi lansate la apă în condiţii de securitate când sunt încărcate cu toate persoanele şi echipamentul.

(c) Corpurile şi acoperişurile rigide vor fi confecţionate din materiale cu întârziere la foc sau incombustibile.

(d) Vor fi prevăzute locuri de şezut pe bănci, pe banchete sau pe scaune fixate cât mai jos posibil în barca de salvare şi construite astfel încât să poată suporta numărul de persoane, fiecare cântărind 100 kg, pentru care sunt prevăzute locuri în conformitate cu cerinţele alin. (2) p. (b)(ii).

(e) Fiecare barcă de salvare va avea o rezistenţă suficientă pentru a suporta o sarcină, fără deformaţii remanente după îndepărtarea sarcinii respective:

(i) în cazul bărcilor cu corp metalic, de 1,25 ori masa totală a bărcii de salvare când este complet încărcată cu numărul său de persoane şi echipamentul; sau

(ii) în cazul altor bărci, de două ori masa totală a bărcii de salvare când este complet încărcată cu numărul său de persoane şi echipamentul.

(f) Fiecare barcă de salvare va avea o rezistenţă suficientă pentru a rezista, când este complet încărcată cu numărul său de persoane şi echipamentul şi, atunci cânt este cazul, cu patine sau apărători de poziţie, unui impact lateral cu bordul navei la o viteză de impact de 3,5 m/s şi de asemenea la căderea în apă de la o înălţime de cel puţin 3 m.

(g) Distanţa pe verticală între podea şi interiorul acoperişului sau al tendei pe o suprafaţă de peste 50% din suprafaţa podelei va fi:

(i) cel puţin 1,3 m pentru o barcă de salvare autorizată să transporte nouă persoane sau mai puţin;

(ii) cel puţin 1,7 m pentru o barcă de salvare autorizată să transporte 24 persoane sau mai mult;

(iii) cel puţin distanţa determinată prin interpolare liniară, între 1,3 m şi 1,7 m pentru o barcă de salvare autorizată să transporte între 9 şi 24 persoane.

(2) Capacitatea de transport a bărcilor de salvare

(a) Nici o barcă de salvare nu este autorizată să transporte mai mult de 150 persoane.

(b) Numărul de persoane pentru care este autorizată o barcă de salvare va fi egal cu cel mai mic dintre:

(i) numărul de persoane având o greutate medie de 75 kg, toate purtând veste de salvare, care pot sta aşezate în poziţie normală fără a stânjeni mijloacele de propulsie sau funcţionarea oricărui echipament al bărcii de salvare; sau

SECRETARIAT

(ii) numărul de spaţii care pot fi prevăzute la dispunerea locurilor de stat jos în conformitate cu figura 1. Contururile pot fi suprapuse, după cum este prezentat, cu condiţia să fie montate suporturi pentru picioare şi să existe loc suficient pentru picioare, iar distanţa verticală dintre scaunul superior şi scaunul inferior să fie de cel puţin 350 mm.

(c) Fiecare loc de stat jos în barca de salvare va fi indicat clar.

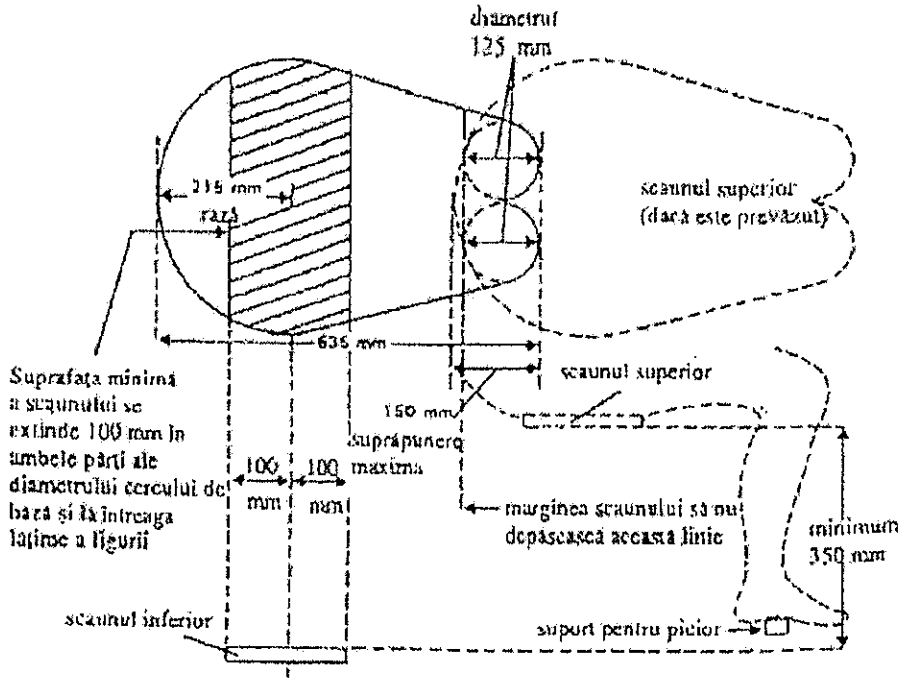


Figura 1

(3) Accesul în bărcile de salvare

(a) Fiecare barcă de salvare de la bordul unei nave va fi amplasată astfel încât să permită îmbarcarea numărului ei total de persoane în cel mult 3 min de la primirea indicaţiei de îmbarcare. De asemenea, va fi asigurată debarcarea rapidă.

(b) Bărcile de salvare vor avea o scară pentru urcarea la bord, care să poată fi folosită în oricare din borduri pentru a permite persoanelor care se află în apă să urce la bord. Treapta inferioară a scării va fi la cel puţin 0,4 m sub linia de plutire la pescajul minim al bărcii de salvare.

(c) Barca de salvare va fi amenajată astfel încât persoanele incapabile să se salveze singure să poată fi urcate fie din mare, fie pe brancardă.

(d) Toate suprafeţele pe care pot merge persoane vor fi acoperite cu un strat antiderapant.

(4) Flotabilitatea bărcii de salvare

Toate bărcile de salvare vor avea o flotabilitate proprie sau vor fi prevăzute cu material cu flotabilitate proprie care să reziste la apa de mare, la petrol sau produse petroliere, suficient să menţină barca de salvare în stare de plutire cu tot echipamentul său la bord, când este inundată şi deschisă la mare. O cantitate suplimentară de material cu flotabilitate proprie, egală cu 280 N

forţă de plutire pe persoană, va fi prevăzută pentru numărul de persoane pentru care este permisă utilizarea bărcii de salvare. Nu va fi prevăzut material flotabil în exteriorul corpului bărcii de salvare, dacă nu este în plus faţă de cantitatea necesară indicată mai sus.

(5) Bordul liber şi stabilitatea bărcii de salvare

Toate bărcile de salvare, când sunt încărcate cu 50% din numărul de persoane pe care se permite să-l transporte stând în poziţia lor normală într-unul din borduri, vor avea un bord liber, măsurat de la linia de plutire până la deschiderea cea mai de jos prin care barca de salvare poate fi inundată, de cel puţin 1,5% din lungimea bărcii de salvare sau 100 mm, în dependenţă de faptul care din acestea este mai mare.

(6) Propulsia bărcii de salvare

(a) Fiecare barcă de salvare va fi dotată cu un motor cu aprindere prin compresie. Nici o barcă de salvare nu va fi dotată cu un motor care foloseşte un combustibil cu punctul de aprindere de 43°C sau mai puţin (încercarea de creuzet închis).

(b) Motorul va fi prevăzut fie cu o instalaţie de pornire manuală, fie cu o instalaţie de pornire alimentată de la două surse de energie independente care pot fi reîncărcate. Orice mijloace auxiliare necesare pentru pornire vor fi de asemenea prevăzute. Instalaţiile de pornire a motorului, precum şi mijloacele auxiliare trebuie să pornească motorul la o temperatură ambiantă de -15°C în timp de 2 min de la începerea operaţiunii de pornire în afară de cazul, în care după părerea Administraţiei, având în vedere voiajele specifice pe care le efectuează nava, se consideră o altă temperatură ca fiind corespunzătoare. Instalaţiile de pornire nu vor fi stânjenite de carcasa motorului, banchete sau alte obstacole.

(c) Motorul va fi astfel încât să poată funcţiona cel puţin 5 min după pornire în stare rece, când barca de salvare nu se află în apă.

(d) Motorul va fi astfel încât să poată funcţiona când barca de salvare este inundată până la nivelul axei arborelui cotit.

(e) Axul elicei va fi conceput astfel încât elicea să poată fi decuplată de motor. Va fi prevăzută posibilitatea ca barca de salvare să fie propulsată înainte şi înapoi.

(f) Ţeava de eşapament va fi dispusă astfel încât să împiedice pătrunderea apei în motor în timpul exploatării normale.

(g) Toate bărcile de salvare vor fi construite acordând atenţia cuvenită siguranţei persoanelor din apă şi astfel încât să se evite posibilitatea de avariere a instalaţiei de propulsie de către rămăşiţe plutitoare.

(h) Viteza de marş înainte în apă calmă a bărcii de salvare, complet încărcate cu numărul total de persoane prevăzut şi cu echipamentul respectiv şi cu tot echipamentul auxiliar în funcţiune, va fi de cel puţin 6 noduri şi de cel puţin 2 noduri când remorchează o plută de salvare de 25 de persoane încărcată cu numărul total de persoane prevăzut şi cu echipamentul respectiv sau cu echivalentul acesteia. Va fi prevăzut combustibil suficient, care să poată fi utilizat în intervalul de temperaturi aşteptat în zona în care operează nava, pentru deplasarea bărcii de salvare complet încărcate cu o viteză de 6 noduri pe o perioadă de cel puţin 24 ore.

(i) Motorul bărcii de salvare, sistemul de transmisii şi accesoriile motorului vor fi protejate de o carcasă fabricată dintr-un material cu întârziere la foc sau de alte mijloace corespunzătoare care asigură o protecţie similară. Aceste mijloace vor fi astfel încât să protejeze de asemenea persoanele de a veni accidental în contact cu

părţile calde sau cu piesele în mişcare şi să protejeze motorul împotriva acţiunii mediului şi mării. Vor fi prevăzute mijloace corespunzătoare de reducere a zgomotului produs de motor. Bateriile starterului vor fi introduse în carcase care să asigure o protecţie etanşă la apă pentru fundul şi părţile laterale ale bateriilor. Carcasele bateriilor vor fi dotate cu un capac bine fixat, prevăzut cu orificii pentru aerisire.

(j) Motorul bărcii de salvare şi accesoriile sale vor fi concepute astfel încât să limiteze emisiunile electromagnetice pentru ca funcţionarea motorului să nu se interfereze cu funcţionarea mijloacelor de salvare radio folosite în barca de salvare.

(k) Vor fi prevăzute mijloace pentru reîncărcarea tuturor bateriilor folosite pentru pornirea motorului, pentru radio şi la proiector. Bateriile pentru radio nu vor fi folosite pentru furnizarea energiei necesare la pornirea motorului. Vor fi prevăzute mijloace pentru reîncărcarea bateriilor bărcii de salvare de la sursa de energie a navei la o tensiune de alimentare care nu va depăşi 55 volţi şi care să poată fi deconectate de la postul de îmbarcare al bărcii de salvare.

(l) Vor fi prevăzute instrucţiuni de pornire şi de funcţionare a motorului pe un material rezistent la apă, amplasate într-un loc vizibil lângă comenzile de pornire a motorului.

(7) Accesoriile bărcii de salvare

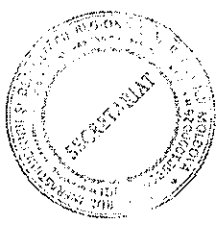
(a) Toate bărcile de salvare vor fi prevăzute cu cel puţin o supapă de drenaj situată în imediata apropiere a părţii cele mai de jos a corpului, care se deschide automat pentru drenarea apei din corp atunci când barca de salvare nu se află în stare de plutire şi se închide automat ca să prevină pătrunderea apei atunci când barca de salvare intră în apă. Fiecare supapă de drenaj va fi prevăzută cu un dop sau un buşon care să închidă supapa, care va fi legat de barca de salvare printr-o saulă de siguranţă, un lanţ sau alte mijloace corespunzătoare. Supapele de drenaj vor fi concepute şi amplasate astfel încât să fie uşor accesibile din interiorul bărcii de salvare, iar poziţia lor va fi indicată clar.

(b) Toate bărcile de salvare vor fi prevăzute cu o cârmă şi o eche. În cazul în care este prevăzută şi o timonă sau un alt mecanism de guvernare de la distanţă, echea trebuie să poată comanda cârma în caz de defectare a mecanismului de guvernare. Cârma va fi fixată permanent la barca de salvare. Echea va fi fixată permanent pe sau legată la axul cârmei. Totuşi, în cazul în care barca de salvare are un mecanism de guvernare de la distanţă, echea poate fi demontabilă şi fixată bine lângă axul cârmei. Cârma şi echea vor fi dispuse astfel, încât să nu fie deteriorate de funcţionarea dispozitivului de declanşare sau de către elice.

(c) Va fi prevăzută o saulă de salvare plutitoare în ghirlandă, în partea exterioară a bărcii de salvare, cu excepţia zonei cârmei şi a elicei.

(d) Bărcile de salvare, care nu sunt cu auto-redresare când se răstoarnă, vor avea în partea inferioară a corpului inele de prindere corespunzătoare pentru ca oamenii să se poată ţine de barca de salvare. Inelele de prindere vor fi fixate de barca de salvare astfel încât în cazul unui impact suficient pentru a cauza desprinderea lor de corpul bărcii de salvare, acestea se vor desprinde fără deteriorarea bărcii de salvare.

(e) Toate bărcile de salvare vor fi prevăzute cu chesoane sau compartimente etanşe la apă, suficiente pentru păstrarea articolelor mici de echipament, a apei şi a proviziilor necesare conform alin. (8). Vor fi prevăzute mijloace pentru depozitarea apei de ploaie colectate.



(f) Fiecare barcă de salvare destinată să fie lansată cu ajutorul unuia sau mai multor curenţi, va fi prevăzută cu un mecanism de decuplare în conformitate cu următoarele cerinţe:

(i) mecanismul va fi reglat astfel încât toate cârligele să fie decuplate simultan;

(ii) mecanismul va avea două posibilităţi de decuplare, după cum urmează:

(1) o posibilitate de decuplare normală care va decupla barca de salvare atunci când aceasta pluteşte sau când cârligele nu se află sub sarcină;

(2) o posibilitate de decuplare în sarcină, care va permite decuplarea bărcii de salvare cu cârligele sub sarcină. Acest mecanism va fi reglat astfel încât să decupleze barca de salvare în orice condiţii de încărcare, adică de la sarcina zero, barca de salvare fiind în apă, la o sarcină de 1,1 ori greutatea totală a bărcii de salvare când aceasta este încărcată cu numărul total de persoane şi tot echipamentul. Această posibilitate de decuplare va fi protejată în mod corespunzător împotriva declanşării accidentale sau premature.

(iii) comanda decuplării va fi marcată clar cu o coridoare care contrastează cu fondul înconjurător;

(iv) mecanismul va fi conceput cu un coeficient de siguranţă corespunzător unei valori de 6 ori sarcina de rupere a materialelor utilizate, considerând că greutatea bărcii de salvare este egal distribuită între curenţi.

(g) Fiecare barcă de salvare va fi prevăzută cu un dispozitiv de decuplare care să permită barbetei prova să fie decuplată când este tensionată.

(h) Fiecare barcă de salvare care este dotată cu un aparat radiotelefonic VHF de emisie-recepţie fix cu antenă montată separat va fi prevăzută cu mijloace pentru amplasarea şi fixarea eficientă a antenei în poziţia sa de funcţionare.

(i) Bărcile de salvare destinate lansării pe apă de-a lungul bordului navei vor avea patine şi apărătoare necesare pentru a facilita lansarea pe apă şi a preveni deteriorarea bărcii de salvare.

(j) O lampă comandată manual, vizibilă în timpul nopţii în condiţii de vizibilitate bună la o distanţă de cel puţin 2 mile pe o perioadă de cel puţin 12 ore, va fi fixată în exterior la partea cea mai înaltă a tendei sau acoperişului. În cazul în care lumina este cu intermitenţă, aceasta va fi astfel încât să emită 50 de sclipiri pe minut în primele 2 ore de funcţionare din perioada de 12 ore de funcţionare.

(k) O lampă sau o sursă de lumină va fi prevăzută în interiorul bărcii de salvare pentru a asigura cel puţin 12 ore o lumină care să permită citirea instrucţiunilor privind supravieţuirea şi echipamentul; nu este permisă folosirea lămpilor cu petrol în acest scop.

(l) Dacă nu s-a prevăzut în mod explicit altfel, fiecare barcă de salvare va fi dotată cu mijloace eficiente de evacuare a apei, sau vor fi cu auto-evacuare automată.

(m) Fiecare barcă de salvare va fi amenajată astfel, încât să existe o vizibilitate bună în prova, pupa şi în ambele borduri din postul de comandă şi manevră pentru siguranţa lansării şi manevrei.

(8) Echipamentul bărcilor de salvare

Toate obiectele care fac parte din echipamentul bărcilor de salvare, necesare conform acestui alineat sau oricărei prevederi din acest capitol, cu excepţia cângilor care vor fi ţinute liber pentru a para efectele izbiturilor, vor fi asigurate în interiorul bărcii de salvare prin legare, depozitate în lăzi sau chesoane, aşezate pe suporţi sau dispozitive similare de rezemare sau alte mijloace corespunzătoare. Echipamentul va fi asigurat astfel încât să nu îngreuneze operaţiunile de abandon. Toate obiectele care fac parte din echipamentul bărcii de salvare vor fi, în măsura posibilă, de dimensiuni mici şi greutate redusă şi vor fi ambalate într-o formă corespunzătoare şi compactă. Cu excepţia dispoziţiilor privind contrariul, echipamentul obişnuit al fiecărei bărci de salvare va cuprinde:

(i) un număr suficient de rame plutitoare pentru deplasare în apă liniştită. Pentru fiecare ramă vor fi prevăzute cuie de strapazan, furcheţi sau alte mijloace echivalente. Cuiele de strapazan sau furcheţii vor fi legaţi de barcă cu saule sau lanţuri;

(ii) două cângi;

(iii) un ispol plutitor şi două ghiordele;

(iv) un manual privind supravieţuirea;[39]

(v) un habitaclu care conţine un compas eficace, care este luminos sau este prevăzut cu mijloace corespunzătoare de iluminare. La bărcile de salvare complet închise, habitaclul va fi prevăzut permanent la postul de guvernare; la toate celelalte tipuri de bărci de salvare, acesta va fi prevăzut cu mijloace corespunzătoare de montare;

(vi) o ancoră plutitoare de mărime corespunzătoare prevăzută cu o parâmă rezistentă la şoc şi o saulă de lansare care să poată fi apucată bine când este umedă. Rezistenţa ancorei plutitoare, a parâmei şi a saulei de lansare, vor fi astfel încât să fie suficiente pentru oricare stare a mării;

(vii) două barbete rezistente cu o lungime cel puţin egală cu de două ori distanţa de la locul de amplasare a bărcii de salvare până la linia de plutire în condiţii de pescaj minim sau 15 m, în dependenţă de faptul care din acestea este mai mare. O barbetă legată la dispozitivul de decuplare necesar conform alin. (7) p. (g) va fi prevăzută la extremitatea prova a bărcii de salvare, iar alta va fi bine fixată la sau lângă etrava bărcii de salvare gata pentru a fi folosită;

(viii) două topoare, câte unul la fiecare extremitate a bărcii de salvare;

(ix) recipiente etanşe la apă, care conţin o cantitate totală de 3 l de apă potabilă pentru fiecare persoană pe care se permite ca barca de salvare să o transporte, din care 1 l pentru fiecare persoană poate fi înlocuit de către un aparat de desalinizare care poate să producă o cantitate egală de apă dulce în două zile;

(x) un pahar inoxidabil legat cu un şnur;

(xi) un vas gradat, inoxidabil, de băut apă;

(xii) o raţie de hrană având cel puţin 10.000 kJ pentru fiecare persoană pe care barca de salvare se permite să o transporte; aceste raţii vor fi păstrate în ambalaje etanşe la aer şi depozitate în containere etanşe la apă;

(xiii) patru rachete paraşută luminoase care corespund cerinţelor regulii 29;

[39] Consultaţi *Instrucţiunile de acţionare în ambarcaţiuni de salvare* adoptate de Organizaţie prin Rezoluţia A.657(16)

(xiv) şase facle de mână care corespund cerinţelor regulii 30;

(xv) două semnale fumigene plutitoare care corespund cerinţelor regulii 31;

(xvi) o lampă electrică etanşă la apă, corespunzătoare pentru semnalizare în codul Morse împreună cu un set de baterii de rezervă şi un bec de rezervă într-un container etanş la apă;

(xvii) o oglindă pentru semnalizare în timpul zilei, cu instrucţiuni pentru folosirea sa, pentru semnalizare către nave şi aeronave;

(xviii) un exemplar din semnalele de salvare menţionate în regula V/8 din Convenţia internaţională din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, pe carton impermeabil la apă sau într-un container etanş la apă;

(xix) un fluier sau un mijloc de semnalizare sonoră echivalent;

(xx) o trusă de prim-ajutor într-o cutie etanşă la apă, care să poată fi închisă ermetic după folosire;

(xxi) şase doze de medicamente contra răului de mare şi câte un sac care poate fi utilizat în caz de vomă, pentru fiecare persoană;

(xxii) un briceag mare legat la barcă printr-un şnur;

(xxiii) trei chei pentru deschis conserve;

(xxiv) două inele plutitoare de salvare, legate cu câte o parâmă plutitoare cu o lungime de cel puţin 30 m;

(xxv) o pompă manuală;

(xxvi) un set de unelte de pescuit;

(xxvii) scule suficiente pentru reglaje minore ale motorului şi accesoriilor sale;

(xxviii) echipament portabil de stingere a incendiului, corespunzător pentru stingerea hidrocarburilor aprinse;

(xxix) un proiector care să poată lumina eficient în timpul nopţii un obiect colorat deschis având o lăţime de 18 m la o distanţă de 180 m pentru o perioadă totală de 6 ore şi o funcţionare continuă pentru cel puţin 3 ore;

(xxx) un reflector radar eficace, în cazul în care în barca de salvare nu este depozitat un transponder radar pentru ambarcaţiunile de salvare;

(xxxi) mijloace de protecţie termică care corespund cerinţelor regulii 26, suficiente pentru 10% din numărul de persoane pe care barca de salvare se permite să le transporte sau două, în dependenţă de faptul care din acestea este mai mare;

(xxxii) în cazul navelor care efectuează voiaje de un astfel de tip şi durată încât, în opinia Administraţiei, articolele specificate în p. (xii) şi (xxvi) nu sunt necesare, Administraţia poate acorda derogări în ceea ce priveşte aceste obiecte.

(9) Inscripţii pe bărcile de salvare

(a) Dimensiunile bărcii de salvare şi numărul de persoane pentru care se permite să le transporte, vor fi înscrise clar pe barca de salvare, cu caractere permanente.

(b) Numele şi portul de înregistrare ale navei căreia îi aparţine barca de salvare vor fi înscrise pe fiecare bord al bărcii de salvare în prova, cu litere mari în alfabetul latin.

(c) Elemente de identificare a navei, căreia îi aparţine barca de salvare şi numărul bărcii de salvare vor fi înscrise astfel încât, în măsura în care este posibil, să fie vizibile de sus în jos.

Regula 18
Bărcile de salvare parţial închise cu auto-redresare

(1) Bărcile de salvare parţial închise cu auto-redresare vor corespunde cerinţelor din regula 17 şi suplimentar cerinţelor acestei reguli.

(2) Închiderea

(a) Acoperişurile rigide permanent fixate se vor extinde pe cel puţin 20% din lungimea bărcii de salvare începând din extremitatea prova şi cel puţin 20% din lungimea bărcii de salvare începând din extremitatea pupa.

(b) Acoperişurile rigide vor fi astfel încât să formeze două adăposturi. În cazul în care adăposturile sunt prevăzute cu pereţi, aceştia vor avea deschideri de mărime suficientă care să permită un acces uşor persoanelor care poartă costum impermeabil sau haine călduroase şi o vestă de salvare. Înălţimea în interiorul adăposturilor va fi astfel încât să fie suficientă pentru a permite persoanelor accesul uşor la locurile lor situate în partea din prova și din pupa bărcii de salvare.

(c) Acoperişurile rigide vor fi astfel încât să includă ferestre sau panouri transparente care să permită pătrunderea în interiorul bărcii de salvare a luminii naturale pentru a se evita iluminatul artificial atunci când deschiderile sau tendele sunt închise.

(d) Acoperişurile rigide vor avea balustrade de prindere pentru securitatea persoanelor atunci când acestea circulă în exteriorul bărcii de salvare.

(e) Părţile deschise ale bărcii de salvare vor fi prevăzute cu o tendă pliabilă fixată permanent, amplasată astfel încât:

(i) să poată fi uşor montată de cel mult două persoane în cel mult 2 min;

(ii) să fie izolată pentru a proteja persoanele aflate în interior împotriva frigului, având cel puţin două straturi de material separate printr-un strat de aer sau alte mijloace la fel de eficiente.

(f) Adăpostul realizat de acoperişul rigid şi de tendă va fi amenajat astfel încât:

(i) să permită executarea operaţiunilor de lansare la apă şi de recuperare fără ca vreo persoană aflată în interior să fie obligată să părăsească adăpostul;

(ii) să aibă intrări la ambele extremităţi şi în fiecare bord, prevăzute cu mijloace de închidere eficiente care pot fi uşor şi rapid închise sau deschise din interior sau din exterior, astfel încât să permită ventilaţia, dar să împiedice pătrunderea apei de mare, a vântului și frigului; vor fi prevăzute mijloace care să asigure menţinerea intrărilor în siguranţă în poziţie închisă și deschisă;

(iii) cu tendă montată şi toate intrările închise, să permită intrarea permanentă a aerului suficient pentru persoanele aflate în interior;

(iv) să aibă mijloace pentru colectarea apei de ploaie;

(v) suprafaţa exterioară a acoperişului rigid şi a tendei şi interiorul acelei părţi a bărcii de salvare acoperită de tendă va fi de coridoare foarte vizibilă. Interiorul adăposturilor va fi de o coridoare care să nu incomodeze persoanele aflate în interior;

(vi) să fie posibilă deplasarea bărcii prin vâslire.

(3) Răsturnarea şi redresarea

(a) La fiecare loc de aşezare marcat va fi prevăzută câte o centură de siguranţă. Centura de siguranţă va fi concepută astfel încât să menţină pe locul său o persoană cu o masă corporală de 100 kg, atunci când barca de salvare este în poziţie răsturnată.

(b) Stabilitatea bărcii de salvare va fi în mod inerent sau automat cu auto-redresare când este complet sau parţial încărcată cu persoane şi întregul echipament, iar persoanele au legate centurile de siguranţă.

(4) Propulsia

(a) Motorul şi sistemul de transmisie vor fi comandate de la timonă.

(b) Motorul şi instalaţiile acestuia vor fi astfel încât să poată funcţiona în orice poziţie în timpul răsturnării şi să continue să funcţioneze după ce barca de salvare revine la poziţia verticală sau să se oprească automat atunci când s-a răsturnat şi să se repornească uşor când barca de salvare a revenit la poziţia verticală şi apa a fost drenată din barca de salvare. Proiectarea instalaţiilor de combustibil şi de ungere va fi astfel încât să prevină pierderile de combustibil şi pierderile mai mari de 250 ml de ulei de ungere din motor în timpul răsturnării.

(c) Motoarele răcite cu aer vor avea sistem de conducte pentru aspiraţia aerului de răcire din, şi de evacuare a acestuia în afara bărcii de salvare. Vor fi prevăzute clapete acţionate manual pentru a permite aerului de răcire să fie aspirat din, şi evacuat în, interiorul bărcii de salvare.

(5) Construcţia şi rezistenţa

(a) Prin derogare de la regula 17 alin. (1) p (f), o barcă de salvare parţial închisă cu auto-redresare va fi construită şi întărită astfel încât să asigure protecţia contra acceleraţiilor periculoase rezultate din impactul bărcii, când este complet încărcată cu persoane şi echipament, cu bordul navei la o viteză de impact de cel puţin 3,5 m/s.

(b) Barca de salvare va fi cu auto-drenare automată.

Regula 19
Bărcile de salvare complet închise

(1) Bărcile de salvare complet închise vor corespunde cerinţelor din regula 17 şi suplimentar cerinţelor acestei reguli.

(2) Închiderea

Fiecare barcă de salvare complet închisă va fi prevăzută cu un acoperiş rigid şi etanş care închide complet barca de salvare. Închiderea va fi amenajată astfel încât:

(i) să protejeze persoanele din barcă de căldură şi frig;

(ii) accesul în barcă este posibil prin tambuchiuri care pot fi închise pentru ca barca de salvare să fie etanşă la apă;

(iii) tambuchiurile de acces sunt dispuse astfel încât să permită executarea operaţiunilor de lansare la apă şi de recuperare, fără ca vreo persoană aflată în interior să fie obligată să părăsească adăpostul;

(iv) tambuchiurile de acces sunt astfel încât pot fi deschise sau închise atât din interior, cât şi din exterior şi sunt dotate cu mijloace care asigură menţinerea lor în poziţie deschisă;

(v) este posibilă deplasarea bărcii prin vâslire;

(vi) poate suporta, când barca de salvare se găseşte în poziţie răsturnată cu tambuchiurile închise şi fără infiltraţii de apă, greutatea totală a bărcii de salvare, inclusiv tot echipamentul, toate maşinile şi numărul total de persoane;

(vii) include ferestre sau panouri transparente în ambele borduri, care permit pătrunderea în interiorul bărcii de salvare a luminii naturale suficiente pentru a evita iluminatul artificial atunci când tambuchiurile sunt închise;

(viii) are în exterior o coridoare foarte vizibilă, iar în interior o coridoare care nu incomodează persoanele din barcă;

(ix) are balustrade de prindere pentru securitatea persoanelor atunci când acestea se deplasează în afara bărcii de salvare şi pentru facilitarea îmbarcării şi debarcării;

(x) persoanele au acces de la intrare la locurile lor, fără a fi obligate să treacă peste banchete sau alte obstacole;

(xi) persoanele din barcă sunt protejate de efectele depresiunilor periculoase care pot fi provocate de motorul bărcii.

(3) Răsturnarea şi redresarea

(a) La fiecare loc de aşezare marcat va fi prevăzută câte o centură de siguranţă. Centura de siguranţă va fi concepută astfel încât să menţină pe locul său o persoană cu o greutate de 100 kg, atunci când barca de salvare este în poziţie răsturnată.

(b) Stabilitatea bărcii de salvare va fi în mod inerent sau automat cu auto-redresare atunci când este complet sau parţial încărcată cu persoane şi echipament, toate intrările şi deschiderile sunt închise etanş, iar persoanele au legate centurile de siguranţă.

(c) Barca de salvare va fi concepută astfel încât să poată suporta numărul total de persoane şi întregul echipament când este deteriorată astfel cum prevede regula 17 alin. (1) p. (a), iar stabilitatea sa va fi astfel încât, în caz de răsturnare, să se redreseze automat într-o poziţie care să ofere persoanelor din barcă o ieşire deasupra nivelului apei.

(d) Toată tubulatura de eşapament, tubulatura de aer şi alte deschideri vor fi concepute astfel încât să împiedice pătrunderea apei în interiorul motorului când barca de salvare se răstoarnă şi se redresează.

(4) Propulsia

(a) Motorul şi sistemul de transmisie vor fi comandate de la timonă.

(b) Motorul şi instalaţiile sale vor fi concepute astfel încât să poată funcţiona în orice poziţie în timpul răsturnării şi să continue să funcţioneze după ce barca de salvare s-a redresat, sau să se oprească automat când s-a răsturnat şi să se re-pornească uşor când barca de salvare s-a redresat. Proiectarea instalaţiilor de combustibil şi de ungere va fi astfel încât să prevină pierderile de combustibil şi pierderile mai mari de 250 ml de ulei de ungere din motor în timpul răsturnării.

(c) Motoarele răcite cu aer vor avea sistem de conducte pentru aspiraţia aerului de răcire din, şi de evacuare a acestuia în, afara bărcii de salvare. Vor fi prevăzute clapete acţionate manual pentru ca aerul de răcire să fie aspirat din, şi evacuat în, interiorul bărcii de salvare.

(5) Construcţia şi rezistenţa

Prin derogare de la regula 17 alin. (1) p (f), o barcă de salvare complet închisă va fi construită şi întărită astfel încât să asigure protecţia contra acceleraţiilor periculoase cauzate de impactul bărcii, când este complet încărcată cu persoane şi echipament, cu bordajul navei la o viteză de impact de cel puţin 3,5 m/s.

(6) Bărcile de salvare lansate la apă prin cădere liberă

O barcă de salvare amenajată pentru lansare la apă prin cădere liberă va fi construită astfel încât să ofere protecţie împotriva acceleraţiilor periculoase cauzate la lansare, când este complet încărcată cu persoane şi echipament, de la cel puţin înălţimea maximă la care este prevăzută să fie amplasată deasupra liniei de plutire când nava este în condiţii de pescaj minim de navigaţie, în condiţii nefavorabile de asietă de până la 10° şi cu nava înclinată transversal până la cel puţin 20° într-un bord sau altul.

Regula 20
Cerinţe generale pentru plutele de salvare

(1) Construcţia plutelor de salvare

(a) Fiecare plută de salvare va fi construită astfel încât să reziste la intemperii timp de 30 de zile în stare de plutire în toate condiţiile de stare a mării.

(b) Pluta de salvare va fi construită astfel încât atunci când este lansată la apă de la o înălţime de 18 m, atât pluta de salvare cât şi echipamentul său să poată fi folosite în condiţii satisfăcătoare. În cazul în care pluta de salvare va fi amplasată la o înălţime mai mare de 18 m deasupra liniei de plutire în condiţii de pescaj minim de navigaţie, aceasta va fi de un tip care a trecut încercările cu rezultate satisfăcătoare la aruncarea în apă de la o înălţime cel puţin egală cu înălţimea respectivă.

(c) Atunci când pluteşte, pluta de salvare trebuie să poată rezista la sărituri repetate în ea ale persoanelor, de la o înălţime de cel puţin 4,5 m faţă de podeaua sa atât cu, cât şi fără, tenda ridicată.

(d) Pluta de salvare şi anexele sale vor fi construite astfel încât pluta să poată fi remorcată cu o viteză de 3 noduri în apă calmă când este complet încărcată cu persoane şi echipament şi cu una din ancorele sale plutitoare la apă.

(e) Pluta de salvare va avea o tendă pentru protecţia persoanelor care se află pe aceasta contra intemperiilor, care să se desfacă automat când pluta de salvare este lansată la apă şi pluteşte. Tenda va fi concepută astfel încât să îndeplinească următoarele cerinţe:

(i) va asigura izolarea împotriva căldurii şi a frigului fie prin intermediul a două straturi de material separate printr-un strat de aer, sau prin alte mijloace similare eficiente. Vor fi prevăzute mijloace pentru prevenirea acumulării apei în stratul de aer;

(ii) partea sa interioară va avea o coridoare care să nu incomodeze persoanele care se află pe aceasta;

(iii) fiecare intrare va fi marcată vizibil şi va fi prevăzută cu perdea de închidere ajustabilă care să poată fi uşor şi rapid deschisă atât din interior cât şi din exterior, pentru a permite aerisirea, însă să împiedice intrarea apei de mare, a vântului şi frigului. Plutele de salvare care se permite să preia mai mult de opt persoane vor avea două intrări diametral opuse;

(iv) va permite în permanenţă intrarea unei cantităţi de aer suficientă pentru persoanele pe care le transportă chiar dacă intrările sunt închise;

(v) va fi prevăzută cu cel puţin un hublou pentru observare;

(vi) va fi prevăzută cu mijloace pentru colectarea apei de ploaie;

(vii) va avea o înălţime suficientă pentru a adăposti persoanele în poziţie şezând în toate zonele tendei.

(2) Capacitatea minimă de transport şi masa plutelor de salvare

(a) Nici o plută de salvare nu va fi aprobată dacă capacitatea sa de transport, calculată conform cerinţelor regulii 21 alin. (3) sau regulii 22 alin. (3), în dependenţă de caz, este mai mică de şase persoane.

(b) În afară de cazul când pluta de salvare este lansată la apă cu un dispozitiv de lansare aprobat care corespunde cerinţelor din regula 32 şi nu se cere să fie portabilă, masa totală a plutei de salvare, a containerului şi echipamentului său nu va depăşi 185 kg.

(3) Accesoriile plutei de salvare

(a) Vor fi prevăzute coarde de salvare care vor fi fixate în ghirlandă de jur împrejur în interiorul şi exteriorul plutei de salvare.

(b) Pluta de salvare va fi prevăzută cu o parâmă rezistentă cu o lungime egală cu cel puţin dublul distanţei dintre poziţia de amplasare şi linia de plutire în condiţii de pescaj minim de navigaţie sau 15 m, care din acestea este mai mare.

(4) Plutele de salvare lansate din grui

(a) În afară de cerinţele menţionate mai sus, o plută de salvare care este lansată la apă cu ajutorul unui dispozitiv de lansare aprobat, va fi concepută astfel încât:

(i) când pluta de salvare este încărcată complet cu persoane şi echipament, să poată rezista la un impact lateral cu bordajul navei cu o viteză de impact de cel puţin 3,5 m/s şi, de asemenea, la o cădere în apă de la o înălţime de cel puţin 3 m fără avarii care să afecteze funcţionarea sa;

(ii) va fi prevăzută cu mijloace pentru aducerea plutei de salvare de-a lungul punţii de îmbarcare şi menţinerea ei fixă în timpul îmbarcării.

(b) Fiecare plută de salvare lansată din grui va fi dispusă astfel încât să poată primi întreaga sa încărcătură de persoane în cel mult 3 m de la emiterea indicaţiei de îmbarcare.

(5) Echipamentul

(a) Echipamentul normal al fiecărei plute de salvare va consta din:

(i) un inel de salvare plutitor legat de o parâmă plutitoare cu o lungime de cel puţin 30 m;

(ii) un cuţit cu lamă fixă având un mâner plutitor prevăzut cu o saulă de siguranţă, păstrat într-un buzunar din exteriorul tendei lângă punctul la care parâma este fixată de pluta de salvare. De asemenea, o plută de salvare care se permite să transporte 13 persoane sau mai mult va fi prevăzută cu un al doilea cuţit care poate să nu fie de tip cu lamă fixă;

(iii) pentru o plută de salvare care se permite să transporte maxim 12 persoane, un ispol plutitor. Pentru o plută de salvare care se permite să transporte 13 persoane sau mai mult, două ispoale plutitoare;

(iv) doi bureţi;

(v) două ancore plutitoare fiecare cu un garlin rezistent la şoc şi barbetă, una fiind de rezervă şi alta fiind permanent legată la plută astfel încât când pluta este umflată sau este la apă să orienteze pluta în vânt şi în cea mai stabilă poziţie. Rezistenţa fiecărei ancore, a garlinului şi barbetei va fi corespunzătoare pentru orice stare a mării. Ancorele plutitoare vor fi prevăzute cu un vârtej la fiecare capăt al saulei şi vor fi de tip antigirator puţin probabil să se răstoarne între liniile sale de susţinere;

(vi) două padele plutitoare;

(vii) trei chei pentru deschis conserve; cuţitele de securitate cu lame speciale pentru deschis conserve sunt corespunzătoare pentru această cerinţă;

(viii) o trusă de prim-ajutor într-o cutie etanşă la apă care să poată fi închisă ermetic după folosire;

(ix) un fluier sau un mijloc de semnalizare sonor echivalent;

(x) patru rachete paraşută luminoase care corespund cerinţelor din regula 29;

(xi) şase facle de mână care corespund cerinţelor din regula 30;

(xii) două semnale fumigene plutitoare care corespund cerinţelor din regula 31;

(xiii) o lampă electrică etanşă la apă, corespunzătoare pentru semnalizarea în codul Morse împreună cu un set de baterii de rezervă şi un bec de rezervă, într-un container etanş la apă;

(xiv) un reflector radar eficient, în cazul în care pe pluta de salvare nu se păstrează un transponder radar pentru ambarcaţiunile de salvare;

(xv) o oglindă pentru semnalizare în timpul zilei şi instrucţiuni pentru folosirea acesteia, pentru semnalizare la nave şi aeronave;

(xvi) un exemplar din semnalele de salvare menţionate în regula V/8 din Convenţia internaţională din anul 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, pe carton impermeabil la apă sau într-un container etanş la apă;

(xvii) o trusă cu unelte pentru pescuit;

(xviii) o raţie de hrană având cel puţin 10.000 kJ pentru fiecare persoană pe care pluta de salvare se permite să o transporte; aceste raţii vor fi păstrate în ambalaje etanşe la aer şi depozitate în containere etanşe la apă

(xix) recipiente etanşe la apă conţinând o cantitate totală de 1,5 l de apă dulce pentru fiecare persoană pe care pluta de salvare se permite să o transporte, din care 0,5 l de persoană pot fi înlocuiţi de către un aparat de desalinizare care poate produce o cantitate egală de apă dulce în două zile;

(xx) un vas gradat, inoxidabil, de băut apă;

(xxi) şase doze de medicamente contra răului de mare şi câte un sac folosibil în caz de vomă, pentru fiecare persoană pe care pluta de salvare se permite să o transporte;

(xxii) instrucţiuni privind supravieţuirea;[40]

(xxiii) instrucţiuni pentru luarea măsurilor imediate;[40]

(xxiv) un număr suficient de mijloace de protecţie termică care corespund cerinţelor regulii 26, suficiente pentru 10% din numărul de persoane pe care pluta se permite să le transporte sau două, în dependenţă de faptul care din aceste numere este mai mare.

(b) Marcarea necesară conform regulii 21 alin. (7) p. (c)(v) şi regulii 22 alin. (7)(vii) pe plutele de salvare dotate în conformitate cu p. (a), va fi SOLAS A PACK, cu litere mari, în alfabetul latin.

(c) În cazurile în care echipamentul este păstrat într-un container, acesta, dacă nu face parte integrantă sau dacă nu este permanent fixat la pluta de salvare, va fi arimat şi asigurat în interiorul plutei de salvare şi va fi astfel încât să poată pluti în apă timp de cel puţin 30 min fără să se deterioreze conţinutul său.

(6) Dispozitive care să permită plutelor de salvare plutirea liberă

(a) Sistemul de barbete

Sistemul de barbete al plutei de salvare va asigura o legătură între navă şi pluta de salvare şi va fi realizat astfel încât să asigure că pluta de salvare, când este eliberată

[40] Consultaţi *Instrucţiunile privind acţiunea în ambarcaţiunile de salvare* adoptate de Organizaţie prin Rezoluţia A.657(16).

şi, în cazul unei plute de salvare gonflabile, umflată, nu este antrenată sub apă de nava care se scufundă.

(b) Legătura puţin rezistentă

În cazul în care dispozitivele care permit plutirea liberă a plutelor de salvare folosesc o legătură puţin rezistentă, aceasta va fi astfel încât:

(i) să nu se rupă sub efectul forţei necesare tragerii barbetei din containerul plutei de salvare;

(ii) în cazul când este corespunzător, să aibă o rezistenţă suficientă care să permită umflarea plutei de salvare;

(iii) să se rupă sub efectul unei forţe de 2,2 ± 0,4 kN.

(c) Dispozitive de declanşare hidrostatice

În cazul în care se foloseşte un dispozitiv de declanşare hidrostatic la dispozitivele care permit plutirea liberă a plutelor de salvare, acesta:

(i) va fi executat dintr-un material compatibil care să prevină funcţionarea necorespunzătoare a dispozitivului. Nu sunt permise galvanizarea sau alte forme de acoperire metalică a elementelor dispozitivului de declanşare hidrostatic;

(ii) va fi capabil să declanşeze automat pluta de salvare de la o înălţime de cel mult 4 m;

(iii) va avea posibilităţi de drenaj care să prevină acumularea apei în camera hidrostatică când dispozitivul este în poziţia sa normală;

(iv) va fi construit astfel încât să prevină declanşarea când este acoperit de valuri;

(v) va avea imprimat permanent pe partea exterioară tipul şi numărul de serie;

(vi) va fi prevăzut cu un document sau o placă de identificare care va indica data fabricaţiei, tipul şi numărul de serie;

(vii) va fi conceput astfel încât fiecare element legat la sistemul de barbetă să aibă o rezistenţă cel puţin egală cu aceea necesară pentru barbetă;

(viii) în cazul în care sunt disponibile, va avea instrucţiuni pentru stabilirea datei de expirare şi mijloace pentru marcarea acesteia pe dispozitiv.

Regula 21
Plutele de salvare gonflabile

(1) Plutele de salvare gonflabile vor corespunde cerinţelor din regula 20 şi, de asemenea, cerinţelor acestei reguli.

(2) Construcţia plutelor de salvare gonflabile

(a) Camera plutitoare principală va fi divizată în cel puţin două compartimente separate, fiecare având pentru umflare câte o supapă de reţinere. Camerele plutitoare vor fi dispuse astfel încât în cazul în care oricare din compartimente este avariat sau nu poate fi umflat, compartimentele intacte să poată să susţină, cu un bord liber pozitiv

pe toată periferia plutei de salvare, numărul de persoane pe care pluta de salvare se permite să-l preia, fiecare având o greutate de 75 kg şi stând în poziţie normală.

(b) Podeaua plutei de salvare va fi etanşă la apă şi astfel încât să poată fi izolată contra frigului fie:

(i) cu ajutorul unuia sau a mai multor compartimente pe care persoanele de pe plută le pot umfla sau care se umflă automat şi pot fi dezumflate sau reumflate de persoanele respective; sau

(ii) prin alte mijloace de eficienţă egală, care nu necesită umflare.

(c) Pluta de salvare va fi umflată cu un gaz netoxic. Umflarea trebuie să fie efectuată timp de 1 min când temperatura mediului ambiant este între 18°C şi 20°C şi timp de 3 min când temperatura mediului ambiant este de -30°C. După umflare, pluta de salvare trebuie să-şi menţină forma când este încărcată cu numărul de persoane şi echipamentul pentru care este autorizată.

(d) Fiecare compartiment gonflabil va fi astfel încât să poată rezista la o presiune egală cu de trei ori mai mare decât presiunea de lucru; va fi evitată atingerea unei presiuni care să depăşească de două ori presiunea de lucru cu ajutorul supapelor de reţinere sau prin limitarea alimentării cu gaz. Vor fi prevăzute mijloace pentru amplasarea pompei de umflare sau a foalelor necesare conform alin. 10 p. (a)(ii), astfel încât presiunea de lucru să poată fi menţinută.

(3) Capacitatea de transport a plutelor de salvare gonflabile

Numărul de persoane pe care pluta de salvare se permite să-l transporte va fi egal cu cel mai mic dintre:

(i) cel mai mare număr întreg obţinut prin împărţirea la 0,096 a volumului camerelor principale de aer, măsurat în metri cubi (care în acest scop nu va include nici banca sau băncile de ramare, dacă sunt instalate) când pluta este umflată; sau

(ii) cel mai mare număr întreg obţinut prin împărţirea la 0,372 a suprafeţei secţiunii orizontale interioare a plutei de salvare măsurată în metri pătraţi (care în acest scop poate include banca sau băncile de ramare, dacă sunt instalate), secţiunea fiind măsurată la marginea interioară a camerelor de aer; sau

(iii) numărul de persoane având o greutate medie de 75 kg, toate purtând veste de salvare, care pot sta aşezate comod şi dispun de o înălţime suficientă deasupra capului, fără a stânjeni funcţionarea vreunui echipament al plutei de salvare.

(4) Accesul în plutele de salvare gonflabile

(a) Cel puţin o intrare va fi prevăzută cu o rampă de acces semirigidă care să permită persoanelor accesul din mare la bordul plutei de salvare şi fixată astfel încât să prevină dezumflarea în mod sensibil a plutei de salvare dacă rampa este deteriorată. În cazul unei plute de salvare lansată din grui, având mai mult de o intrare, rampa de îmbarcare va fi prevăzută la intrarea opusă faţă de parâmele de legare şi dotările pentru îmbarcare.

(b) Intrarea, care nu este prevăzută cu o rampă de acces, va avea o scară de acces a cărei treaptă inferioară va fi situată la cel puţin 0,4 m sub linia de plutire a plutei de salvare.



(c) În interiorul plutei de salvare vor exista mijloacele necesare care să ajute persoanele să se urce singure în pluta de salvare de pe scara de acces.

(5) Stabilitatea plutelor de salvare

(a) Fiecare plută de salvare va fi construită astfel încât, complet umflată şi plutind cu tenda ridicată, să fie stabilă pe mare agitată.

(b) Stabilitatea plutei de salvare va fi astfel încât dacă se află în poziţie răsturnată, să poată fi redresată de către o persoană atât pe mare agitată, cât şi în apă calmă.

(c) Stabilitatea plutei de salvare va fi astfel încât atunci când este încărcată cu numărul total de persoane şi cu echipament să poată fi remorcată la viteze de până la 3 noduri în apă calmă.

(6) Accesoriile plutelor de salvare gonflabile

(a) Rezistenţa de rupere a sistemului de barbete, inclusiv a dispozitivelor sale de fixare la pluta de salvare, cu excepţia legăturii puţin rezistente necesare conform regulii 20 alin. (6) p.(b), nu va fi mai mică de 10 kN pentru o plută autorizată pentru un număr de nouă persoane sau mai mult şi nu mai mică de 7,5 kN pentru orice altă plută de salvare. Pluta de salvare va fi astfel încât să poată fi umflată de o persoană.

(b) O lampă comandată manual, vizibilă pe timp de noapte întunecoasă cu condiţii de vizibilitate bune la o distanţă de cel puţin 2 mile pe o perioadă de cel puţin 12 ore, va fi fixată pe partea superioară a tendei plutei de salvare. În cazul în care lampa luminează cu intermitenţă, aceasta trebuie să emită cel puţin 50 de sclipiri pe minut în primele 2 ore de funcţionare din perioada de 12 ore. Lampa va fi alimentată de o baterie activată de apa de mare sau de o baterie uscată şi trebuie să se aprindă automat când pluta de salvare se umflă. Bateria va fi de un tip care nu se deteriorează din cauza stropirii cu apă sau a umidităţii când pluta de salvare este depozitată.

(c) O lampă comandată manual va fi prevăzută în interiorul plutei de salvare, care să poată funcţiona continuu timp de 12 ore. Aceasta se va aprinde automat când pluta de salvare este umflată şi va avea o intensitate suficientă pentru a permite citirea instrucţiunilor privind supravieţuirea şi echipamentul.

(7) Containere pentru plutele de salvare gonflabile

(a) Pluta de salvare va fi ambalată într-un container care este:

(i) construit astfel încât să reziste la condiţiile riguroase ale mediului marin;

(ii) cu o flotabilitate proprie suficientă, când conţine pluta de salvare şi echipamentul său, pentru a permite degajarea barbetei şi declanşarea mecanismului de umflare dacă nava se scufundă;

(iii) etanş la apă pe cât este posibil, cu excepţia găurilor de drenaj din fundul containerului.

(b) Pluta de salvare va fi ambalată în containerul său astfel încât, pe cât este posibil, să se umfle în poziţie dreaptă când se eliberează de container.

(c) Pe container vor fi înscrise:

(i) denumirea producătorului sau marca comercială;

(ii) numărul de serie;

(iii) denumirea autorităţii care a acordat aprobarea şi numărul de persoane pe care îl poate transporta;

(iv) SFV;[41]

(v) tipul de raţii de ajutor transportate;

(vi) data ultimei revizii;

(vii) lungimea barbetei;

(viii) înălţimea maximă de arimare permisă deasupra liniei de plutire (această înălţime depinde de înălţimea de aruncare de probă şi de lungimea barbetei);

(ix) instrucţiuni de lansare.

(8) Inscripţii pe plutele de salvare gonflabile

Pe plutele de salvare vor fi înscrise:

(i) denumirea producătorului sau marca comercială;

(ii) numărul de serie;

(iii) data fabricaţiei (luna şi anul);

(iv) denumirea autorităţii care a acordat aprobarea;

(v) denumirea şi locul staţiei de întreţinere unde a avut loc ultima revizie;

(vi) numărul de persoane pe care pluta de salvare se permite să-l transporte deasupra fiecărei intrări, cu caractere cu o înălţime cel puţin egală cu 100 mm şi de coridoare care contrastează cu coridoare plutei de salvare.

(9) Plutele de salvare gonflabile lansate din grui

(a) În afara îndeplinirii cerinţelor menţionate mai sus, o plută de salvare care este folosită cu un dispozitiv de lansare la apă aprobat va fi astfel încât, atunci când este suspendată în cârligul său de ridicare sau în zbir, să poată suporta o sarcină de:

(i) 4 ori greutatea sa la plină încărcătură cu persoane şi echipament la o temperatură ambiantă şi o temperatură stabilizată a plutei de salvare de 20 ± 3°C cu toate supapele de siguranţă nefuncţionând; şi

(ii) 1,1 ori greutatea sa la plină încărcătură cu persoane şi echipament la o temperatură ambiantă şi o temperatură stabilizată a plutei de salvare de -30°C cu toate supapele de siguranţă funcţionând.

(b) Containerele rigide pentru plutele de salvare care sunt lansate cu ajutorul unui dispozitiv de lansare, vor fi asigurate astfel încât containerul sau părţi din acesta să

[41] Plutele de salvare gonflabile conforme cu prevederile secţiunii 4.3 din *Codul internaţional al mijloacelor de salvare (LSA)*, adoptat de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.48(66), în versiunea modificată, şi marcate SOLAS A, sunt absolut echivalente cu plutele de salvare descrise în prezenta regulă şi pot fi acceptate ca fiind absolut echivalente cu plutele de salvare marcate SFV.

SECRETARIAT

nu cadă în apă în timpul şi după umflarea şi lansarea la apă a plutei de salvare aflată în container.

(10) Echipamentul suplimentar pentru plutele de salvare gonflabile

(a) În afară de echipamentul necesar conform regulii 20 alin. (5), fiecare plută de salvare gonflabilă va fi prevăzută cu:

(i) o trusă de scule pentru reparaţia găurilor din compartimentele plutitoare;

(ii) o pompă de umflare sau foale.

(b) Cuţitele necesare conform regulii 20 alin. (5) p. (a)(ii) vor fi cuţite de siguranţă.

Regula 22
Plutele de salvare rigide

(1) Plutele de salvare rigide vor corespunde cerinţelor din regula 20 şi, de asemenea, cerinţelor acestei reguli.

(2) Construcţia plutelor de salvare rigide

(a) Flotabilitatea plutei de salvare va fi asigurată de materiale aprobate având o flotabilitate proprie, plasate cât mai aproape posibil de periferia plutei de salvare. Aceste materiale flotabile vor fi cu întârziere la foc sau vor fi protejate printr-o acoperire cu întârziere la foc.

(b) Platforma plutei de salvare va fi astfel încât să împiedice pătrunderea apei şi să menţină persoanele efectiv deasupra apei şi să le protejeze de frig.

(3) Capacitatea de transport a plutelor de salvare rigide

Numărul de persoane pe care se va permite ca pluta de salvare să le transporte va fi egal cu cel mai mic dintre:

(i) cel mai mare număr întreg obţinut prin împărţirea la 0,096 a volumului materialului care asigură flotabilitatea, măsurat în metri cubi, înmulţit cu un coeficient egal cu 1 minus greutatea specifică a acestui material; sau

(ii) cel mai mare număr întreg obţinut prin împărţirea la 0,372 a suprafeţei secţiunii orizontale a platformei plutei măsurată în metri pătraţi; sau

(iii) numărul de persoane având greutatea medie de 75 kg, toate purtând veste de salvare, care stau aşezate comod şi au de o înălţime suficientă deasupra capului, fără a stânjeni funcţionarea vreunui echipament al plutei de salvare.

(4) Accesul în plutele de salvare rigide

(a) Cel puţin o intrare va fi prevăzută cu o rampă de acces rigidă care să permită persoanelor accesul din mare la bordul plutei de salvare. În cazul unei plute de salvare lansată din grui, având mai mult de o intrare, rampa de îmbarcare va fi prevăzută la intrarea opusă faţă de parâmele de legare şi dotările pentru îmbarcare.

(b) Intrarea, care nu este prevăzută cu o rampă de acces, va avea o scară de acces a cărei treaptă inferioară va fi situată la cel puţin 0,4 m sub linia de plutire a plutei de salvare.

(c) În interiorul plutei de salvare vor exista mijloacele necesare care să ajute persoanele să se urce singure pe pluta de salvare de pe scara de acces.

(5) Stabilitatea plutelor de salvare rigide

(a) În cazul în care nu poate funcţiona în siguranţă completă, indiferent în ce mod pluteşte, pluta de salvare va avea o rezistenţă şi o stabilitate suficiente pentru a se auto-redresa sau să poată fi redresată pe mare agitată și în apă calmă de o singură persoană.

(b) Stabilitatea plutei de salvare va fi astfel încât atunci când este încărcată complet cu persoane şi echipament, să poată fi remorcată la viteze de până la 3 noduri în apă calmă.

(6) Accesoriile plutelor de salvare rigide

(a) Pluta de salvare va fi prevăzută cu o barbetă eficientă. Rezistenţa la rupere a sistemului de barbete, inclusiv a dispozitivelor sale de fixare la pluta de salvare, c excepţia legăturii puţin rezistente necesare conform regulii 20 alin. (6) p. (b), nu va fi mai mică de 10 kN pentru o plută autorizată pentru un număr de 9 persoane sau mai mult şi nu mai mică de 7,5 kN pentru orice altă plută.

(b) O lampă comandată manual, vizibilă în timp de noapte întunecoasă cu condiţii de vizibilitate bune la o distanţă de cel puţin 2 mile pe o perioadă de cel puţin 12 ore, va fi fixată pe partea superioară a tendei plutei de salvare. În cazul în care lampa luminează cu intermitenţă, aceasta trebuie să emită cel puţin 50 de sclipiri pe minut în primele 2 ore de funcţionare din perioada de 12 ore. Lampa va fi alimentată de o baterie activată de apa de mare sau de o baterie uscată şi trebuie să se aprindă automat când tenda plutei se desface. Bateria va fi de un tip care nu se deteriorează din cauza stropirii cu apă sau a umidităţii când pluta de salvare este depozitată.

(c) O lampă comandată manual va fi prevăzută în interiorul plutei de salvare, care să poată funcţiona continuu timp de cel puţin 12 ore. Aceasta se va aprinde automat când tenda plutei se desface şi va avea o intensitate suficientă pentru a permite citirea instrucţiunilor privind supravieţuirea şi echipamentul.

(7) Inscripţiile pe plutele de salvare rigide

Pe plutele de salvare vor fi înscrise:

(i) denumirea navei şi a portul de înregistrare a navei;

(ii) denumirea producătorului sau marca comercială;

(iii) numărul de serie;

(iv) denumirea autorităţii care a acordat aprobarea;

(v) numărul de persoane pe care pluta de salvare se permite să-l transporte deasupra fiecărei intrări, cu caractere având o înălţime cel puţin egală cu 100 mm şi de coridoare care contrastează cu coridoare plutei de salvare.

(vi) SFV;[42]

---

[42] Plutele de salvare rigide conforme cu prevederile capitolului IV, secţiunea 4.3 din *Codul internaţional al mijloacelor de salvare (LSA)*, adoptat de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei prin Rezoluţia MSC.48(66), în versiunea modificată, şi marcate SOLAS A, sunt absolut echivalente cu plutele de salvare descrise în prezenta regulă şi pot fi acceptate ca fiind absolut echivalente cu plutele de salvare marcate SFV.

(vii) tipul de raţii de ajutor transportate;

(viii) lungimea barbetei;

(ix) înălţimea maximă de amplasare permisă deasupra liniei de plutire (înălţimea de probă la aruncare);

(x) instrucţiuni de lansare.

(8) Plutele de salvare rigide lansate din grui

În afara îndeplinirii cerinţelor menţionate mai sus, o plută de salvare rigidă care este folosită cu un dispozitiv de lansare aprobat va fi astfel încât, atunci când este suspendată în cârligul său sau în zbir, să poată suporta o sarcină de patru ori greutatea sa la plină încărcătură cu persoane şi echipament.

Regula 23
Bărcile de urgenţă

(1) Cerinţe generale

(a) În afară de cerinţele prezentei reguli, toate bărcile de urgenţă vor respecta cerinţele regulii 17 alin. (1) – (7) p. (d) inclusiv şi cerinţele regulii 17 alin. (7) p. (f), (g), (i), (l) şi regulii 17 alin. (9).

(b) Bărcile de urgenţă pot fi de construcţie rigidă sau gonflate, ori o combinaţie a celor două tipuri şi:

(i) vor avea o lungime de cel puţin 3,8 m şi de cel mult 8,5 m, cu excepţia cazurilor în care, datorită mărimii navei, sau din alte motive legate de faptul că transportul unor asemenea bărci este considerat nerezonabil sau impracticabil, Administraţia poate accepta o barcă de urgenţă cu o lungime mai mică dar de cel puţin 3,3 m;

(ii) vor putea transporta cel puţin cinci persoane în poziţia aşezată şi o persoană lungită sau, în cazul unei bărci de urgenţă cu o lungime mai mică de 3,8 m, vor putea transporta un număr de persoane mai mic determinat de către Administraţie.

(c) Numărul de persoane admis pentru a fi transportat de o barcă de urgenţă va fi stabilit de către Administraţie.

(d) Bărcile de urgenţă, care au o construcţie de tip combinat rigid şi gonflată, vor îndeplini cerinţele aplicabile ale acestei reguli într-o măsură considerată satisfăcătoare de către Administraţie.

(e) În afară de cazul în care barca de urgenţă are o selatură corespunzătoare, aceasta va fi prevăzută în prova cu o tendă care să acopere cel puţin 15% din lungimea sa.

(f) Bărcile de urgenţă vor fi astfel încât să poată manevra la viteze de până la 6 noduri şi să menţină această viteză pe o perioadă de cel puţin 4 ore.

(g) Bărcile de urgenţă vor avea o mobilitate şi manevrabilitate suficiente pe hulă pentru a permite recuperarea persoanelor din apă, manevra plutelor de salvare şi remorcarea celor mai mari plute de salvare transportate de navă când sunt încărcate

complet cu persoane şi echipament sau echivalentele acestora, la o viteză de cel puţin 2 noduri.

(h) O barcă de urgenţă va fi prevăzută cu un motor amplasat în interiorul său sau cu un motor în afara bordului. În cazul în care este prevăzută cu un motor în afara bordului, cârma şi echea pot face parte din motor. Prin derogare de la cerinţele regulii 17 alin. (6) p. (a), la bărcile de urgenţă poate fi prevăzut un motor în afara bordului, alimentat cu petrol, cu o instalaţie de combustibil aprobată, cu condiţia ca tancurile de combustibil să fie special protejate contra incendiului şi exploziei.

(i) Bărcile de urgenţă vor fi prevăzute cu dispozitive de remorcaj montate cu caracter permanent şi suficient de rezistente pentru manevra sau remorcarea plutelor de salvare, conform cerinţei prevăzute în alin. (1) p. (g).

(j) Bărcile de urgenţă vor fi prevăzute cu mijloace de depozitare etanşe la intemperii pentru obiecte mici de echipament.

(2) Echipamentul bărcii de urgenţă

(a) Toate obiectele care fac parte din echipamentul bărcii de urgenţă, cu excepţia cângilor care vor fi ţinute libere pentru a para efectele izbiturilor, vor fi asigurate în interiorul bărcii de urgenţă prin amarare, depozitate în lăzi sau chesoane, fixate pe cavaleţi sau alte mijloace de fixare similare sau cu alte mijloace corespunzătoare. Echipamentul va fi asigurat astfel încât să nu împiedice operaţiunile de lansare la apă sau de recuperare. Toate obiectele care fac parte din echipamentul bărcii de urgenţă vor fi în măsura posibilă de o mărime şi greutate redusă şi vor fi împachetate în ambalaje de formă corespunzătoare şi cât mai compacte.

(b) Echipamentul normal al fiecărei bărci de urgenţă va cuprinde:

(i) un număr suficient de rame sau padele plutitoare pentru deplasarea în apă liniştită. Pentru fiecare ramă vor fi prevăzute cuie de strapazan, furcheţi sau alte mijloace echivalente. Cuiele de strapazan sau furcheţii vor fi legate de barcă cu saule sau lanţuri;

(ii) un ispol plutitor;

(iii) un habitaclu care conţine un compas eficient care va fi luminos sau prevăzut cu mijloace corespunzătoare de iluminare;

(iv) o ancoră plutitoare şi o saulă de lansare cu garlin de rezistenţă corespunzătoare având o lungime de cel puţin 10 m;

(v) o barbetă de lungime şi rezistenţă suficientă, legată la dispozitivul de decuplare care va corespunde cerinţelor regulii 17 alin. (7) p. (g) şi plasată la extremitatea prova a bărcii de urgenţă;

(vi) o parâmă plutitoare de cel puţin 50 m lungime, cu rezistenţă suficientă pentru remorcarea unei plute de salvare, conform cerinţei prevăzute în alin. 1 p. (g);

(vii) o lampă electrică etanşă la apă, corespunzătoare pentru semnalizare în codul Morse, împreună cu un set de baterii de rezervă şi un bec de rezervă într-un container etanş la apă;

(viii) un fluier sau un alt mijloc de semnalizare sonoră echivalent;



(ix) o trusă de prim-ajutor într-o cutie etanşă la apă, care să poată fi închisă etanş după folosire;

(x) două inele de salvare legate cu câte o parâmă plutitoare cu o lungime de cel puţin 30 m;

(xi) un proiector care să poată lumina eficient în timpul nopţii un obiect colorat deschis având o lăţime de 18 m, la o distanţă de 180 m pe o perioadă de 6 ore şi cu o funcţionare continuă pentru cel puţin 3 ore;

(xii) un reflector radar eficient;

(xiii) mijloace de protecţie termică, care vor corespunde cerinţelor regulii 26, suficiente pentru 10% din numărul de persoane pe care barca de urgenţă se permite să-l transporte sau două, în dependenţă de faptul care din acestea este mai mare.

(c) În afară de echipamentul necesar conform cerinţei din alin. (2) p. (b), echipamentul normal al fiecărei bărci de urgenţă rigide va include:

(i) o cange;

(ii) un ghiordel;

(iii) un cuţit sau un topor.

(d) În afară de echipamentul necesar conform cerinţei prevăzute în alin. (2) p. (b), echipamentul normal al fiecărei bărci de urgenţă gonflate va cuprinde:

(i) un cuţit de siguranţă plutitor;

(ii) doi bureţi;

(iii) o foaie sau o pompă eficientă acţionată manual;

(iv) o trusă pentru reparaţia găurilor, păstrată într-un container corespunzător;

(v) o cange de siguranţă.

(3) Cerinţe suplimentare pentru bărcile de urgenţă gonflate

(a) Cerinţele regulii 17 alin. (1) p. (c) şi (e) nu se aplică bărcilor de urgenţă gonflate.

(b) O barcă de urgenţă gonflată va fi construită astfel încât atunci când este suspendată în brida sau cârligul său de ridicare:

(i) va avea o rezistenţă şi rigiditate suficientă pentru a putea fi coborâtă şi recuperată cu încărcătura sa completă de persoane şi echipament;

(ii) va avea o rezistenţă suficientă pentru a suporta o sarcină egală cu de 4 ori greutatea sa la încărcare completă cu persoane şi echipament la o temperatură ambiantă de 20±3°C, cu supapele de siguranţă nefuncţionând;

(iii) va avea o rezistenţă suficientă pentru a suporta o sarcină de 1,1 ori greutatea sa la încărcare completă cu persoane şi echipament la o temperatură ambiantă de -30°C, cu supapele de siguranţă funcţionând.

(c) Bărcile de urgenţă gonflate vor fi construite astfel încât să poată rezista la intemperii:

(i) când sunt depozitate pe o punte deschisă a unei nave în mare;

(ii) pe o perioadă de 30 zile în plutire în orice stare a mării.

(d) În afară de cerinţele regulii 17 alin. (9), bărcile de urgenţă gonflate vor avea marcate seria, denumirea producătorului sau marca firmei şi data fabricaţiei.

(e) Flotabilitatea unei bărci de urgenţă gonflate va fi asigurată fie printr-o singură cameră de aer divizată în cel puţin cinci compartimente separate de volum aproximativ egal sau două camere de aer distincte, volumul fiecăreia fiind de maxim 60% din volumul total. Camerele de aer vor fi dispuse astfel încât atunci când oricare din compartimente este avariat, compartimentele rămase intacte să poată susţine numărul de persoane pentru care barca de urgenţă se permite să fie utilizată, fiecare având o greutate de 75 kg, aşezate în poziţia lor normală, barca de urgenţă având bordul liber pozitiv pe toată periferia sa.

(f) Camerele de aer care constituie conturul bărcii de urgenţă gonflate, atunci când sunt umflate, vor fi astfel încât să ofere un volum de cel puţin 0,17 m3 pentru fiecare persoană pentru care barca de urgenţă se permite să fie utilizată.

(g) Fiecare compartiment va fi prevăzut cu o supapă de reţinere pentru umflarea manuală şi mijloace care să permită dezumflarea. De asemenea, va fi prevăzută o supapă de siguranţă, cu excepţia cazului în care Administraţia consideră că aceasta nu este necesară.

(h) Pe suprafaţa fundului şi în locurile vulnerabile pe suprafaţa exterioară a bărcii de urgenţă gonflate, vor fi aplicate benzi din cauciuc care să fie considerate satisfăcătoare de către Administraţie.

(i) Când este prevăzută o traversă, aceasta nu va fi intercalată pe mai mult de 20% din lungimea totală a bărcii de urgenţă.

(j) Vor fi prevăzute întăritori corespunzători pentru legarea barbetelor în pupa şi în prova şi o saulă în ghirlandă în interiorul şi exteriorul bărcii.

(k) Barca de urgenţă gonflată va fi menţinută complet umflată tot timpul.

Regula 24
Vestele de salvare

(1) Cerinţe generale pentru vestele de salvare

(a) Vesta de salvare nu va întreţine arderea sau nu se va înmuia după ce va fi acoperită complet de flăcări timp de 2 secunde.

(b) Vesta de salvare va fi confecţionată astfel:

(i) după demonstraţie, permite unei persoane s-o îmbrace corect timp de 1 minut fără ajutor;

(ii) poate fi îmbrăcată pe ambele feţe sau doar pe o faţă, însă în măsura posibilă trebuie eliminat riscul de a fi îmbrăcată incorect;

(iii) poate fi purtată comod;

(iv) permite persoanei care o poartă să sară în apă de la o înălţime de cel puţin 4,5 m fără a se răni şi fără deplasarea sau avarierea vestei de salvare.

(c) Vesta de salvare va avea o flotabilitate şi o stabilitate suficientă în apă dulce liniştită astfel încât:

(i) să ridice gura unei persoane în incapacitate de mişcare sau fără cunoştinţă la cel puţin 120 mm deasupra apei cu corpul înclinat spre spate la un unghi de cel puţin 20° şi cel mult 50° faţă de poziţia verticală;

(ii) să rotească în apă corpul unei persoane fără cunoştinţă din orice poziţie într-una în care gura este deasupra apei timp de cel mult 5 secunde.

(d) Vesta de salvare va avea o flotabilitate care să nu scadă cu mai mult de 5% după 24 ore de imersiune în apă dulce.

(e) Vesta de salvare va fi astfel încât să permită persoanei care o poartă să înoate o distanţă scurtă şi să poată urca într-o ambarcaţiune de salvare.

(f) Fiecare vestă de salvare va fi prevăzută cu un fluier bine legat printr-un şnur.

(2) Vestele de salvare gonflabile

O vestă de salvare, a cărei flotabilitate depinde de umflarea prealabilă, va avea cel puţin două compartimente separate, va îndeplini cerinţele alin. (1) şi va fi astfel încât:

(i) să poată fi umflată automat în imersiune, să fie prevăzută cu un dispozitiv care să permită umflarea printr-o singură mişcare manuală şi să poată fi umflată cu gura;

(ii) în cazul pierderii flotabilităţii unuia din compartimente, să poată îndeplini cerinţele alin. (1) p. (b), (c) şi (e);

(iii) să corespundă cerinţelor alin. (1) p. (d) după umflarea cu ajutorul dispozitivului automat.

(3) Luminile vestei de salvare

(a) Fiecare vestă de salvare va avea o lumină care:

(i) să aibă o intensitate luminoasă de cel puţin 0,75 candeli;

(ii) să aibă o sursă de energie care să poată asigura o intensitate luminoasă de 0,75 candeli pe o perioadă de cel puţin 8 ore;

(iii) să fie vizibilă pe cât este posibil pe un sector cât mai larg din emisfera superioară când este ataşată la vesta de salvare.

(b) În cazul în care lumina la care se referă alin. (3) p. (a) este o lumină cu intermitenţă, va îndeplini, de asemenea, următoarele cerinţe:

(i) va fi prevăzută cu un comutator acţionat manual;

(ii) nu va fi dotată cu o lentilă sau oglindă concavă care să concentreze fascicolul;

(iii) va emite un număr de sclipiri pe minut care să nu va fi mai mic de 50, având o intensitate luminoasă efectivă de cel puţin 0,75 candeli.

Regula 25
Costumele hidrotermice

(1) Cerinţe generale pentru costumele hidrotermice

(a) Costumul hidrotermic va fi confecţionat din materiale etanşe la apă, astfel încât:

(i) să poată fi despachetat şi îmbrăcat fără ajutor timp de 2 minute, ţinând cont de orice echipament auxiliar, şi de o vestă de salvare dacă costumul hidrotermic trebuie purtat cu o vestă de salvare;

(ii) să nu întreţină arderea sau să se topească după ce a fost acoperit de flăcări pe o perioadă de 2 secunde;

(iii) să acopere întreg corpul cu excepţia feţei. Mâinile vor fi, de asemenea, acoperite în cazul în care costumul nu este prevăzut cu mănuşi;

(iv) să fie dotat cu mijloace care să minimizeze sau să reducă intrarea aerului în partea inferioară a costumului;

(v) în urma unei sărituri în apă de la o înălţime de cel puţin 4,5 m să nu permită infiltrarea unei cantităţi excesive de apă în costum.

(b) Un costum hidrotermic care satisface, de asemenea, cerinţele regulii 24 poate fi considerat ca o vestă de salvare.

(c) Un costum hidrotermic va fi astfel încât să permită persoanei care îl poartă, având şi o vestă de salvare, în cazul în care se cere ca acest costum să fie purtat cu o vestă de salvare, ca:

(i) să urce şi să coboare o scară verticală având o lungime de cel puţin 5 m;

(ii) să execute sarcinile curente în timpul abandonării navei;

(iii) să sară în apă de la o înălţime de cel puţin 4,5 m fără a deteriora sau disloca costumul şi fără a se răni;

(iv) să înoate o distanţă scurtă şi să poată urca într-o ambarcaţiune de salvare.

(d) Un costum hidrotermic care are flotabilitate şi este conceput să fie purtat fără vestă de salvare va fi prevăzut cu o lumină care va corespunde cerinţelor regulii 24 alin. (3) şi cu fluierul prescris de regula 24 alin. (1) p. (f).

(e) În cazul în care un costum hidrotermic urmează să fie purtat împreună cu o vestă de salvare, vesta de salvare va fi îmbrăcată peste costum. O persoană care poartă un astfel de costum trebuie să poată îmbrăca vestea de salvare fără ajutor.

(2) Cerinţe privind caracteristicile termice pentru costumele hidrotermice

(a) Un costum hidrotermic confecţionat dintr-un material care nu are calităţi izolante naturale, va satisface următoarele cerinţe:

(i) va purta o menţiune care indică că trebuie folosit împreună cu o îmbrăcăminte călduroasă;

(ii) va fi confecţionat astfel încât, atunci când este folosit împreună cu o îmbrăcăminte călduroasă şi o vestă de salvare în cazul în care costumul hidrotermic trebuie să fie folosit cu o vestă de salvare, să continue să asigure persoanei care îl poartă, după o săritură în apă de la o înălţime de 4,5 m, o protecţie termică suficientă pentru ca temperatura corpului persoanei să nu scadă mai mult de 2°C, după o scufundare timp de 1 oră în apă calmă curgătoare cu o temperatură de 5°C.

(b) Un costum hidrotermic confecţionat dintr-un material care are calităţi izolante şi este folosit fără sau cu vestă de salvare, în cazul în care costumul hidrotermic trebuie să fie folosit cu o vestă de salvare, va fi astfel încât să asigure persoanei care îl poartă, după o săritură în apă de la o înălţime de 4,5 m, o protecţie termică suficientă pentru ca temperatura corpului persoanei să nu scadă cu mai mult de 2°C după o scufundare timp de 6 ore în apă calmă curgătoare cu o temperatură cuprinsă între 0°C şi 2°C.

(c) Costumul hidrotermic va fi astfel încât să permită persoanei care îl poartă, având mâinile acoperite, să apuce un creion şi să scrie, după o scufundare în apă cu o temperatură de 5°C pentru o perioadă de 1 oră.

(3) Cerinţe de flotabilitate

O persoană scufundată în apă dulce purtând fie un costum hidrotermic care corespunde cerinţelor regulii 24 sau un costum hidrotermic şi o vestă de salvare trebuie să se poată întoarce din poziţia cu capul în jos în poziţia cu capul în sus cel mult 5 secunde.

Regula 26
Mijloacele de protecţie termică

(1) Un mijloc de protecţie termică va fi confecţionat dintr-un material etanş la apă având o conductibilitate termică nu mai mare de 0,25 W/m•K şi realizat astfel încât, atunci când este folosit pentru a proteja o persoană, să reducă pierderea de căldură a corpului atât prin convecţie cât şi prin evaporare.

(2) Mijloacele de protecţie termică vor fi astfel încât:

(i) să acopere întreg corpul unei persoane care poartă o vestă de salvare, cu excepţia feţei. Mâinile vor fi, de asemenea, acoperite în cazul în care mijlocul de protecţie termică nu este prevăzut cu mănuşi;

(ii) să poată fi despachetat şi îmbrăcat uşor fără ajutor într-o ambarcaţiune de salvare sau barcă de urgenţă;

(iii) să permită persoanei care îl poartă să-l dezbrace în apă în cel mult 2 minute în cazul în care îl împiedică să înoate.

(3) Mijlocul de protecţie termică va fi astfel încât să funcţioneze satisfăcător când temperatura aerului este cuprinsă în intervalul de la -30°C până la +20°C.

Regula 27
Colacii de salvare

(1) Caracteristicile colacilor de salvare

Fiecare colac de salvare va satisface următoarele cerinţe:

(i) va avea un diametru exterior de cel mult 800 mm şi un diametru interior de cel puţin 400 mm;

(ii) va fi executat dintr-un material cu flotabilitate inerentă, care nu va fi stuf, talaş sau granule de plută sau alte deşeuri de materiale fără coeziune proprie sau prin compartimente cu aer a căror flotabilitate depinde de o insuflare prealabilă;

(iii) va putea susţine în apă dulce timp de 24 ore o greutate de fier de cel puţin 14,5 kg;

(iv) va avea o masă de cel puţin 2,5 kg;

(v) nu va întreţine arderea sau nu se va topi după ce a fost acoperit complet de flacără timp de 2 secunde;

(vi) va fi fabricat astfel încât să reziste la aruncarea în apă de la înălţimea la care este amplasat deasupra liniei de plutire în condiţii de navigaţie la pescaj minim sau de la 30 m, în dependenţă de faptul care dintre acestea este mai mare, fără a diminua capacitatea sa de funcţionare sau a elementelor care îi sunt ataşate;

(vii) în cazul în care se intenţionează să fie acţionat mecanismul de declanşare rapidă prevăzut pentru semnalele fumigene cu auto-declanşare şi luminile cu auto-aprindere, să aibă o masă care să acţioneze mecanismul de declanşare rapidă sau de 4 kg, în dependenţă de faptul care din acestea este mai mare;

(viii) va fi prevăzut cu o saulă de cel puţin 9,5 mm în diametru şi cu o lungime de cel puţin patru ori diametrul exterior al corpului colacului. Saula va fi fixată în patru puncte echidistante în jurul circumferinţei colacului astfel încât să formeze patru bucle egale.

(2) Luminile cu auto-aprindere ale colacilor de salvare

Luminile cu auto-aprindere necesare conform regulii 10 alin.(2) vor fi astfel încât:

(i) să nu poată fi stinse cu apă;

(ii) să poată arde continuu cu o intensitate luminoasă de cel puţin 2 candeli în toate direcţiile emisferei superioare sau să emită sclipiri (descărcări strălucitoare) într-un ritm de cel puţin 50 sclipiri pe minut, având cel puţin intensitatea luminoasă efectivă corespunzătoare;

(iii) să fie prevăzute cu o sursă de energie care va îndeplini cerinţele p. (ii) pe o perioadă de cel puţin 2 ore;

(iv) să poată rezista la încercarea de aruncare necesară conform alin. (1) p. (vi).

(3) Semnalele fumigene cu auto-declanşare ale colacilor de salvare

Semnalele fumigene cu auto-declanşare necesare conform regulii 10 alin. (3) vor fi astfel încât:

(i) să emită un fum de o coridoare foarte vizibilă la un debit constant o perioadă de cel puţin 15 minute când pluteşte în apă calmă;

(ii) să nu ardă într-un mod exploziv sau să nu producă nici o flamă pe întreaga durată de emitere a semnalului fumigen;

(iii) să nu fie scufundate de furtună;

(iv) să continue emiterea fumului când sunt scufundate complet în apă pe o perioadă de cel puţin 10 secunde;

(v) să reziste la proba de aruncare necesară conform alin. (1) p. (vi).

(4) Coardele de salvare plutitoare

Coardele de salvare plutitoare necesare conform regulii 10 alin. (4) vor fi astfel încât:

(i) să fie anti-giratorii;

(ii) să aibă un diametru de cel puţin 8 mm;

(iii) să aibă o rezistenţă la rupere de cel puţin 5 kN.

Regula 28
Aparatele de lansare a bandulei

(1) Fiecare aparat de lansare a bandulei:

(i) va putea lansa o bandulă cu o precizie suficientă;

(ii) va dispune de cel puţin patru proiectile, fiecare putând lansa bandula pe vreme bună la cel puţin 230 m;

(iii) va dispune de cel puţin patru bandule, fiecare având o rezistenţă de rupere de cel puţin 2 kN;

(iv) va avea instrucţiuni de folosire sau scheme clare, prezentând modul de folosire a aparatului de lansare a bandulei.

(2) Racheta, în cazul unei rachete lansate cu ajutorul pistolului sau ansamblul, în cazul unei rachete şi unei bandule, vor fi păstrate într-o casetă rezistentă la apă. De asemenea, în cazul unei rachete lansate cu ajutorul unui pistol, bandula şi rachetele împreună cu dispozitivul de aprindere vor fi păstrate într-un container care să asigure protecţia la intemperii.

Regula 29
Racheta paraşută luminoasă

(1) Racheta paraşută luminoasă:

(i) va fi păstrată într-o casetă rezistentă la apă;

(ii) va avea instrucţiuni sau scheme succinte ilustrând clar modul de folosire a rachetei paraşută luminoasă, imprimate pe casetă;

(iii) va avea încorporat un dispozitiv de aprindere;

(iv) va fi concepută astfel încât să nu incomodeze persoana care ţine caseta când este utilizată în conformitate cu instrucţiunile de folosire ale producătorului.

(2) Racheta trebuie, când este lansată vertical, să atingă o altitudine de cel puţin 300 m. La sau aproape de punctul maxim al traiectoriei sale, racheta trebuie să ejecteze paraşuta luminoasă, care:

SECRETARIAT

(i) va arde cu o coridoare roşie strălucitoare;

(ii) va arde uniform cu o intensitate luminoasă medie de cel puţin 30.000 candeli;

(iii) va avea o durată de ardere de cel puţin 40 secunde;

(iv) va avea o viteză de coborâre de cel mult 5 m/s;

(v) nu va avaria paraşuta sau accesoriile sale în timpul arderii.

Regula 30
Faclele de mână

(1) Facla de mână:

(i) va fi păstrată într-o casetă rezistentă la apă;

(ii) va avea instrucţiuni sau scheme succinte care să prezinte clar modul de folosire a faclei de mână, imprimate pe casetă;

(iii) va avea încorporat mijlocul de aprindere;

(iv) va fi concepută astfel încât să nu incomodeze persoana care ţine caseta şi să nu prezinte pericol pentru ambarcaţiunea de salvare din cauza reziduurilor arzând sau aprinse când este folosită în conformitate cu instrucţiunile de utilizare ale producătorului.

(2) Facla de mână trebuie:

(i) să ardă cu o coridoare roşie strălucitoare;

(ii) să ardă uniform cu o intensitate luminoasă medie de cel puţin 15.000 candeli;

(iii) să aibă o durată de ardere de cel puţin 1 minut;

(iv) să continue să ardă după ce a fost scufundată în apă pe o perioadă de 10 secunde la o adâncime de 100 mm.

Regula 31
Semnalele fumigene plutitoare

(1) Semnalul fumigen plutitor:

(i) va fi păstrat într-o casetă rezistentă la apă;

(ii) nu va arde exploziv când este folosit în conformitate cu instrucţiunile de utilizare ale producătorului;

(iii) va avea instrucţiuni sau scheme succinte care prezinte clar modul de folosire a semnalului fumigen plutitor, imprimate pe casetă.

(2) Semnalul fumigen plutitor trebuie:

(i) să emită fum de o coridoare foarte vizibilă, având un debit uniform o durată de cel puţin 3 minute când pluteşte în apă liniştită;

(ii) să nu emită flacără pe tot timpul emiterii fumului;

(iii) să nu fie scufundat de furtună;

(iv) să continue să emită fum când este scufundat în apă o perioadă de 10 secunde la o adâncime de 100 mm.

Regula 32
Instalaţiile de lansare la apă şi de îmbarcare

(1) Cerinţe generale

(a) Fiecare instalaţie de lansare împreună cu toate mecanismele sale de coborâre şi recuperare, vor fi amplasate astfel încât barca de salvare sau barca de urgenţă complet echipată pe care o deserveşte să poată fi coborâtă în siguranţă atunci când nava are o asietă până la 10° şi o înclinare transversală de până la 20° într-un bord sau altul:

(i) cu numărul total de persoane îmbarcat;

(ii) fără persoane în ambarcaţiunea de salvare sau barca de urgenţă.

(b) O instalaţie de lansare la apă nu va depinde de nici un alt mijloc altul decât gravitaţia sau energia mecanică acumulată care nu depinde de alimentările cu energie a navei pentru a putea lansa la apă ambarcaţiunea de salvare sau barca de urgenţă pe care o deserveşte atunci când este complet încărcată şi echipată şi, de asemenea, atunci când este goală.

(c) O instalaţie de lansare la apă va fi dispusă astfel încât să poată fi manevrată de o persoană dintr-un loc de pe puntea navei şi dintr-un loc din interiorul ambarcaţiunii de salvare sau a bărcii de urgenţă şi totodată ambarcaţiunea de salvare să poată fi văzută de către persoana de pe punte care manevrează instalaţia de lansare la apă.

(d) Fiecare instalaţie de lansare la apă va fi construită astfel încât să fie necesar un volum minim de lucrări de întreţinere. Toate componentele care au nevoie de o întreţinere regulată de către echipajul navei vor fi uşor accesibile şi uşor de întreţinut.

(e) Frânele vinciului instalaţiei de lansare la apă vor avea o rezistenţă suficientă pentru a suporta:

(i) o sarcină de probă statică care nu va fi mai mică de 1,5 ori sarcina de serviciu maximă; şi

(ii) o sarcină de probă dinamică care nu va fi mai mică de 1,1 ori sarcina de serviciu maximă la viteza de coborâre maximă.

(f) Instalaţia de lansare la apă şi anexele sale, altele decât frânele vinciului, trebuie să aibă o rezistenţă suficientă pentru a suporta o sarcină de probă statică care să nu fie mai mică de 2,2 ori sarcina de serviciu maximă.

(g) Elementele de structură şi toate palanele, curenţii, ocheţii, lanţurile, legăturile de fixare şi toate celelalte accesorii folosite de instalaţia de lansare la apă, vor fi proiectate având cel puţin un coeficient minim de siguranţă în funcţie de sarcina de lucru maximă prevăzută şi de rezistenţa la rupere a materialelor folosite pentru construcţie. Un coeficient minim de siguranţă de 4,5 va fi aplicat la toate elementele structurale ale gruiei şi vinciului şi un coeficient de siguranţă de 6 va fi aplicat curenţilor, lanţurilor de suspensie, ocheţilor şi palanelor.

(h) Fiecare instalaţie de lansare la apă va fi astfel încât, în măsura posibilă, să rămână eficientă în caz de depunere de gheaţă.

(i) O instalaţie de lansare la apă va fi astfel încât să poată recupera barca de salvare cu echipajul său.

(j) Amplasarea instalaţiei de lansare la apă va fi astfel încât să permită îmbarcarea în condiţii de siguranţă în ambarcaţiunea de salvare în conformitate cu cerinţele regulii 20 alin. (4) p. (b) şi regulii 17 alin. (3) p. (a).

(2) Instalaţiile de lansare la apă folosind curenţi şi un vinci

(a) Curenţii vor fi din cablu de oţel, rezistenţi la torsiune şi la coroziune.

(b) În cazul unui vinci cu mai mulţi tamburi, în cazul în care nu este prevăzut un dispozitiv eficient de compensare, curenţii vor fi dispuşi astfel încât să se desfăşoare regulat şi la aceeaşi viteză la coborâre şi să se înfăşoare regulat şi cu aceeaşi viteză pe tamburi la ridicare.

(c) Fiecare instalaţie de lansare la apă a unei bărci de urgenţă va fi prevăzută cu un vinci cu motor cu o putere care să permită ridicarea de pe apă a bărcii de urgenţă fiind complet încărcată cu persoane şi echipament.

(d) Va fi prevăzută o acţionare manuală eficientă pentru recuperarea fiecărei ambarcaţiuni de salvare şi bărci de urgenţă. Manivelele sau volanele de acţionare manuală vor fi astfel încât să nu fie rotite de părţi în mişcare ale vinciului când ambarcaţiunea de salvare sau barca de urgenţă este coborâtă sau ridicată mecanic.

(e) Când braţele gruiei sunt recuperate mecanic, vor fi prevăzute dispozitive de siguranţă care vor întrerupe automat motorul de acţionare înainte ca braţele gruiei să atingă opritorii în vederea evitării suprasolicitării curenţilor sau gruielor, în afară de cazul când motorul este proiectat să prevină astfel de suprasolicitări.

(f) Viteza, cu care ambarcaţiunea de salvare sau barca de urgenţă este coborâtă în apă, nu va fi mai mică decât viteza obţinută prin formula:

$$S = 0,4 + (0,02 \times H),$$

în care:

S = viteza de coborâre în m/s; şi
H = înălţimea în metri de la capătul gruiei la linia de plutire în condiţii de pescaj minim de navigaţie.

(g) Viteza maximă de coborâre va fi stabilită de Administraţie, având în vedere concepţia ambarcaţiunii de salvare sau a bărcii de urgenţă, protecţia persoanelor care se află în aceasta împotriva forţelor excesive şi rezistenţa mijloacelor de lansare la apă ţinând cont de forţele de inerţie în timpul opririi de urgenţă. În instalaţie vor fi încorporate mijloace corespunzătoare pentru ca această viteză să nu fi depăşită.

(h) Fiecare instalaţie de lansare la apă a bărcii de urgenţă trebuie să fie capabilă să ridice barca de urgenţă când este încărcată complet cu persoane şi echipament la o viteză de cel puţin 0,3 m/s.

(i) Fiecare instalaţie de lansare la apă va fi prevăzută cu frâne care să poată opri coborârea ambarcaţiunii de salvare sau a bărcii de urgenţă şi să le menţină în

siguranţă atunci când sunt încărcate complet cu persoane şi echipament; saboţii frânelor vor fi protejaţi, în caz de necesitate, împotriva apei şi hidrocarburilor.

(j) Frânele manuale vor fi instalate astfel încât frâna să rămână permanent cuplată în afară de cazul în care operatorul sau un mecanism acţionat de operator menţine comanda frânei în poziţia decuplată.

(3) Lansarea la apă prin degajare liberă

În cazul în care o ambarcaţiune de salvare necesită o instalaţie de lansare la apă, fiind de asemenea concepută ca să poată fi lansată şi prin degajare liberă, degajarea liberă a ambarcaţiunii de salvare din poziţia în care este amplasată trebuie efectuată automat.

(4) Lansarea la apă prin cădere liberă

Fiecare instalaţie de lansare la apă prin cădere liberă care foloseşte un plan înclinat, în afară de îndeplinirea cerinţelor corespunzătoare din alin. (1), va satisface de asemenea şi următoarele cerinţe:

(i) instalaţia de lansare la apă va fi dispusă astfel încât forţe excesive să nu afecteze persoanele din ambarcaţiunea de salvare în timpul lansării;

(ii) instalaţia de lansare la apă va avea o structură rigidă cu un unghi de înclinare şi lungime suficientă, care să asigure căderea bărcii de salvare departe de navă;

(iii) instalaţia de lansare la apă va fi protejată eficient împotriva coroziunii şi va fi construită astfel încât să prevină producerea scânteilor cauzate de frecare sau impact în timpul lansării la apă a ambarcaţiunii de salvare.

(5) Lansarea la apă prin glisare şi îmbarcarea

Fiecare instalaţie de lansare la apă prin glisare, în afară de îndeplinirea cerinţelor corespunzătoare din alin. (1), va satisface şi următoarele cerinţe:

(i) evacuarea prin glisare va fi astfel încât să poată fi declanşată de către o persoană de la postul de îmbarcare;

(ii) evacuarea prin glisare va fi astfel încât să poată fi efectuată pe vânt puternic şi pe valuri.

(6) Instalaţiile de lansare la apă pentru plute de salvare

Fiecare instalaţie de lansare la apă pentru plute de salvare va îndeplini cerinţele alin. (1) şi (2), cu excepţia cerinţelor privind folosirea gravităţii pentru scoaterea plutei în afara navei, pentru îmbarcarea în poziţia de arimare şi pentru recuperarea plutelor de salvare încărcate. Instalaţia de lansare la apă va fi dispusă astfel încât să prevină eliberarea prematură a plutei în timpul coborârii şi să elibereze pluta când aceasta pluteşte pe apă.

(7) Scările de îmbarcare

(a) Vor fi prevăzute mâini curente care să asigure securitatea trecerii de pe punte la capătul scării şi invers.

(b) Treptele scării vor satisface următoarele cerinţe:

(i) vor fi confecţionate din lemn tare, fără noduri sau alte iregularităţi, cu suprafaţa prelucrată neted fără muchii ascuţite şi fără aşchii, sau dintr-un material corespunzător, având calităţi echivalente;

(ii) vor avea suprafaţa antiderapantă, fie prin practicarea unor caneluri longitudinale, fie prin aplicarea unui strat dintr-un material antiderapant aprobat;

(iii) vor avea lungimea de cel puţin 480 mm, lăţimea de 115 mm şi grosimea de 25 mm, în afara suprafeţei antiderapante sau a stratului de material antiderapant aplicat;

(iv) vor fi plasate la distanţe egale la cel puţin 300 mm sau cel mult 380 mm şi vor fi fixate astfel încât să rămână în poziţie orizontală.

(c) Parâmele laterale ale scării vor consta din două parâme de manila neacoperite cu un diametru de cel puţin 65 mm la fiecare margine. Fiecare parâmă va fi continuă, fără îmbinări sub treapta superioară. Pot fi folosite şi alte materiale, cu condiţia ca dimensiunile, rezistenţa la rupere, la intemperii şi proprietăţile la întindere şi de aderenţă să fie cel puţin echivalente cu cele ale parâmei de manila. Toate capetele parâmelor vor fi matisate astfel încât să se prevină destrămarea.

CAPITOLUL VIII
PROCEDURILE ÎN CAZURI DE URGENŢĂ, ROLURILE DE APEL ŞI EXERCIŢII

Regula 1
Aplicarea

Regulile acestui capitol se aplică navelor noi şi celor existente cu o lungime de 24 m sau mai mult.

Regula 2
Instalaţia de alarmă generală în caz de urgenţă, rolul de apel şi instrucţiunile pentru cazuri de urgenţă

(1) Instalaţia de alarmă generală în caz de urgenţă va da semnalul de alarmă generală care va consta din şapte sau mai multe sunete scurte urmate de un sunet lung, dat de fluierul sau sirena navei şi, de asemenea, de un clopot sau un claxon acţionate electric sau altă instalaţie de avertizare echivalentă, care va fi alimentată de la sursa principală de energie electrică a navei şi de la sursa de energie electrică de avarie, conform cerinţelor prevăzute de regula IV/17.

(2) Toate navele vor fi prevăzute cu instrucţiuni clare, pentru fiecare membru al echipajului, care vor fi îndeplinite în caz de urgenţă.

(3) Rolul de apel va fi afişat în mai multe locuri de pe navă şi, în special în timonerie, în compartimentul de maşini şi în spaţiile de cazare ale echipajului, şi va include informaţiile menţionate în următoarele alineate.

(4) Rolul de apel va specifica detalii privind semnalul de alarmă generală în caz de urgenţă prescris în alin. (1) şi, de asemenea, măsurile care vor fi luate de echipaj când această alarmă este declanşată. Rolul de apel va specifica, de asemenea, cum va fi dat ordinul de abandonare a navei.

(5) Rolul de apel va include obligaţiile atribuite anumitor membri ai echipajului inclusiv:

(a) închiderea uşilor etanşe la apă, a uşilor de incendiu, supapelor, scurgerilor, căilor de evacuare peste bord, hublourilor laterale, luminatoarelor, sabordurilor şi altor închideri similare de pe navă;

(b) echipamentul ambarcaţiunilor de salvare şi a altor mijloace de salvare;

(c) pregătirea şi lansarea la apă a ambarcaţiunilor de salvare;

(d) pregătirea generală a altor mijloace de salvare;

(e) folosirea echipamentului de comunicaţii; şi

(f) efectivul echipelor de incendiu însărcinate cu lupta contra incendiului.

(6) La navele cu lungimea mai mică de 45 m, Administraţia poate admite diminuarea cerinţelor alin. (5), în cazul în care consideră că, datorită numărului mic al membrilor echipajului, rolul de apel nu este necesar.

(7) Rolul de apel va menţiona ofiţerii numiţi să asigure păstrarea în condiţii bune a mijloacelor de salvare şi a celor folosite în caz de incendiu astfel încât acestea să fie pregătite pentru a fi utilizate imediat.

(8) Rolul de apel va specifica înlocuitorii diferitelor persoane importante care pot deveni inapte, având în vedere că anumite situaţii de urgenţă pot impune diferite acţiuni.

(9) Rolul de apel va fi întocmit înainte de plecarea navei în voiaj. În cazul în care au loc schimbări în componenţa echipajului după ce a fost întocmit rolul de apel, care necesită modificări în rolul de apel, comandantul navei va revizui rolul sau va întocmi unul nou.

Regula 3
Antrenamentele şi exerciţiile de abandonare a navei

(1) Apelurile şi exerciţiile practice

(a) Fiecare membru al echipajului va participa la cel puţin un exerciţiu de abandon al navei şi un exerciţiu pentru caz de incendiu în fiecare lună. Totuşi, pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m, Administraţia poate modifica această cerinţă, prevăzând că cel puţin un exerciţiu de abandon al navei şi un exerciţiu pentru caz de incendiu va avea loc cel puţin la fiecare trei luni. Exerciţiile echipajului vor avea loc în decurs de 24 ore de la plecarea navei din port, dacă mai mult de 25% din membrii echipajului nu au participat în lunile precedente la exerciţiile de abandon şi pentru caz de incendiu la bordul navei în cauză. Administraţia poate accepta alte dispoziţii, care sunt cel puţin echivalente, pentru acele categorii de nave pentru care acestea nu sunt posibile.

(b) Fiecare exerciţiu de abandonare va include:

(i) chemarea echipajului la posturile de îmbarcare cu ajutorul semnalului de alarmă generală în caz de urgenţă şi asigurarea faptului dacă au luat cunoştinţă de ordinul de abandonare a navei specificat în rolul de apel;

(ii) prezentarea la posturi şi pregătirea pentru obligaţiile cuprinse în rolul de apel;

(iii) verificarea faptului dacă echipajul este echipat corespunzător;

(iv) verificarea faptului dacă vestele de salvare sunt îmbrăcate corect;

(v) coborârea cel puţin a unei bărci de salvare după efectuarea oricărei pregătiri necesare pentru lansare;

(vi) pornirea şi funcţionarea motorului bărcii de salvare;

(vii) punerea în funcţiune a gruielor folosite pentru lansarea plutelor de salvare.

(c) Fiecare exerciţiu în caz de incendiu va include:

(i) prezentarea la staţii şi pregătirea în vederea datoriilor cuprinse în rolul de apel în caz de incendiu;

(ii) pornirea pompei contra incendiului, folosind cel puţin cele două jeturi de apă necesare pentru a demonstra că sistemul este în stare de funcţionare corespunzătoare;

(iii) verificarea echipamentului pentru pompieri şi a altor echipamente personale de salvare;

(iv) verificarea echipamentului de comunicare relevant;

(v) verificarea funcţionării uşilor etanşe la apă, a uşilor de incendiu, a clapeţilor antifoc şi a căilor de evacuare;

(vi) verificarea aranjamentelor necesare pentru abandonarea ulterioară a navei.

(d) Vor fi coborâte bărci de salvare diferite, în măsura în care este posibil, în conformitate cu cerinţele prevăzute de p. (b)(v) în timpul exerciţiilor succesive.

(e) Exerciţiile se vor desfăşura, în măsura în care este posibil, ca şi într-un caz real de urgenţă.

(f) Fiecare barcă de salvare va fi lansată la apă având la bord echipajul necesar pentru conducere şi va fi manevrată în apă cel puţin o dată la trei luni în timpul unui exerciţiu de abandonare a navei.

(g) În măsura în care este rezonabil şi posibil, bărcile de urgenţă, altele decât bărcile de salvare care sunt de asemenea bărci de urgenţă, vor fi lansate lunar având la bord echipajul necesar pentru conducere şi vor fi manevrate în apă. În toate cazurile, această cerinţă va fi îndeplinită cel puţin o dată la trei luni.

(h) În cazul în care exerciţiile de lansare la apă a bărcilor de salvare şi a bărcilor de urgenţă sunt efectuate când nava se află în marş, datorită pericolului implicat, aceste exerciţii vor fi efectuate doar în ape liniştite şi sub supravegherea unui ofiţer experimentat în astfel de exerciţii.[43]

(i) Iluminatul de avarie pentru adunare şi abandon va fi testat la fiecare exerciţiu de abandonare a navei.

(j) Exerciţiile pot fi adaptate în funcţie de echipamentul relevant necesar conform acestor reguli. Totuşi, dacă echipamentul este transportat voluntar, acesta va fi folosit în cadrul exerciţiilor şi acestea vor fi adaptate în funcţie de situaţie.

(2) Instruirea și instructajul la bord

[43] Consultaţi *Liniile directoare privind instruirea echipajelor în scopul lansării la apă a bărcilor de salvare şi a bărcilor de avarie de pe navele aflate în marş*, adoptate de Organizaţie prin Rezoluţia A.624(15).

(a) Instruirea la bord privind utilizarea mijloacelor de salvare ale navei, inclusiv a echipamentului ambarcaţiunilor de salvare, va fi efectuată cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de două săptămâni de la îmbarcarea pe navă a unui membru al echipajului. Totuşi, dacă acesta este numit pe baza unei programări regulate prin rotaţie, instruirea va începe nu mai târziu de două săptămâni de la prima îmbarcare pe navă.

(b) Instructajul privind utilizarea mijloacelor de salvare ale navei şi de supravieţuire în mare va fi efectuat la aceleaşi intervale ca şi exerciţiile. Instructajul individual poate fi efectuat privind diferite elemente ale instalaţiei de salvare a navei, însă în orice perioadă de două luni va fi efectuat instructajul pentru tot echipamentul şi toate mijloacele de salvare ale navei. Fiecare membru al echipajului va primi instrucţiuni care vor include, printre altele:

(i) funcţionarea şi utilizarea plutelor de salvare gonflabile, inclusiv măsurile privind încălţămintea bătută în cuie şi alte obiecte ascuţite;

(ii) problemele de hipotermie, primul ajutor în caz de hipotermie şi alte metode corespunzătoare de prim-ajutor;

(iii) instructajul special necesar pentru folosirea mijloacelor de salvare ale navei în condiţii severe de vreme și stare nefavorabilă a mării.

(c) Instruirea la bord privind folosirea gruielor de lansare a plutelor de salvare, pe fiecare navă prevăzută cu astfel de mijloace, va fi efectuată în intervale care nu vor depăşi patru luni. Atunci când este posibil, instruirea va include umflarea şi lansarea plutei de salvare. Această plută de salvare poate fi o plută de salvare specială destinată doar instruirii şi care să nu facă parte din echipamentul de salvare a navei; o astfel de plută de salvare specială va fi marcată în mod clar.

(3) Înregistrările

Datele când au loc apelurile, detaliile exerciţiilor de abandonare a navei şi ale exerciţiilor pentru caz de incendiu, ale exerciţiilor de instruire pentru utilizarea altor mijloace de salvare ale navei și instruirea la bord vor fi înregistrate într-un jurnal de bord prescris de către Administrație. În cazul în care instruirea completă de apel, exerciţiu sau instruire nu are loc la data stabilită, va fi făcută o înregistrare în jurnalul de bord care va indica circumstanţele şi volumul instruirii de apel, exerciţiului sau instruirii care a avut loc.

(4) Manualul de instruire

(a) Un manual de instruire va fi prevăzut în fiecare sală de mese şi cameră de recreere a echipajului, sau în fiecare cabină a echipajului. Manualul de instruire, care poate cuprinde mai multe volume, va conţine instrucţiuni şi informaţii, în termeni uşor de înţeles şi cu ilustraţii unde este posibil, a mijloacelor de salvare cu care este dotată nava şi a celor mai bune metode de supravieţuire. Oricare parte a acestor informaţii poate fi prezentată prin mijloace audiovizuale în locul manualului. Manualul va conţine explicaţii detaliate privind:

(i) modul de îmbrăcare a vestei de salvare şi a costumului hidrotermic, după caz;

(ii) adunarea la posturile stabilite;

(iii) îmbarcarea în ambarcaţiunile de salvare şi bărcile de urgenţă, lansarea la apă şi degajarea de navă;

(iv) metoda de lansare la apă din interiorul ambarcaţiunii de salvare;

(v) degajarea din instalaţia de lansare;

(vi) modurile de folosire şi folosirea dispozitivelor de protecţie în zonele de lansare la apă, după caz;

(vii) iluminatul în zonele de lansare la apă;

(viii) utilizarea întregului echipament de supravieţuire;

(ix) utilizarea întregului echipament de detectare;

(x) demonstraţii ilustrate de utilizare a mijloacelor de salvare radio;

(xi) utilizarea ancorelor plutitoare;

(xii) utilizarea motorului şi a accesoriilor sale;

(xiii) recuperarea ambarcaţiunilor de salvare şi a bărcilor de urgenţă, amplasarea şi asigurarea lor;

(xiv) riscul pe care-l prezintă expunerea la intemperii şi necesitatea de a avea haine călduroase;

(xv) utilizarea corectă a dotărilor de la bordul ambarcaţiunilor de salvare în vederea supravieţuirii;[44]

(xvi) metodele de recuperare, inclusiv folosirea materialelor de salvare cu ajutorul elicopterului (curele, coşuri, brancarde), colacul cu pantaloni de transbordare, aparatura de supravieţuire de la uscat şi aparatele navei de lansare a bandulei;

(xvii) toate celelalte funcţiuni din rolul de apel şi din instrucţiunile în caz de urgenţă;

(xviii) instrucţiuni pentru repararea în caz de urgenţă a mijloacelor de salvare.

(b) La navele cu o lungime mai mică de 45 m, Administraţia poate admite diminuarea cerinţelor p. (a). Totuşi, informaţii corespunzătoare privind siguranţa trebuie să fie disponibile la bord.

Regula 4
Instruirea privind procedurile în caz de urgenţă

Administraţia va lua măsurile, pe care le consideră necesare, pentru a se asigura că echipajul este instruit în mod corespunzător în ceea ce priveşte sarcinile în caz de urgenţă. O astfel de instruire va cuprinde, în dependenţă de caz:

(a) tipurile de urgenţă care pot apare, cum ar fi ciocniri, incendii şi scufundări;

(b) tipurile de mijloace de salvare existente pe nave în mod normal;

(c) necesitatea de a respecta principiile supravieţuirii;

(d) valoarea instruirii şi a exerciţiilor;

[44] Consultaţi *Instrucţiunile privind acţiunile în ambarcaţiunile de salvare*, adoptate de Organizaţie prin Rezoluţia A.657(16).

(e) necesitatea de a fi pregătit pentru orice urgenţă şi de a fi permanent conştient de:

(i) informaţiile din rolul de apel, în special:

- sarcinile specifice ale fiecărui membru al echipajului, pentru orice urgenţă;
- staţia de supravieţuire proprie a fiecărui membru al echipajului; şi
- semnalele care cheamă echipajul către ambarcaţiunile de salvare sau staţiile contra incendiilor;

(ii) amplasarea vestei de salvare a fiecărui membru al echipajului şi a vestelor de salvare de rezervă;

(iii) amplasarea dispozitivelor de comandă ale alarmei în caz de incendiu;

(iv) căile de evacuare;

(v) consecinţele panicii;

(f) măsurile care trebuie luate în ceea ce priveşte ridicarea persoanelor din nave şi ambarcaţiuni de salvare cu elicopterul;

(g) măsurile care trebuie luate în caz de chemare către staţiile ambarcaţiunilor de salvare, inclusiv:

(i) îmbrăcarea unor haine corespunzătoare;

(ii) îmbrăcarea unei veste de salvare; şi

(iii) adunarea unor mijloace suplimentare de protecţie, cum ar fi pături, dacă există timp necesar;

(h) măsurile care trebuie luate atunci când se cere abandonarea navei, cum ar fi:

(i) cum să se ajungă la bordul ambarcaţiunilor de salvare, de pe navă şi din apă; şi

(ii) cum să se sară în mare de la înălţime şi modul de reducere a riscului de accidentare la contactul cu apa;

(i) măsurile care trebuie luate, când vă aflaţi în apă, de exemplu:

(i) cum să supravieţuiţi în următoarele circumstanţei:

- incendiu sau hidrocarburi pe apă;
- condiţii de frig; şi
- rechini în apă;

(ii) cum se îndreaptă o ambarcaţiune de salvare răsturnată;

(j) măsurile care trebuie luate când vă aflaţi la bordul unei ambarcaţiuni de salvare, de exemplu:

(i) ducerea rapidă a ambarcaţiunii de salvare departe de navă;

(ii) protecţia împotriva frigului sau căldurii extreme;

(iii) folosirea ancorelor plutitoare sau de derivă;

(iv) supravegherea continuă;

(v) recuperarea şi îngrijirea supravieţuitorilor;

(vi) facilitarea descoperirii de către alte persoane;

(vii) verificarea echipamentului disponibil din ambarcaţiunea de salvare şi folosirea lui corectă; şi

(viii) rămânerea, în măsura posibilă, în apropiere;

(k) principalele pericole pentru supravieţuitori şi principiile generale de supravieţuire, inclusiv:

(i) măsurile de precauţie care trebuie luate în zonele cu climă rece;

(ii) măsurile care trebuie luate în zonele cu climă tropicală;

(iii) expunerea la soare, vânt, ploaie şi mare;

(iv) importanţa folosirii îmbrăcămintei corespunzătoare;

(v) măsurile de protecţie în ambarcaţiunile de salvare;

(vi) efectele scufundării în apă şi a hipotermiei;

(vii) importanţa păstrării fluidelor corpului;

(viii) protecţia împotriva răului de mare;

(ix) utilizarea corespunzătoare a apei dulci şi a hranei;

(x) consecinţele folosirii apei de mare;

(xi) mijloacele disponibile pentru facilitarea descoperirii de către alte persoane; şi

(xii) importanţa menţinerii unei stări morale corespunzătoare;

(l) măsurile care trebuie luate pentru combaterea incendiilor:

(i) utilizarea furtunurilor de incendiu cu diferite ţevi de refulare;

(ii) utilizarea stingătoarelor de incendiu;

(iii) cunoaşterea amplasării uşilor de evacuare în caz de incendiu; şi

(iv) folosirea aparatului de respirat.

CAPITOLUL IX
RADIOCOMUNICAŢIILE

PARTEA A
APLICARE ŞI DEFINIŢII

Regula 1
Aplicarea

(1) În cazul în care nu se prevede altfel, acest capitol se aplică navelor noi și navelor existente cu o lungime de 45 m sau mai mult. Totuși, în cazul navelor existente, Administrația poate amâna introducerea cerinţelor până la data de 1 februarie 1999 sau data intrării în vigoare a Protocolului, în dependenţă de faptul care din aceste date este mai târzie.

(2) Nici o prevedere din acest capitol nu va împiedica folosirea de către orice navă, ambarcaţiune de salvare sau persoană aflate în primejdie, a oricăror mijloace aflate la dispoziţia acestora, pentru a atrage atenţia, a-şi face cunoscut locul aflării şi a obţine ajutor. În pofida prevederilor alin. (1), Administrația poate permite continuarea utilizării dispozitivelor de comunicații radio existente la bordul navelor de pescuit, cu condiția ca Administrația să fie convinsă de faptul că acestea îndeplinesc cerinţele prevăzute în acest capitol.

Regula 2
Termeni şi definiţii

(1) În scopul aplicării prezentului capitol, următorii termeni vor avea sensurile definite mai jos:

(a) *comunicările punte la punte* înseamnă comunicaţii de siguranţă între nave de la locul din care se efectuează în mod normal navigaţia navelor;

(b) *ascultarea continuă* înseamnă ascultarea radio care nu va fi întreruptă decât pentru intervale scurte când capacitatea de recepţie a navei este împiedicată sau blocată de propriile sale comunicări sau când instalaţiile sunt supuse întreţinerii sau verificărilor periodice;

(c) *apelul selectiv numeric (ASN)* înseamnă o tehnică care foloseşte coduri digitale permiţând unei staţii radio stabilirea legăturii cu o altă staţie sau grup de staţii şi transferul informaţiilor către acestea şi care corespunde recomandărilor pertinente ale Comitetului internaţional consultativ pentru radio (CICR);

(d) *telegrafia cu imprimare directă* înseamnă tehnici de telegrafie automată care corespund recomandărilor pertinente ale CICR;

(e) *radiocomunicaţiile generale* înseamnă traficul de corespondenţă operaţională și publică, altul decât mesajele pentru cazuri de sinistru, de urgenţă şi siguranţă, efectuat prin radio;

(f) *Inmarsat* înseamnă Organizaţia creată prin Convenţia cu privire la crearea Organizaţiei internaţionale de telecomunicaţii maritime prin sateliţi adoptată la 3 septembrie 1976;

(g) *serviciul internaţional NAVTEX* înseamnă serviciul de transmitere coordonată şi recepţie automată pe frecvenţa de 518 kHz a informaţiilor privind siguranţa navigaţiei maritime cu ajutorul telegrafiei cu imprimare directă pe banda îngustă folosind limba engleză;[45]

[45] Consultaţi Manualul NAVTEX aprobat de Organizaţie (publicaţia IMO-951E)

(h) *localizarea* înseamnă reperarea navelor, aeronavelor, unităţilor sau persoanelor aflate în primejdie;

(i) *informaţiile privind siguranţa navigaţiei maritime* înseamnă avertizările de navigaţie şi meteorologice, buletinele meteorologice şi alte mesaje urgente privind siguranţa, transmise navelor;

(j) *serviciul de sateliţi cu orbită polară* înseamnă serviciul care se bazează pe sateliţii cu orbită polară care recepţionează şi retransmit semnalele de alertare pentru cazuri de sinistru de la radiobalizele pentru localizarea sinistrelor prin satelit (EPIRB prin satelit) şi care determină poziţia acestora;

(k) *Regulamentul radiocomunicaţiilor* înseamnă Regulamentul radiocomunicaţiilor anexat, sau considerat ca fiind anexat, la cea mai recentă Convenţie internaţională de telecomunicaţii care este în vigoare la un moment dat;

(l) *zona maritimă A1* înseamnă zona inclusă în aria de acoperire a cel puţin unei staţii radiotelefonice de coastă VHF, unde se asigură în mod continuu alertarea ASN, astfel cum este definită de o Parte;[46]

(m) *zona maritimă A2* înseamnă o zonă, exclusiv zona maritimă A1, inclusă în aria de acoperire a cel puţin unei staţii radiotelefonice de coastă MF unde se asigură în mod continuu alertarea ASN, astfel cum este definită de o Parte;[46]

(n) *zona maritimă A3* înseamnă o zonă, exclusiv zonele maritime A1 şi A2, inclusă în aria de acoperire a unui satelit geostaţionar Inmarsat unde se asigură în mod continuu alertarea;

(o) *zona maritimă A4* înseamnă o zonă în afara zonelor maritime A1, A2 şi A3.

(2) Toţi ceilalţi termeni şi abrevierile folosite în acest capitol şi care sunt definite în Regulamentul radiocomunicaţiilor vor avea sensurile definite în Regulamentul respectiv.

Regula 3
Scutirile

(1) Părţile la Protocol consideră că este foarte dezirabil să nu se abată de la cerinţele prezentului capitol; cu toate acestea, Administraţia poate acorda, în mod individual, unor anumite nave, scutiri parţiale sau condiţionate de la cerinţele regulilor 6 –10 şi 14 alin. (7), cu condiţia ca:

(a) aceste nave să respecte cerinţele funcţionale prevăzute în regula 4; şi

(b) Administraţia să fi avut în vedere impactul pe care îl pot avea asemenea scutiri asupra eficienţei generale a serviciului pentru siguranţa tuturor navelor.

(2) O scutire de aplicare a cerinţelor din acest capitol poate fi acordată conform alin. (1) doar:

(a) în cazul în care condiţiile care afectează siguranţa sunt astfel încât aplicarea completă a regulilor 6 – 10 şi 14 alin. (7) devine irezonabilă sau inutilă; sau

(b) în situaţii excepţionale, pentru un singur voiaj, în afara zonei sau zonelor maritime pentru care este dotată nava; sau

[46] Consultaţi *Acordarea serviciilor radio pentru Sistemul global de primejdie şi siguranţă maritimă (GMDSS)*, adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.801(19), astfel cum a fost modificată prin Rezoluţia MSC.199(80).

(c) în cazul în care nava a fost scoasă permanent din funcţiune în termen de doi ani de la data intrării în vigoare a Protocolului sau de la 1 februarie 1999, în dependenţă de faptul care dintre aceste date survine mai târziu,

pentru aplicarea unei cerinţe a prezentului capitol.

(3) Fiecare Administraţie va prezenta Organizaţiei, cât mai curând posibil după 1 ianuarie a fiecărui an, un raport care să prezinte toate scutirile de cerinţe acordate în temeiul alin. (1) şi (2) în decursul anului calendaristic precedent şi să prezinte motivele acordării acestor scutiri.

Regula 4
Cerinţe funcţionale

În timp ce este pe mare, fiecare navă trebuie să aibă posibilitatea ca:

(a) cu excepţia prevederilor regulii 7 alin. (1) p. (a) şi regulii 9 alin. (1) p. (d)(iii), să transmită de la navă la coastă semnale de alertare în caz de sinistru cu ajutorul a cel puţin două mijloace separate şi independente, fiecare folosind un serviciu diferit de radiocomunicaţii;

(b) să recepţioneze semnale de alertare în caz de sinistru de la coastă la navă;

(c) să transmită şi să recepţioneze semnale de alertare în caz de sinistru de la navă la navă;

(d) să transmită şi să recepţioneze comunicaţii de coordonare în acţiunile de căutare şi salvare;

(e) să transmită şi să recepţioneze comunicări de la faţa locului;

(f) să transmită şi, conform cerinţei capitolului X regulii 3 alin. (6), să recepţioneze semnale de localizare;[47]

(g) să transmită şi să recepţioneze[48] informaţii privind siguranţa maritimă;

(h) să transmită şi să recepţioneze radiocomunicaţii generale la şi de la sistemele sau reţelele radio de coastă, conform regulii 14 alin. (8); şi

(i) să transmită şi să recepţioneze comunicări punte la punte.

PARTEA B
CERINŢE PRIVIND NAVA

Regula 5
Instalaţiile radio

(1) Fiecare navă va fi prevăzută cu instalaţii radio capabile să îndeplinească cerinţele funcţionale prevăzute de regula 4 pe tot parcursul voiajului său stabilit şi, dacă nu este scutită de cerinţe conform regulii 3, să îndeplinească şi cerinţele regulii 6 şi, în funcţie de zona sau zonele maritime prin care va trece în timpul voiajului stabilit, cerinţele corespunzătoare oricăreia din regulile 7, 8, 9 sau 10.

---

[47] Consultaţi *Transportul radarului care funcţionează în banda de frecvenţă 9.300-9.500 MHz*, adoptat de Organizaţie prin Rezoluţia A.614(15).

[48] Trebuie menţionat faptul că navele pot avea nevoie să primească anumite informaţii privind siguranţa maritimă în timp ce se află în port.

(2) Fiecare instalaţie radio:

(a) va fi amplasată astfel încât nici o interferenţă dăunătoare de origine mecanică, electrică sau de altă origine să nu-i afecteze utilizarea ei corespunzătoare şi astfel încât să i se asigure compatibilitatea electromagnetică şi evitarea interacţiunii dăunătoare cu alte echipamente şi sisteme;

(b) va fi amplasată astfel încât să i se asigure cel mai înalt grad de siguranţă posibil şi cele mai bune posibilităţi funcţionale;

(c) va fi protejată împotriva efectelor dăunătoare ale apei, temperaturilor extreme şi ale altor condiţii de mediu nefavorabile;

(d) va fi prevăzută cu iluminat electric fiabil şi permanent, independent de sursele de energie electrică principală şi de urgenţă, în scopul iluminării corespunzătoare a comenzilor radio necesare exploatării instalaţiei radio; şi

(e) va fi marcată clar cu indicativul de apel, identitatea staţiei navei şi cu alte coduri, în dependenţă de caz, pentru exploatarea instalaţiei radio.

(3) Comanda canalelor radiotelefonice VHF, necesare pentru siguranţa navigaţiei, va fi uşor accesibilă pe puntea de navigaţie în apropiere de poziţia de guvernare şi, în caz de necesitate, vor fi prevăzute instalaţii pentru a permite radiocomunicaţii de pe aripile punţii de navigaţie. Se poate folosi echipament portabil VHF (pe unde metrice) pentru a îndeplini ultima cerinţă.

Regula 6
Instalaţia radio: generalităţi

(1) Cu excepţia celor prevăzute în regula 9 alin. (4), fiecare navă va fi dotată cu:

(a) o instalaţie radio VHF capabilă să transmită şi să recepţioneze:

(i) ASN pe frecvenţa 156,525 MHz (canalul 70). Trebuie să existe posibilitatea să se iniţieze transmiterea semnalelor de alertare în caz de sinistru pe canalul 70 din locul din care se efectuează în mod normal navigaţia; şi

(ii) în radiotelefonie pe frecvenţele 156,300 MHz (canalul 6), 156,650 MHz (canalul 13) şi 156,800 MHz (canalul 16).

(b) o instalaţie radio capabilă să menţină ascultarea continuă ASN pe canalul 70 VHF care poate fi separată de cea necesară conform cerinţelor p. (a)(i) sau combinată cu aceasta;

(c) un transponder radar capabil să funcţioneze pe banda de 9 GHz, care:

(i) se va amplasa astfel încât să fie utilizat cu uşurinţă; şi

(ii) poate fi unul din cei necesari conform regulii VII/14 pentru o ambarcaţiune de salvare;

(d) un aparat de recepţie care poate recepţiona emisiile serviciului internaţional NAVTEX în cazul în care nava este angajată în voiaje în orice zonă în care este prevăzut un serviciu internaţional NAVTEX;

(e) o instalaţie radio pentru recepţionarea informaţiilor privind siguranţa maritimă prin sistemul de apel în grup lărgit Inmarsat în cazul în care nava este angajată în voiaje în orice zonă acoperită de Inmarsat, dar unde nu este prevăzut un serviciu

internaţional NAVTEX. Totuşi, navele angajate exclusiv în voiaje în zonele unde este prevăzut serviciu de informaţii pentru siguranţa maritimă prin telegrafie cu imprimare directă IF şi dotate cu echipament care poate recepţiona asemenea emisie, pot fi scutite de această cerinţă;[49]

(f) sub rezerva prevederilor regulii 7 alin. (3), va fi prevăzută o radiobaliză pentru localizarea sinistrelor prin satelit (EPIRB)[50] care:

(i) va putea să transmită un semnal de alertare în caz de sinistru fie prin serviciul de sateliţi cu orbită polară care operează în banda de 406 MHz, fie, în cazul în care nava este angajată în voiaje doar în zona acoperită de Inmarsat, prin serviciul de sateliţi geostaţionari Inmarsat care operează în banda de 1,6 GHz;[51]

(ii) va fi instalată într-o poziţie uşor accesibilă;

(iii) va putea fi degajată manual şi transportată de o singură persoană la bordul unei ambarcaţiuni de salvare;

(iv) va putea pluti liber dacă nava se scufundă şi va fi automat activată când pluteşte; şi

(v) va putea fi activată manual.

(2) Până la 1 februarie 1999 sau până la o altă dată care poate fi stabilită de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei, fiecare navă va fi, de asemenea, dotată cu un receptor radio capabil să menţină o veghe radiotelefonică în caz de pericol pe frecvenţa 2.182 kHz.

(3) Până la 1 februarie 1999, dacă Protocolul intră în vigoare mai devreme de această dată, fiecare navă va fi, cu excepţia cazului în care nava efectuează voiaje doar în zona maritimă A1, dotată cu un dispozitiv pentru generarea semnalului de alarmă radiotelefonică pe frecvenţa 2.182 kHz.

(4) Administraţia poate scuti navele construite la 1 februarie 1997 sau după această dată de cerinţele prevăzute în alin. (2) şi (3).

Regula 7
Instalaţia radio: Zona maritimă A1

(1) Suplimentar îndeplinirii cerinţelor din regula 6, fiecare navă angajată exclusiv în voiaje în zona maritimă A1 vor fi prevăzute cu o instalaţie radio capabilă să iniţieze transmiterea de la navă la coastă a semnalelor de alertare în caz de sinistru din locul din care se efectuează în mod normal navigaţia şi care va funcţiona:

(a) pe VHF folosind ASN. Această cerinţă poate fi satisfăcută de radiobalizele EPIRB prevăzute în alin. (3), fie prin instalarea radiobalizelor pentru localizarea sinistrelor în apropiere de locul din care se efectuează în mod normal navigaţia, fie prin acţionarea de la distanţă din acest loc; sau

(b) prin serviciul de sateliţi cu orbită polară pe frecvenţa 406 MHz. Această cerinţă poate fi îndeplinită de radiobaliza pentru localizarea sinistrelor prin satelit necesară

[49] Consultaţi *Promulgarea informaţiilor privind siguranţa maritimă*, adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.705(17), astfel cum a fost modificată prin MSC.1/Circ.1287; *Transportul receptoarelor INMARSAT NET pentru siguranţa apelurilor de grup îmbunătăţite în cadrul GMDSS* (Rezoluţia A.701(17)) *şi Liniile directoare privind întreţinerea radiobalizelor pentru localizarea sinistrelor prin satelit* (MSC.1/Circ.1039).

[50] Consultaţi *Capacitatea de autolocalizare pentru căutare şi salvare*, adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.616(15).

[51] Cu condiţia disponibilităţii instalaţiilor terestre de recepţionare şi procesare corespunzătore pentru fiecare regiune oceanică acoperită de sateliţii Inmarsat.

conform regulii 6 alun. (1) p. (f), fie prin instalarea radiobalizei pentru localizarea sinistrelor prin satelit în apropiere de locul din care se efectuează în mod normal navigaţia, sau prin acţionarea de la distanţă din acest loc; sau

(c) în cazul în care nava este angajată în voiaje în cadrul zonei de acoperire a staţiilor de coastă MF echipate cu ASN, pe MF folosind ASN; sau

(d) pe HF folosind ASN; sau

(e) prin serviciul de sateliţi geostaţionari Inmarsat. Această cerinţă poate fi îndeplinită de:

(i) o staţie de comunicaţii navă-uscat Inmarsat;[52] sau de

(ii) radiobaliza pentru localizarea sinistrelor prin satelit necesară conform regulii 6 alin. (1) p. (f), fie prin instalarea radiobalizei pentru localizarea sinistrelor prin satelit în apropierea locului din care se efectuează în mod normal navigaţia, sau prin acţionarea de la distanţă din acest loc.

(2) Instalaţia radio VHF necesară conform regulii 6 alin. (1) p. (a), trebuie de asemenea să poată transmite şi să recepţioneze radiocomunicaţii generale folosind radiotelefonia.

(3) Navele angajate exclusiv în voiaje în zona maritimă A1 pot transporta, în locul radiobalizei pentru localizarea sinistrelor prin satelit necesare conform regulii 6 alin. (1) p. (f), o radiobaliză pentru localizarea sinistrelor care:

(a) trebuie să poată transmite un semnal de alertare în caz de sinistru folosind ASN pe canalul 70 VHF şi să poată asigura localizarea cu ajutorul unui transponder radar care funcţionează pe banda de 9 GHz;

(b) va fi montată într-o poziţie uşor accesibilă;

(c) va fi pregătită pentru a fi degajată manual şi transportată de o singură persoană la bordul unei ambarcaţiuni de salvare;

(d) va putea pluti liber dacă nava se scufundă şi va fi activată automat când pluteşte; şi

(e) va putea fi activată manual.

Regula 8
Instalaţia radio: Zonele maritime A1 şi A2

(1) Suplimentar îndeplinirii cerinţelor din regula 6, fiecare navă angajată în voiaje care depăşesc zona maritimă A1, dar rămânând în cadrul zonei A2, va fi dotată cu:

(a) o instalaţie radio MF, care poate transmite şi recepţiona în caz de sinistru şi pentru scopuri de siguranţă, pe frecvenţele:

(i) 2187,5 kHz folosind ASN; şi

(ii) 2182 kHz folosind radiotelefonia;

[52] Această cerinţă poate fi îndeplinită de staţiile terestre de navă Inmarsat capabile să realizeze comunicaţii bidirecţionale, cum ar fi staţiile terestre de navă Fleet-77 (Rezoluţiile A.808(19) şi MSC.130(75)) sau Inmarsat-C (Rezoluţia A.807(19), cu modificările ulterioare). Cu excepţia cazului în care se specifică altfel, această notă de subsol se aplică tuturor cerinţelor pentru o staţie terestră de navă Inmarsat prevăzute în acest capitol.

(b) o instalaţie radio care poate menţine o veghe continuă ASN pe frecvenţa de 2187,5 kHz, care poate fi separată de cea necesară conform p. (a)(i) sau poate fi combinată cu aceasta; şi

(c) mijloace de iniţiere a transmiterii semnalelor de alertare în caz de sinistru de la navă la coastă, printr-un serviciu radio, altul decât cel care funcţionează pe MF şi care funcţionează:

(i) prin serviciu de sateliţi cu orbită polară pe 406 MHz. Această cerinţă poate fi satisfăcută de radiobaliza pentru localizarea sinistrelor prin satelit necesară conform regulii 6 alin. (1) p. (f), fie prin montarea radiobalizei pentru localizarea sinistrelor prin satelit în apropiere de locul din care se efectuează în mod normal navigaţia, ori prin acţionarea de la distanţă din acest loc; sau

(ii) pe HF folosind ASN; sau

(iii) prin serviciul de sateliţi geostaţionari Inmarsat, folosind o staţie de comunicaţii navă-uscat suplimentară sau prin radiobaliza pentru localizarea sinistrelor prin satelit necesară conform regulii 6 alin. (1) p. (f), fie prin montarea radiobalizei pentru localizarea sinistrelor prin satelit în apropierea locului din care se efectuează în mod normal navigaţia, sau prin acţionarea de la distanţă din acest loc.

(2) Trebuie să fie posibilă inițierea transmiterii semnalelor de alertare în caz de sinistru prin instalațiile radio specificate în alin. (1) p. (a) și (c) din locul din care se efectuează în mod normal navigaţia.

(3) De asemenea, nava trebuie să fie capabilă să transmită și să recepționeze radiocomunicații generale utilizând radiotelefonia sau telegrafia cu imprimare directă prin:

(a) o instalație radio care funcționează pe frecvențe de lucru în benzile cuprinse între 1.605 și 4.000 kHz sau între 4.000 și 27.500 kHz. Această cerință poate fi îndeplinită prin adăugarea acestei capacități în echipamentul necesar conform alin. (1) p. (a); sau

(b) o stație de comunicații navă-uscat Inmarsat.

(4) Administrația poate scuti navele construite înainte de 1 februarie 1997, care efectuează exclusiv voiaje în zona maritimă A2, de cerințele regulii 6 alin. (1) p. (a)(i) și p. (b), cu condiția ca aceste nave să mențină, atunci când este posibil, o supraveghere continuă pe canalul VHF 16. Această supraveghere trebuie menținută în poziția de unde nava navighează în mod normal.

Regula 9
Instalaţia radio: Zonele maritime A1, A2 şi A3

(1) Suplimentar îndeplinirii cerinţelor din regula 6, fiecare navă angajată în voiaje care depăşesc zonele maritime A1 şi A2, rămânând în zona maritimă A3, în cazul în care nu corespunde cerinţelor alin. (2), va fi dotată cu:

(a) o staţie de comunicaţii navă-uscat Inmarsat care va permite:

(i) transmiterea şi recepţionarea comunicărilor în cazuri de sinistru şi în scopul siguranţei folosind telegrafia cu imprimare directă;

(ii) iniţierea şi primirea apelurilor cu prioritate în caz de sinistru;

(iii) menţinerea veghii pentru semnalele de alertare în caz de sinistru de la coastă la navă, inclusiv pentru acele semnale îndreptate spre zonele geografice definite în mod special;

(iv) transmiterea şi recepţionarea radiocomunicaţiilor generale, folosind fie radiotelefonia, fie telegrafia cu imprimare directă; şi

(b) o instalaţie radio MF care poate transmite şi recepţiona în scopul siguranţei sau în caz de sinistru, pe frecvenţele:

(i) 2187,5 kHz folosind ASN; şi

(ii) 2182 kHz folosind radiotelefonia; şi

(c) o instalaţie radio capabilă să menţină o veghe continuă ASN pe frecvenţa 2187,5 kHz, care poate fi separată de cea necesară conform p. (b)(i) sau combinată cu aceasta; şi

(d) mijloace de iniţiere a transmisiei semnalelor de alertare în caz de sinistru de la navă la coastă prin serviciul radio care funcţionează fie:

(i) prin serviciul de sateliţi cu orbită polară pe frecvenţa 406 MHz. Această cerinţă poate fi satisfăcută de radiobaliza pentru localizarea sinistrelor prin satelit prevăzută în regula (6) alin. (1) p. (f), fie prin montarea radiobalizei pentru localizarea sinistrelor prin satelit în apropiere de locul din care se efectuează în mod normal navigaţia sau prin acţionarea de la distanţă din acest loc; sau

(ii) în HF folosind ASN; sau

(iii) prin serviciul de sateliţi geostaţionari Inmarsat, printr-o staţie suplimentară de comunicaţii navă-uscat sau prin radiobaliza pentru localizarea sinistrelor prin satelit necesară conform regulii 6 alin. (1) p. (f), fie montând radiobaliza pentru localizarea sinistrelor prin satelit în apropiere de locul din care se efectuează în mod normal navigaţia, fie prin acţionarea de la distanţă din acest loc.

(2) Suplimentar cerinţelor din regula 6, fiecare navă angajată în voiaje care depăşesc zonele maritime A1 şi A2, rămânând în zona maritimă A3, în cazul în care nu îndeplineşte cerinţele alin. (1), va fi prevăzută cu:

(a) o instalaţie radio MF/HF care va putea transmite şi recepţiona, în scopul siguranţei şi în caz de sinistru, pe toate frecvenţele utilizate pentru siguranţă şi alerte de sinistru, în benzile cuprinse între 1605 kHz şi 4000 kHz şi între 4000 kHz şi 27500 kHz:

(i) folosind ASN;

(ii) folosind radiotelefonia; şi

(iii) folosind telegrafia cu imprimare directă; şi

(b) echipament care poate menţine veghea în ASN pe frecvenţele 2187,5 kHz, 8414,5 kHz şi cel puţin una din frecvenţele ASN utilizate pentru alerte de sinistru şi în scop de siguranţă de 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz sau 16804,5 kHz; permanent va trebui să existe posibilitatea selectării oricăreia dintre aceste frecvenţe ASN utilizate pentru alerte de sinistru şi în scop de siguranţă. Acest echipament poate fi separat sau combinat cu echipamentul necesar conform p. (a); şi

(c) mijloace de iniţiere a transmiterii semnalelor de alertare în caz de sinistru de la navă la coastă, printr-un serviciu de radiocomunicaţii diferit de cel ce funcţionează pe IF; fie

(i) prin serviciul de sateliţi cu orbită polară pe frecvenţa 406 kHz. Această cerinţă poate fi satisfăcută de radiobaliza pentru localizarea sinistrelor prin satelit necesară conform regulii 6 alin. (1)(f), sau prin montarea radiobalizei pentru localizarea sinistrelor prin satelit în apropiere de locul din care se efectuează în mod normal navigaţia, sau prin acţionarea de la distanţă din acest loc; sau

(ii) prin serviciul de sateliţi geostaţionari Inmarsat. Această cerinţă poate fi satisfăcută de o staţie de comunicaţii navă-uscat Inmarsat sau de radiobaliza pentru localizarea sinistrelor navă-uscat necesară conform regulii 6 alin. (1) p. (f), sau prin montarea radiobalizei pentru localizarea sinistrelor prin satelit în apropiere de locul din care se efectuează în mod normal navigaţia, sau prin acţionarea de la distanţă din acest loc; şi

(d) de asemenea, navele vor trebui să poată transmite şi recepţiona radiocomunicaţii generale care folosesc radiotelefonia sau telegrafia cu imprimare directă prin intermediul unei staţii radio MF/HF care funcţionează pe frecvenţele de lucru în benzile cuprinse între 1605 kHz şi 4000 kHz şi între 4000 kHz şi 27500 kHz. Această cerinţă poate fi satisfăcută prin adăugarea acestei caracteristici la echipamentul necesar conform cerinţei p. (a).

(3) Instalaţiile radio specificate în alin.(1) p. (a),(b),(d), alin. (2) p.(a) şi (c) vor trebui să poată iniţia transmiterea semnalelor de alertare în caz de sinistru din locul din care se efectuează în mod normal navigaţia.

(4) Administraţia poate scuti navele construite înainte de 1 februarie 1997 şi angajate exclusiv în voiaje în cadrul zonelor maritime A2 şi A3, de cerinţele regulii 6 alin. (1) p.(a)(i) şi regulii 6 alin. (1) p. (b) cu condiţia ca aceste nave să menţină, atunci când este practic posibil, o veghe de ascultare continuă pe canalul 16 VHF. Această veghe se va efectua în locul din care se efectuează în mod normal navigaţia.

Regula 10
Instalaţia radio: Zonele maritime A1, A2, A3 şi A4

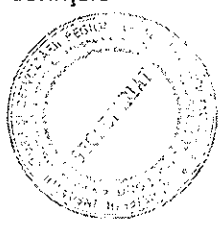
(1) Suplimentar îndeplinirii cerinţelor din regula 6, navele angajate în voiaje în toate zonele maritime vor fi prevăzute cu instalaţii radio şi echipamente necesare conform regulii 9 alin. (2), cu excepţia faptului că echipamentul prevăzut în regula 9 alin. (2) p. (c)(ii) nu va fi acceptat ca alternativă pentru echipamentul prevăzut în regula 9 alin. (2) p. (c)(i) care va exista întotdeauna în dotare. De asemenea, navele angajate în voiaje în toate zonele maritime vor respecta cerinţele regulii 9 alin. (3).

(2) Administraţia poate scuti navele construite înainte de 1 februarie 1997 şi angajate exclusiv în voiaje în cadrul zonelor maritime A2, A3 şi A4 de cerinţele regulii 6 alin. (1) p.(a)(i) şi p. (b) cu condiţia ca aceste nave să menţină, atunci când este practic posibil, o veghe de ascultare continuă pe canalul 16 VHF. Această veghe se va efectua în locul din care nava efectuează în mod normal navigaţia.

Regula 11
Ascultarea

(1) Fiecare navă, în timp ce se află pe mare, va menţine o ascultare continuă:

(a) pe canalul 70 VHF prin ASN, în cazul în care nava, în conformitate cu cerinţele regulii 6 alin. (1) p. (b), este dotată cu o instalaţie radio VHF;



(b) pe frecvenţa ASN de 2187,5 kHz pentru cazuri de sinistru şi în scopul siguranţei în cazul în care nava, în conformitate cu cerinţele regulii 8 alin. (1) p. (b) sau regulii 9 alin. (1) p. (c), este dotată cu o instalaţie radio MF;

(c) pe frecvenţele ASN de 2187,5 kHz şi 8414,5 kHz pentru cazuri de pericol şi în scopul siguranţei şi de asemenea, pe cel puţin una din frecvenţele ASN pentru cazuri de sinistru şi în scopul siguranţei de 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz sau 16804,5 kHz, corespunzătoare orei, zilei şi poziţiei geografice a navei, în cazul în care nava, în conformitate cu cerinţele regulii 9 alin. (2) p. (b) sau regulii 10 alin. (1) este dotată cu o instalaţie radio MF/HF. Această ascultare poate fi menţinută cu ajutorul unui receptor de supraveghere;

(d) pentru semnalele de alertare în caz de pericol de la coastă la navă prin satelit, în cazul în care nava, în conformitate cu cerinţele regulii 9 alin. (1) p. (a), este dotată cu o staţie de comunicaţii navă-uscat Inmarsat.

(2) Fiecare navă, în timp ce se află pe mare, va menţine o ascultare radio pentru emisiunile de informaţii privind siguranţa maritimă pe frecvenţa sau frecvenţele corespunzătoare pe care aceste informaţii sunt emise pentru zona în care nava navighează.

(3) Până la data de 1 februarie 1999 sau până la o altă dată care poate fi stabilită de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei, fiecare navă, aflată pe mare, va menţine, atunci când este practic posibil, o ascultare continuă pe canalul VHF 16. Această ascultare va fi menţinută în locul din care nava efectuează în mod normal navigaţia.

(4) Până la data de 1 februarie 1999 sau până la o altă dată care poate fi stabilită de Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei, fiecare navă, aflată pe mare, va menţine, atunci când este practic posibil, o ascultare continuă pe frecvenţa radiotelefonică pentru cazuri de sinistru 2.182 kHz. Această ascultare va fi menţinută în locul din care nava efectuează în mod normal navigaţia.[53]

Regula 12
Sursele de energie

(1) În timp ce nava este pe mare, va exista permanent o sursă de alimentare cu energie electrică suficientă care să poată alimenta instalaţiile radio şi să încarce orice baterie folosită ca parte a unei surse sau unor surse de energie de rezervă pentru instalaţiile radio.

(2) Pe fiecare navă se va prevedea o sursă sau mai multe surse de energie de rezervă pentru a alimenta instalaţiile radio, în scopul efectuării radiocomunicaţiilor pentru cazuri de sinistru şi în scopul siguranţei, în cazul în care apar defecţiuni ale sursei de energie electrică principală şi pentru cazuri de urgenţă legată de energia electrică pe navă. Sursa sau sursele de energie de rezervă vor fi astfel încât să poată acţiona simultan instalaţia radio VHF necesară conform regulii 6 alin. (1) p. (a) şi, după caz în funcţie de zona sau zonele maritime pentru care este dotată nava, fie instalaţia radio MF necesară conform regulii 8 alin. (1) p. (a), instalaţia radio MF/HF necesară conform regulii 9 alin. (2) p. (a) sau regulii 10 alin. (1), sau staţia de comunicaţii navă-uscat Inmarsat necesară conform regulii 9 alin. (1) p. (a) şi oricare din sarcinile suplimentare menţionate în alin. (4), (5) şi (8) pe o perioadă de cel puţin:

(a) la navele noi:

(i) 3 ore, sau

[53] Comitetul pentru siguranţa maritimă a decis (Rezoluţia MSC.131(75)) că toate navele GMDSS, atunci când se află în mare, să continue să menţină, când este practic posibil, ascultarea continuă pe canalul 16 VHF.

(ii) 1 oră, în cazul în care sursa de alimentare cu energie electrică în caz de urgență îndeplinește integral toate cerințele relevante din regula IV/17, inclusiv cerințele de alimentare a instalațiilor radio, fiind capabilă să funcționeze o perioadă de cel puțin 6 ore;

(b) pe navele existente:

(i) 6 ore, în cazul în care sursa de energie electrică de urgență nu este prevăzută sau nu îndeplinește integral toate cerințele corespunzătoare ale regulii IV/17, inclusiv cerințele de alimentare a instalațiilor radio;[54] sau

(ii) 3 ore, în cazul în care sursa de alimentare cu energie electrică de urgență îndeplinește integral toate cerințele corespunzătoare ale regulii IV/17, inclusiv cerințele de alimentare a instalațiilor radio; sau

(iii) 1 oră, în cazul în care sursa de alimentare cu energie electrică de urgență îndeplinește integral toate cerințele corespunzătoare ale regulii IV/17, inclusiv cerințele de alimentare a instalațiilor radio, fiind capabilă să funcționeze o perioadă de cel puțin 6 ore.

Nu este necesar ca sursa sau sursele de energie de rezervă să alimenteze independent instalațiile HF și MF în același timp.

(3) Sursa sau sursele de energie de rezervă nu vor depinde de instalația de propulsie a navei și de instalația electrică a navei.

(4) Când, suplimentar instalațiilor radio VHF, două sau mai multe dintre celelalte instalații radio, prevăzute în alin. (2), pot fi conectate la sursa sau sursele de energie de rezervă, acestea trebuie să fie capabile să alimenteze simultan, o perioadă specificată, cât este posibil, în alin. (2) p. (a) sau (b), instalațiile radio VHF și:

(a) toate celelalte instalații radio care pot fi conectate la sursa sau sursele de energie de rezervă în același timp; sau

(b) oricare dintre celelalte instalații radio care consumă cea mai multă energie, dacă la sursa sau sursele de energie de rezervă se poate racorda în același timp cu instalația radio VHF doar una din celelalte instalații radio.

(5) Sursa sau sursele de energie de rezervă pot fi folosite pentru a alimenta iluminatul electric necesar conform regulii 5 alin. (2) p. (d).

(6) Când o sursă de energie de rezervă constă dintr-una sau mai multe baterii de acumulatoare reîncărcabile:

(a) va fi prevăzut un mijloc care încarcă automată astfel de baterii și care va putea să le reîncarce în 10 ore până la capacitatea minimă necesară; și

(b) va fi verificată capacitatea bateriei sau a bateriilor, folosind o metodă corespunzătoare,[55] la intervale ce nu depășesc 12 luni, când nava nu este pe mare.

---

[54] Orientativ, se recomandă următoarea formulă pentru determinarea sarcinii electrice care trebuie furnizată de sursa de energie de rezervă pentru fiecare instalație radio necesară în condiții de sinistru: 1/2 din consumul de curent necesar pentru transmisie + consumul de curent necesar pentru recepție + consumul de curent al oricăror sarcini suplimentare.

[55] O metodă de verificare a capacității unei baterii de acumulare este descărcarea și reîncărcarea completă a bateriei, utilizând curentul și perioada de funcționare normale (de exemplu, 10 ore). Evaluarea stării de încărcare poate fi efectuată oricând, însă ar trebui efectuată fără descărcarea semnificativă a bateriei atunci când nava se află în mare.

(7) Amplasarea şi instalarea bateriilor de acumulatoare care asigură o sursă de energie de rezervă vor fi astfel încât să asigure:

(a) cel mai înalt nivel de utilizare;

(b) o perioadă de funcţionare rezonabilă;

(c) o siguranţă rezonabilă;

(d) faptul că temperaturile bateriei corespund specificaţiilor producătorului fie că aceasta merge în sarcină sau în gol; şi

(e) faptul că, atunci când sunt complet încărcate, bateriile vor asigura cel puţin orele minime cerute pentru operare în toate condiţiile meteorologice.

(8) În cazul în care instalaţia radio prevăzută în prezentul capitol necesită, pentru o funcţionare corectă, informaţii neîntrerupte de la echipamentele de navigaţie ale navei sau de la un alt echipament, vor fi prevăzute mijloace pentru a asigura furnizarea continuă a acestor informaţii în cazul defectării sursei de energie electrică principale sau de avarie a navei.

Regula 13
Standardele de performanţă

(1) Toate echipamentele la care se aplică acest capitol vor fi de un tip acceptat de Administraţie. Conform alin. (2), acest echipament va fi în conformitate cu standardele de performanţă corespunzătoare care nu vor fi inferioare celor adoptate de Organizaţie.[56]

---

[56] Consultaţi următoarele rezoluţii adoptate de Adunare şi Comitetul pentru siguranţa maritimă al Organizaţiei:
.1 Rezoluţia A.525(13): Standarde de performanţă pentru echipamentele telegrafice cu imprimare directă în bandă îngustă pentru recepţionarea avertizărilor de navigaţie şi meteorologice şi a informaţiilor urgente către nave, astfel cum au fost modificate prin Rezoluţia MSC.148(77).
.2 Rezoluţia A.694(17): Cerinţe generale pentru echipamentele radio de la bordul navelor care fac parte din Sistemul global de primejdie şi siguranţă maritimă (GMDSS) şi pentru mijloacele electronice de navigaţie.
.3 Rezoluţia A.808(19): Standarde de performanţă pentru staţiile terestre de navă capabile de comunicaţii bidirecţionale, astfel cum au fost modificate prin Rezoluţia MSC.148(77); Rezoluţia A.570(14): Omologarea de tip a staţiilor terestre de navă; şi Rezoluţia MSC.130(75): Standarde de performanţă pentru staţiile terestre de navă Inmarsat capabile de comunicaţii bidirecţionale.
.4 Rezoluţia A.803(19): Standarde de performanţă pentru instalaţiile radio VHF de la bordul navelor capabile de comunicaţii vocale şi apeluri digitale selective, astfel cum au fost modificate; şi Rezoluţia MSC.68(68), Anexa 1 (valabilă pentru echipamentele instalate la sau după 1 ianuarie 2000).
.5 Rezoluţia A.804(19): Standarde de performanţă pentru instalaţiile radio MF de la bordul navelor capabile de comunicaţii vocale şi apel selectiv digital, astfel cum au fost modificate; şi Rezoluţia MSC.68(68), Anexa 2 (valabilă pentru echipamentele instalate la sau după 1 ianuarie 2000).
.6 Rezoluţia A.806(19): Standarde de performanţă pentru instalaţiile radio MF/HF de la bordul navelor capabile de comunicaţii vocale, imprimare directă în bandă îngustă şi apelare selectivă digitală, astfel cum au fost modificate; şi Rezoluţia MSC.68(68), Anexa 3 (valabil pentru echipamentele instalate la sau după 1 ianuarie 2000).
.7 Rezoluţia A.810(19): Standarde de performanţă pentru radiobalizele de poziţionare în caz de urgenţă prin satelit, fără flotabilitate (EPIRBS), care funcţionează pe 406 MHz şi Rezoluţia MSC.120(74): Adoptarea modificărilor la standardele de performanţă pentru radiobalizele de poziţionare în caz de avarie (EPIRB) prin satelit, fără flotabilitate, care funcţionează pe frecvenţa de 406 MHz (rezoluţia A.810(19)) (consultaţi Rezoluţia A.696(17): Omologarea de tip a radiobalizelor de poziţionare în caz de urgenţă prin satelit (EPIRB) care funcţionează în sistemul COSPAS-SARSAT).
.8 Rezoluţia A.802(19); Standardele de performanţă pentru transponderele radar ale ambarcaţiunilor de supravieţuire destinate utilizării în operaţiunile de căutare şi salvare, astfel cum au fost modificate prin Rezoluţia MSC.297(83).
.9 Rezoluţia A.805(19): Standarde de performanţă pentru radiobalizele VHF de indicare a poziţiei în caz de avarie, cu flotabilitate liberă.
.10 Rezoluţia A.807(19): Standarde de performanţă pentru staţiile terestre de navă Inmarsat standard-C capabile să transmită şi să primească comunicaţii cu imprimare directă, astfel cum au fost modificate; Rezoluţia MSC.68(68), Anexa 3 (valabil pentru echipamentele instalate la sau după 1 ianuarie 2000); şi Rezoluţia A.570(14): Omologarea de tip a staţiilor terestre de navă.
.11 Rezoluţia MSC.306(87): Standarde de performanţă pentru echipamente îmbunătăţite de apel de grup.
.12 Rezoluţia A.662(16): Standarde de performanţă pentru dispozitivele de declanşare şi activare cu flotabilitate liberă pentru echipamentele radio de urgenţă.
.13 Rezoluţia A.669(17): Standard de performanţă al sistemului pentru promulgarea şi coordonarea informaţiilor privind siguranţa maritimă utilizând imprimarea directă de înaltă frecvenţă cu bandă îngustă.
.14 Rezoluţia MSC.148(77): Adoptarea standardelor de performanţă revizuite pentru echipamentele telegrafice cu imprimare directă în bandă îngustă pentru recepţionarea avertizărilor de navigaţie şi meteorologice şi a informaţiilor urgente către nave (NAVTEX).
.15 Rezoluţia A.811(19): Standarde de performanţă pentru un sistem integrat de radiocomunicaţii la bordul navei (IRCS) atunci când este utilizat în GMDSS.

(2) La discreţia Administraţiei, echipamentul instalat anterior datelor prevăzute de regula 1 poate fi scutit de conformitatea deplină cu standardele de performanţă corespunzătoare, cu condiţia ca echipamentul să fie compatibil cu echipamentul care corespunde standardelor de performanţă, ţinând cont în mod corespunzător de criteriile pe care Organizaţia le poate adopta în legătură cu aceste standarde.

Regula 14
Cerinţele de întreţinere

(1) Echipamentul va fi proiectat astfel încât elementele principale să poată fi imediat înlocuite fără o recalibrare sau reglare laborioasă.

(2) În cazul în care este posibil, echipamentul va fi fabricat şi instalat astfel încât să fie imediat accesibil pentru inspecţie şi pentru întreţinere la bordul navei.

(3) Vor fi asigurate instrucţiuni corespunzătoare pentru a permite operarea şi întreţinerea echipamentului, ţinând cont de recomandările Organizaţiei.57

(4) Vor fi asigurate scule şi piese de schimb potrivite pentru întreţinerea echipamentului.

(5) Administraţia va asigura ca echipamentul radio necesar conform cerinţelor acestui capitol să fie întreţinut astfel încât să asigure disponibilitatea cerinţelor funcţionale specificate în regula 4 şi să îndeplinească standardele de performanţă recomandate pentru asemenea echipament.

(6) Pe navele angajate în voiaje în zonele maritime A1 şi A2, disponibilitatea va fi asigurată prin astfel de metode ca dublarea echipamentului, întreţinerea la ţărm sau capacitatea de întreţinere electronică pe mare, sau o combinaţie a acestora, în dependenţă de faptul cum va aproba Administraţia.

(7) Pe navele angajate în voiaje în zonele maritime A3 şi A4, disponibilitatea va fi asigurată prin folosirea unei combinaţii de cel puţin două metode cum ar fi dublarea echipamentului, întreţinerea la ţărm sau capacitatea de întreţinere electronică pe mare, după cum va aproba Administraţia, ţinând cont de recomandările Organizaţiei.58 Totuşi, Administraţia poate scuti o navă de cerinţa de a utiliza două metode şi poate permite folosirea unei singure metode, ţinând cont de tipul navei şi modul său de operare.

(8) În cazul în care, deşi au fost luate toate măsurile rezonabile pentru a menţine echipamentul în stare bună de lucru pentru a asigura corespunderea cu toate cerinţele funcţionale specificate în regula 4, echipamentul pentru radiocomunicaţiile generale necesar conform regulii 4 alin. (h) funcţionează defectuos, aceasta nu se va considera cauza pentru care nava devine inaptă să navigheze sau nu va fi un motiv pentru a întârzia nava în porturi unde nu sunt imediat la dispoziţie mijloace de reparare, cu condiţia ca nava să poată executa toate funcţiile în caz de sinistru şi în scopul siguranţei.

Regula 15
Personalul radio

.16 Rezoluţia MSC.80(70), Anexa 1: Standarde de performanţă pentru aparatele radiotelefonice VHF portabile bidirecţionale (aeronautice) la faţa locului.

[57] Consultaţi *Recomandarea privind cerinţele generale pentru echipamentele radio de la bordul navelor care fac parte din Sistemul global de primejdie şi siguranţă maritimă (GMDSS) şi pentru mijloacele electronice de navigaţie*, adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.694(17); Rezoluţia A.813(19): *Cerinţe generale de compatibilitate electromagnetică (CCE) pentru toate echipamentele electrice şi electronice ale navelor;* şi MSC/Circ.862: *Clarificarea anumitor cerinţe din standardele de performanţă OMI pentru echipamentele GMDSS.*

[58] Consultaţi *Liniile directoare de întreţinere a instalaţiilor radio pentru Sistemul global de primejdie şi siguranţă maritimă (GMDSS) referitoare la zonele maritime A3 şi A4*, adoptate de Organizaţie prin Rezoluţia A.702(17).

Orice navă va avea la bord personal a cărui calificare în domeniul radiocomunicaţiilor în caz de sinistru şi pentru siguranţă este considerată de Administraţie ca fiind satisfăcătoare.[59] Personalul trebuie să posede, în dependenţă de caz, certificatele specificate în Regulamentul de radiocomunicaţii, iar unul dintre membrii va fi desemnat ca principal responsabil de radiocomunicaţii în cazurile de sinistru.

Regula 16
Evidenţele radio

Toate evenimentele legate de serviciul de radiocomunicaţii, care se dovedesc a avea importanţă pentru salvarea vieţii umane pe mare, vor fi consemnate într-un registru considerat satisfăcător de către Administraţie şi în conformitate cu Regulamentul de radiocomunicaţii.

CAPITOLUL X
ECHIPAMENTUL DE NAVIGAŢIE AL NAVEI ŞI MODUL DE ARANJARE

Regula 1
Aplicarea

În cazul în care nu se menţionează altfel în mod clar, acest capitol se aplică navelor noi şi celor existente.

Regula 2
Scutiri

Administraţia poate scuti orice navă de oricare dintre cerinţele acestui capitol, atunci când consideră că tipul călătoriei sau apropierea navei de ţărm nu justifică aceste cerinţe.

Regula 3
Echipamentul de navigaţie al navei[60]

(1) (a) Navele cu lungimea de 24 m sau mai mare vor fi dotate cu:

(i) un compas magnetic standard, cu excepţia celor prevăzute în p. (d);

(ii) un compas magnetic de drum, în cazul în care indicaţiile de drum ale compasului standard necesare conform p. (i) nu sunt accesibile şi clar lizibile de către timonier la postul principal de guvernare;

(iii) mijloace corespunzătoare de comunicaţii între postul compasului standard şi postul normal de comandă de navigaţie, considerate ca fiind satisfăcătoare de către Administraţie; şi

(iv) mijloace pentru luarea relevmentelor pentru un arc al orizontului pe cât este posibil cât mai apropiat de 360°.

(b) Fiecare compas magnetic menţionat în p. (a) va fi reglat în mod corespunzător, iar tabelul sau curba sa de deviaţie reziduală trebuie să fie accesibilă permanent.

---

[59] Consultaţi Codul STCW din 1995, capitolul IV, secţiunea B-IV/2.
[60] Consultaţi *Recomandarea privind transportul echipamentului electronic de fixare a poziţiei*, adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.156(ES.IV) şi *Sistemul mondial de radionavigaţie*, adoptat de Organizaţie prin Rezoluţia A.1046(27).

(c) Va fi prevăzut un compas magnetic de rezervă interschimbabil cu compasul standard, în cazul în care nu este prevăzut compasul de drum menţionat în p. (a)(iii) sau nu este montat un girocompas.

(d) Administraţia, în cazul în care consideră că nu este raţional sau necesar să ceară disponibilitatea unui compas magnetic standard, poate scuti nave individuale sau categorii de nave de aplicarea acestor cerinţe dacă tipul voiajului, apropierea navei de uscat sau tipul navei nu justifică necesitatea utilizării compasului standard, cu condiţia prevederii în toate cazurile a unui compas de drum.

(2) Navele cu lungimea mai mică de 24 m vor fi prevăzute, în cazul în care Administraţia consideră că este raţional şi practic posibil, cu un compas de drum şi mijloace pentru luarea relevmentelor.

(3) Navele cu lungimea de 45 m sau mai mare construite la 1 septembrie 1984 sau după această dată, vor fi prevăzute cu un girocompas care va îndeplini următoarele cerinţe:

(a) indicaţia girocompasului principal sau a repetitorului giroscopic trebuie să fie uşor citită de timonier la postul principal de guvernare;

(b) pe navele cu lungimea de 75 m sau mai mare vor fi prevăzute un repetitor giroscopic sau mai multe repetitoare giroscopice amplasate corespunzător pentru luarea relevmentelor pe cât posibil pentru un arc al orizontului cât mai apropiat de 360°.

(4) Navele cu lungimea de 75 m sau mai mare construite înainte de 1 septembrie 1984, vor fi prevăzute cu un girocompas care va îndeplini cerinţele alin. (3).

(5) Navele cu posturi de guvernare de urgenţă vor fi prevăzute cel puţin cu un telefon sau cu alte mijloace de comunicaţie pentru transmiterea la aceste posturi a indicaţiilor privind drumul navei. De asemenea, navele cu lungimea de 45 m sau mai mare construite la 1 februarie 1992 sau după această dată, vor fi prevăzute cu instalaţii pentru transmiterea indicaţiilor vizuale ale compasului la postul de guvernare de urgenţă.

(6) Navele cu lungimea de 45 m sau mai mare construite la 1 septembrie 1984 sau după această dată şi navele cu lungimea de 75 m sau mai mare construite înainte de 1 septembrie 1984, vor fi dotate cu o instalaţie radar. De la data de 1 februarie 1995, instalaţia radar va trebui să poată opera în banda de frecvenţă de 9 GHz. De asemenea, după data de 1 februarie 1995, navele cu lungimea de 35 m sau mai mare vor fi dotate cu o instalaţie radar, capabilă să funcţioneze în banda de frecvenţă de 9 Ghz. Navele cu lungimea de 35 m sau mai mare dar mai mică de 45 m pot fi scutite de respectarea cerinţelor alin. (16), la discreţia Administraţiei, cu condiţia ca echipamentul să fie pe deplin compatibil cu transponderul radar pentru căutare şi salvare.

(7) La navele cu lungimea mai mică de 35 m dotate cu radar, instalaţia va fi astfel încât să fie considerată satisfăcătoare de către Administraţie.

(8) Pe puntea de navigaţie a navelor, care conform alin. (6) trebuie dotate cu instalaţia radar, vor fi prevăzute mijloace pentru trasarea indicaţiilor radarului. La navele cu lungimea de 75 m sau mai mare construite la 1 septembrie 1984 sau după această dată, mijloacele pentru trasarea indicaţiilor trebuie să fie cel puţin la fel de eficiente ca şi un trasator de reflexie.

(9) Navele cu lungimea de 75 m sau mai mare construite înainte de 25 mai 1980 şi navele cu lungimea de 45 m sau mai mare, construite la 25 mai 1990 sau după această dată, vor fi dotate cu un dispozitiv de ecou-sondare.

(10) Navele cu lungimea mai mică de 45 m vor fi prevăzute cu mijloace corespunzătoare, considerate corespunzătoare de către Administraţie, pentru stabilirea adâncimii apei sub navă.

(11) Navele cu lungimea de 45 m sau mai mare, construite la 1 septembrie 1984 sau după această dată vor fi echipate cu un dispozitiv pentru indicarea vitezei şi distanţei.

(12) Navele cu lungimea de 75 m sau mai mare, construite înainte de 1 septembrie 1984 şi toate navele cu lungimea de 45 m sau mai mare, construite la 1 septembrie 1984 sau după această dată, vor fi dotate cu indicatoarea care arată unghiul cârmei, indicatoare de rotaţie a fiecărei elice şi, de asemenea, în cazul în care sunt prevăzute elice cu pas variabil sau elice pentru împingere laterală, cu indicatoare care să arate unghiul şi modul de funcţionare a acestor elice. Toate aceste indicatoare trebuie să poată fi citite din postul de comandă a navei.

(13) Cu excepţia prevederilor regulii I/6, deşi vor fi luate toate măsurile rezonabile pentru menţinerea în stare bună de funcţionare a aparaturii menţionate în alin. (1) – (12), defectarea echipamentului nu va fi considerată cauza pentru care nava devine inaptă pentru navigaţie sau motiv pentru întârzierea sa într-un port în care reparaţiile nu pot fi efectuate imediat.[61]

(14) Navele cu lungimea de 75 m sau mai mare vor fi dotate cu un radiogoniometru. Administraţia poate scuti o navă de această cerinţă în cazul în care consideră că este irezonabil sau inutil ca acest aparat să fie instalat sau dacă nava este prevăzută cu alt echipament de radionavigaţie potrivit pentru a fi folosit pe tot parcursul voiajelor prevăzute.

(15) Până la data de 1 februarie 1999, navele cu lungimea de 75 m sau mai mare construite la 25 mai 1980 sau după această dată şi înainte de 1 februarie 1995 vor fi dotate cu echipament radio pentru localizarea semnalului pe frecvenţa radiotelefonică pentru cazuri de sinistru.

(16) Întregul echipament prevăzut în conformitate cu această regulă va fi de un tip aprobat de Administraţie. Echipamentul montat la bordul navelor la 1 septembrie 1984 sau după această dată va corespunde standardelor de performanţă corespunzătoare în nici un caz inferioare celor adoptate de Organizaţie.[62] La discreţia Administraţiei, echipamentul montat înainte de adoptarea

---

[61] Consultaţi *Recomandarea privind utilizarea şi testarea echipamentelor de navigaţie de la bordul navelor*, adoptată de Organizaţie prin Rezoluţia A.157(ES.IV).

[62] Consultaţi următoarele rezoluţii adoptate de Organizaţie:

.1 Rezoluţia A.694(17): Recomandare privind cerinţele generale pentru echipamentele radio de la bordul navelor care fac parte din GMDSS şi pentru mijloacele electronice de navigaţie.
.2 Rezoluţia A.424(XI): Recomandare privind standardele de performanţă pentru girobusole.
.3 Rezoluţia MSC.64(67), Anexa 4: Recomandare privind standardele de performanţă pentru girobusole.
.4 Rezoluţia MSC.192(79): Recomandare revizuită privind standardele de performanţă pentru echipamentele radar.
.5 Rezoluţia A.823(19): Standarde de performanţă pentru dispozitivele automate de plotare radar.
.6 Rezoluţia A.817(19): Recomandarea privind standardele de performanţă pentru sistemele electronice de afişare a hărţilor şi de informare (ECDIS), astfel cum a fost modificată prin Rezoluţia MSC.64(67), Anexa 5, şi Rezoluţia MSC.86(70), Anexa 4, după caz.
.7 Rezoluţia A.529(13): Recomandare privind standardele de precizie pentru navigaţie.
.8 Rezoluţia A.818(19): Recomandare privind standardele de performanţă pentru receptoarele Loran-C şi Chayka de la bordul navelor.
.9 Rezoluţia A.819(19): Recomandare privind standardele de performanţă pentru echipamentele receptoare ale sistemelor de poziţionare globală de la bordul navelor.
.10 Rezoluţia MSC.53(66): Recomandare privind standardele de performanţă pentru echipamentele receptoare GLONASS de la bordul navelor, astfel cum a fost modificată prin Rezoluţia MSC.133(73).
.11 Rezoluţia MSC.64(67), Anexa 2: Recomandare privind standardele de performanţă pentru echipamentele receptoare de radiobalize maritime DGPS şi DGLONASS de la bordul navelor, astfel cum a fost modificată prin Rezoluţia MSC.114(73).
.12 Rezoluţia MSC.74(69), Anexa 1: Recomandare privind standardele de performanţă pentru echipamentele de recepţie GPS/GLONASS combinate, astfel cum a fost modificată prin Rezoluţia MSC.115(73).
.13 Rezoluţia MSC.64(67), Anexa 3: Recomandare privind standardele de performanţă pentru sistemele de control al direcţiei.
.14 Rezoluţia MSC.74(69), Anexa 2: Recomandare privind standardele de performanţă pentru sistemele de control al căii ferate.
.15 Rezoluţia MSC.74(69), Anexa 3: Recomandare privind standardele de performanţă pentru sistemele universale de identificare automată (AIS) la bordul navelor şi circulara MSC.1/Circ.1252: Linii directoare privind testarea anuală a sistemului automat (AIS).
.16 Rezoluţia A.224(VIII): Recomandare privind standardele de performanţă pentru echipamentele de sondare prin ecou, astfel cum a fost modificată prin Rezoluţia MSC.74(69), Anexa 4.
.17 Rezoluţia A.824(19): Recomandare privind standardele de performanţă pentru dispozitivele de indicare a vitezei şi distanţei, astfel cum a fost modificată prin Rezoluţia MSC.96(72).
.18 Rezoluţia A.526(13): Standarde de performanţă pentru indicatorii vitezei de giraţie.
.19 Rezoluţia A.575(14): Recomandare privind standardele uniforme de performanţă pentru echipamentele de navigaţie.
.20 Rezoluţia A.343(IX): Recomandare privind metodele de măsurare a nivelurilor de zgomot la posturile de ascultare.
.21 Rezoluţia A384(X): Recomandare privind standardele de performanţă pentru reflectoarele radar, astfel cum a fost modificată prin Rezoluţia MSC.164(78).

standardelor de performanţe corespunzătoare poate fi scutit de corespundere a completă cu aceste standarde, ţinând cont de criteriile recomandate pe care Organizaţia le-ar putea adopta în legătură cu standardele respective.

Regula 4
Instrumentele de navigaţie şi publicaţiile

Toate navele vor fi dotate la bord, în modul considerat satisfăcător de Administraţie, cu instrumente de navigaţie corespunzătoare, hărţi corespunzătoare actualizate, instrucţiuni de navigaţie, liste de faruri, avize pentru navigatori, anuare de maree şi alte publicaţii nautice necesare pentru efectuarea voiajului planificat.

Regula 5
Echipamentul de semnalizare

(1) Va fi prevăzută o lampă de semnalizare de zi, a cărei funcţionare nu va depinde doar de sursa principală de energie electrică. În orice caz, sursa de energie va include o baterie portabilă.

(2) Navele cu lungimea de 45 m sau mai mare vor fi prevăzute cu o gamă completă de pavilioane şi flamuri de semnalizare pentru a face posibilă comunicarea cu ajutorul Codului internaţional de semnale.

(3) Tuturor navelor cărora, în conformitate cu prezentul Protocol, li se cere să fie dotate cu instalaţii radio, vor avea şi Codul internaţional de semnale. Această publicaţie se va afla pe orice altă navă care, în opinia Administraţiei, are nevoie să o folosească.

Regula 6
Vizibilitatea punţii de navigaţie

(1) Navele noi cu lungimea de 45 m sau mai mare vor respecta următoarele cerinţe:

(a) Vederea suprafeţei mării din postul de comandă a navei nu va fi obturată pe mai mult de două lungimi de navă, sau 500 m, în dependenţă de faptul care dintre acestea două este mai mică, înaintea provei până la 10° în fiecare bord, indiferent de pescajul şi asieta navei.

(b) Nici un sector lipsit de vizibilitate determinat de unelte de pescuit sau alte obstrucţii situate în exteriorul timoneriei, în partea din faţă până la travers, care obturează vederea suprafeţei mării de la postul de comandă a navei nu va depăşi 10°. Arcul total al sectoarelor lipsite de vizibilitate nu va depăşi 20°. Sectoarele cu vizibilitate dintre sectoarele lipsite de vizibilitate vor fi de cel puţin 5°. Totuşi, în cadrul vederii descrise în p. (a), fiecare sector individual lipsit de vizibilitate nu va depăşi 5°;

(c) Înălţimea marginii inferioare a ferestrelor frontale ale punţii de navigaţie faţă de puntea de navigaţie va fi menţinută cât mai jos posibil. În nici un caz, marginea inferioară nu trebuie să obtureze vederea înainte, astfel cum este descris în această regulă.

(d) Marginea superioară a ferestrelor frontale ale punţii de navigaţie va permite o vedere înainte a orizontului, pentru o persoană cu o înălţime a ochilor de 1800 milimetri de

.22 Rezoluţia A.382(X): Recomandare privind standardele de performanţă pentru busolele magnetice.
.23 Rezoluţia MSC.95(72): Recomandare privind standardele de performanţă pentru lămpile de semnalizare pe timp de zi.
.24 Rezoluţia MSC.86(70), Anexa 1: Recomandare privind standardele de performanţă pentru sistemele de recepţie a sunetului.
.25 Rezoluţia MSC 86.(70), Anexa 2: Recomandare privind standardele de performanţă pentru dispozitivele de transmisie magnetică a direcţiei maritime (DTMDM).
.26 Rezoluţia A.861(20): Recomandare privind standardele de performanţă pentru înregistratoarele de date ale voiajului (ÎDV).
.27 Rezoluţia MSC.116(73): Recomandări privind standardele de performanţă pentru dispozitivele de transmisie a direcţiei maritime (DTDM).

la puntea de navigaţie la postul de comandă a navei, atunci când nava are tangaj pe o mare foarte agitată. Totuşi, Administraţia, în cazurile în care consideră că o înălţime a ochilor de 1800 milimetri este irezonabilă şi impracticabilă, poate să o reducă, dar nu la mai puţin de 1600 milimetri.

(e) Câmpul orizontal de vizibilitate de la postul de comandă se va extinde pe un arc de cel puţin 225°, adică de la drept în faţă la cel puţin 22,5° înapoia traversului, în ambele borduri ale navei.

(f) De pe fiecare aripă a punţii de navigaţie, câmpul orizontal de vizibilitate se va extinde pe un arc de cel puţin 225°, adică de la cel puţin 45° înapoia traversului în bordul opus şi de aici trecând prin drept înainte şi apoi de la drept înainte la drept în pupa pe 180° pe aceeaşi parte a navei.

(g) De la poziţia principală de guvernare, câmpul orizontal de vedere se va extinde pe un arc de la drept înainte la cel puţin 60° la fiecare bord al navei.

(h) Bordul navei va fi vizibil de pe aripa punţii de navigaţie.

(i) Ferestrele vor îndeplini următoarele cerinţe:

(i) osatura dintre ferestrele punţii de navigaţie va fi menţinută la minim şi nu va fi instalată imediat înaintea unei staţii de lucru;

(ii) pentru a facilita evitarea reflexiilor, ferestrele frontale ale punţii de navigaţie vor fi înclinate faţă de planul vertical, cu un unghi de cel puţin 10° şi de cel mult 25°, partea superioară a ferestrelor fiind dispusă spre exterior;

(iii) nu vor fi prevăzute ferestre cu sticlă polarizată sau colorată; şi

(iv) o vedere clară va fi asigurată permanent prin cel puţin două dintre ferestrele frontale ale punţii de navigaţie şi de asemenea, în dependenţă de configuraţia acesteia, va fi prevăzut un număr suplimentar de ferestre cu vedere clară, indiferent de condiţiile meteorologice.

(2) Navele existente vor îndeplini cerinţele alin. (1) p. (a) şi (b), atunci când unde posibil. Totuşi, modificări structurale sau echipament suplimentar nu vor fi cerute.

(3) Pe navele cu o construcţie neconvenţională care, în opinia Administraţiei, nu pot respecta această regulă, vor fi prevăzute anumite amenajări pentru a atinge un nivel de vizibilitate cât mai apropiat posibil de cel prescris în această regulă.

ANEXĂ

CERTIFICATELE ȘI LISTA ECHIPAMENTULUI

1 Model de Certificat de siguranță pentru navele de pescuit

CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE SIGURANȚĂ A NAVEI DE PESCUIT

Acest Certificat va fi completat cu
o listă a echipamentului

(Sigiliul oficial) (Statul)

Emis conform prevederilor Acordului de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenția internațională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit

sub autoritatea Guvernului din

_____
(denumirea statului)

de către

_____
(persoana sau organizația autorizată)

Datele navei[1]

Denumirea navei.....

Numărul sau literele distinctive.....

Portul de înmatriculare.....

Lungimea (L) (regula I/2 alin. (5))/
Tonajul brut (regula I/2 alin. (22))[2] .....

Zonele maritime în care nava este certificată să opereze (regula IX/2).....

Data construcției sau a contractului de modificare majoră

Data la care chila a fost pusă sau nava se afla la o etapă similară de construcție în conformitate cu regula I/2 alin.(1) p. (c)(ii) sau (iii)

Data livrării sau finalizării modificării majore

[1] Alternativ, datele navei pot fi plasate orizontal în căsuțe.
[2] Ștergeți opțiunea irelevantă.

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ FAPTUL CĂ:

1.1 Nava a fost inspectată în conformitate cu cerințele regulilor I/7, I/8 și I/9 din Protocol.

1.2 Nava trebuie/nu trebuie[2] să treacă inspecțiile anuale prevăzute în regula I/7 alin. (1) p.(d) și regula I/9 alin. (1) p. (d) din Protocol.

2 Inspecția a arătat că:

2.1 starea structurii, mașinilor și echipamentelor, astfel cum sunt definite în regula I/9, a fost satisfăcătoare și nava a îndeplinit cerințele relevante din capitolele II, III, IV, V și VI din Protocol (altele decât cele referitoare la sistemele și dispozitivele de siguranță la incendiu și planurile de combatere a incendiilor);

2.2 ultimele două inspecții ale fundului exterior al navei au avut loc la data de

..... și .....
(data) (data)

2.3 nava a îndeplinit cerințele Protocolului privind instalațiile și dispozitivele de siguranță la incendiu și planurile de combatere a incendiilor;

2.4 dispozitivele de salvare și echipamentul bărcilor de salvare, plutelor de salvare și bărcilor de urgență au fost prevăzute în conformitate cu cerințele Protocolului;

2.5 nava a fost prevăzută cu un aparat de lansare a bandulei și instalații radio utilizate în dispozitivele de salvare în conformitate cu cerințele Protocolului;

2.6 nava a îndeplinit cerințele Protocolului privind instalațiile radio;

2.7 funcționarea instalațiilor radio utilizate în dispozitivele de salvare a îndeplinit cerințele Protocolului;

2.8 nava a îndeplinit cerințele Protocolului privind echipamentele de navigație de la bordul navei, dispozitivele de transferare a pilotului și publicațiile nautice;

2.9 nava a fost prevăzută cu lumini, semne, mijloace de emitere a semnalelor sonore și a semnalelor de sinistru în conformitate cu cerințele Protocolului și ale Regulamentului internațional pentru prevenirea coliziunilor pe mare în vigoare;

2.10 în toate celelalte aspecte, nava a îndeplinit cerințele aplicabile ale Protocolului.

3 A fost/nu a fost[2] emis un Certificat internațional de scutire de cerințe pentru nave de pescuit.

---

[2] Ștergeți opțiunea irelevantă.

Acest certificat este valabil până la .....[3] cu condiția efectuării inspecțiilor anuale, intermediare și periodice ale fundului exterior al navei, în conformitate cu regulile I/7, I/8 și I/9 din Protocol.

Locul emiterii .....
(Locul emiterii certificatului)

.....
(Data emiterii)

.....
(Semnătura funcționarului autorizat care a emis certificatul)

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

[2] Introduceți data expirării specificată de Administrație, în conformitate cu regula 1/13 alin. (1) din Protocol. Ziua și luna acestei date corespund datei aniversare, astfel cum este definită în regula I/2 alin. (23), cu excepția cazului în care este modificată în conformitate cu regula 1/13 alin. (7).

Aviz pentru inspecțiile anuale și intermediare referitoare la structura, mașinile și echipamentele menționate în p. 2.1 din acest certificat

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că, în cazul unei inspecții necesare conform regulii I/9 din Protocol, s-a constatat că nava îndeplinește cerințele relevante ale Protocolului.

Inspecția anuală:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Inspecția anuală/intermediară[2]:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Inspecția anuală/intermediară[2]:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Inspecția anuală:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Inspecția anuală/intermediară în conformitate cu regula I/13 alin. (7) p. (c)

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că în cadrul unei inspecții anuale/intermediare[2] efectuate în conformitate cu regulile I/9 și I/13 alin. (7) p. (c) din Protocol, s-a constatat că nava îndeplinește cerințele relevante ale Protocolului.

Semnătura: .....
Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....
(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

[2] Ștergeți opțiunea irelevantă.

Aviz pentru inspecțiile părții exterioare a fundului navei[4]

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu regula I/9 din Protocol, s-a constatat că nava îndeplinește cerințele relevante ale Protocolului.

Prima inspecție:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

A doua inspecție:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Aviz pentru inspecțiile anuale și periodice referitoare la dispozitivele de salvare și alte echipamente menționate în p. 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 și 2.9 din prezentul certificat

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu regula I/7 din Protocol, s-a constatat că nava îndeplinește cerințele relevante ale Protocolului.

Inspecția anuală:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Inspecția anuală/periodică[2]:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Inspecția anuală/periodică[2]:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

---

[4] Pot fi prevăzute inspecții suplimentare.
[2] Ștergeți opțiunea irelevantă.

Inspecția anuală:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Inspecție anuală/periodică în conformitate cu regula I/13(7)(c)

PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că, în cadrul unei inspecții anuale/periodice[2] în conformitate cu regula I/7 și regula I/13 alin. (7) p. (c) din Protocol, s-a constatat că nava corespunde cerințelor corespunzătoare ale Protocolului.

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Aviz pentru inspecțiile periodice referitoare la instalațiile radio menționate în p. 2.6 și 2.7 din acest certificat

PRIN PREZENUL SE CERTIFICĂ faptul că, în cadrul unei inspecții necesare conform regulii I/8 din Protocol, s-a constatat că nava îndeplinește cerințele corespunzătoare ale Protocolului.

Inspecția periodică:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Inspecția periodică:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Inspecția periodică:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

[2] Ștergeți opțiunea irelevantă.

Inspecția periodică:

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Inspecție periodică în conformitate cu regula I/13 alin. (7) p. (c)
PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că, în cadrul unei inspecții periodice necesare conform regulii I/8 și regula I/13 alin. (7) p. (c) din Protocol, s-a constatat că nava îndeplinește cerințele corespunzătoare ale Protocolului.

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Aviz pentru prelungirea valabilității certificatului dacă este valabil pe un termen mai puțin de 5 ani, în cazul aplicării regulii 1/13 alin. (3)

Nava corespunde cerințelor relevante ale Protocolului, iar prezentul certificat, în conformitate cu regula 1/13 alin. (3) din Protocol, va fi acceptat ca fiind valabil până la data de .....

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Aviz în cazul în care inspecția de reînnoire a fost finalizată și se aplică regula 1/13 alin. (4)

Nava îndeplinește cerințele relevante ale Protocolului, iar prezentul certificat, în conformitate cu regula 1/13 alin. (4) din Protocol, va fi acceptat ca fiind valabil până la data de .....

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Aviz pentru prelungirea valabilității certificatului până la sosirea navei în portul de inspecție sau pe o perioadă de grație, în cazul aplicării regulii 1/13 alin. (5)

Certificatul va fi acceptat ca fiind valabil, în conformitate cu regula 1/13 alin. (5) din Protocol, până la data de .....

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Aviz pentru avansarea datei aniversare în cazul aplicării regulii 1/13 alin. (7)

În conformitate cu regula 1/13 alin. (7) din Protocol, noua dată aniversară este .....

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

În conformitate cu regula 1/13 alin. (7) din Protocol, noua dată aniversară este.....

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

2 Formular de Certificat de scutire de cerințe

CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE SCUTIRE DE CERINȚE A NAVEI DE PESCUIT

(Sigiliu oficial) (Statul)

Emis în temeiul prevederilor
Acordului de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispoziţiilor
Protocolului de la Torremolinos din 1993 referitor la
Convenţia internaţională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranţa navelor de pescuit,

sub autoritatea Guvernului
.....
(denumirea statului)

de către .....
(persoana sau organizația autorizată)

Datele navei[1]

Denumirea navei.....
Numărul sau literele distinctive.....
Portul de înmatriculare.....
Lungimea (L) (regula I/2 alin. (5))/
Tonajul brut (regula I/2 alin. (22))[2] .....

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ:

faptul că nava, în temeiul regulii .....
este scutită de cerințele .....

Condițiile, dacă există, în baza cărora se emite Certificatul de scutire de cerințe:

Acest certificat este valabil până la data de .....cu condiția obținerii Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit, la care este atașat acest certificat, rămânând valabil.

Locul emiterii .....
(Locul emiterii certificatului)

....
(Data emiterii) (Semnătura funcționarului autorizat care emite certificatul)

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

[1] Alternativ, datele navei pot fi indicate orizontal în căsuțe.
[2] Ștergeți opțiunea irelevantă.

Aviz pentru prelungirea valabilității certificatului dacă este valabil mai puțin de 5 ani în cazul aplicării regulii 1/13 alin. (3)

În conformitate cu regula 1/13 alin. (3) din Protocol, prezentul certificat va fi acceptat ca fiind valabil până la data de ..... conform Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit, la care este atașat prezentul certificat.

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Aviz în cazul în care inspecția de reînnoire a fost finalizată și se aplică regula 1/13 alin. (4)

În conformitate cu regula 1/13 alin. (4) din Protocol, prezentul certificat va fi acceptat ca fiind valabil până la data de ..... conform Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit, la care este atașat prezentul certificat.

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Aviz de prelungire a valabilității certificatului până la sosirea în portul de inspecție sau pe o perioadă de grație în cazul aplicării regulii 1/13 alin. (5)

În conformitate cu regula 1/13 alin. (5) din Protocol, prezentul certificat va fi acceptat ca fiind valabil până la data de ..... conform Certificatului internațional de siguranță a navei de pescuit, la care este atașat prezentul certificat.

Semnătura: .....
(Semnătura funcționarului autorizat)
Locul: .....

Data: .....

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

3 Formular de Anexă la Certificatul internațional de siguranță a navei de pescuit

LISTA ECHIPAMENTULUI PENTRU
CERTIFICATUL INTERNAȚIONAL DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVA DE PESCUIT

Această listă va fi permanent anexată la
Certificatul internațional de siguranță pentru nava de pescuit.

LISTA ECHIPAMENTULUI PENTRU CONFORMITATEA CU
ACORDUL DE LA CAPE TOWN DIN 2012 PRIVIND PUNEREA ÎN APLICARE A
DISPOZIŢIILOR PROTOCOLULUI DE LA TORREMOLINOS DIN 1993 REFERITOR LA
CONVENŢIA INTERNAŢIONALĂ DE LA TORREMOLINOS DIN 1977
PENTRU SIGURANŢA NAVELOR DE PESCUIT

1 Datele navei

Denumirea navei.....

Numărul sau literele distinctive.....

Portul de înmatriculare.....

Lungimea (L) (regula I/2 alin. (5))/
Tonajul brut (regula I/2 alin. (22))[2] .....

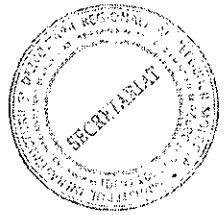
2 Detalii privind mijloacele de salvare

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 pe care le pot găzdui	.....	.....
2.2	Numărul de bărci de salvare parțial închise (regula VII/18)	.....	.....
2.3	Numărul de bărci de salvare complet închise (regula VII/19)	.....	.....

[1] Ștergeți opțiunea irelevantă.

3 Numărul de bărci de salvare	.....
3.1 Numărul de bărci incluse în numărul total de bărci de salvare indicat mai sus	.....
4 Plute de salvare	.....
4.1 Cele pentru care sunt necesare dispozitive de lansare la apă aprobate	.....
4.1.1 Numărul de plute de salvare	.....
4.1.2 Numărul de persoane găzduite de acestea	.....
4.2 Cele pentru care nu sunt necesare dispozitive de lansare la apă aprobate	.....
4.2.1 Numărul de plute de salvare	.....
4.2.2 Numărul de persoane găzduite de acestea	.....
5 Numărul de colaci de salvare	.....
6 Numărul de veste de salvare	
7 Costume de imersie	
7.1 Numărul total	
7.2 Numărul de costume care îndeplinesc cerințele pentru vestele de salvare	
8 Numărul de dispozitive de protecție termică[2]	
9 Instalații radio utilizate în dispozitivele de salvare	
9.1 Numărul de transpondere radar	
9.2 Numărul de aparate radiotelefonice VHF bidirecționale	

[2] Excluzând cele necesare conform capitolului VII regulii 17 alin.(8) p.(xxxi), regulii VII/20 alin.(5) p.(a)(xxiv) și regulii VII/23 alin.(2) p.(b)(xiii).



3 Detalii privind echipamentul radio

	Echipament	Dotarea curentă
1	Sisteme primare	.....
1.1	Instalație radio VHF:	.....
1.1.1	Codificator ASN	.....
1.1.2	Receptor de veghe ASN	.....
1.1.3	Radiotelefonie	.....
1.2	Instalație radio MF:	.....
1.2.1	Codificator ASN	.....
1.2.2	Receptor de veghe ASN	.....
1.2.3	Radiotelefonie	.....
1.3	Instalație radio MF/HF:	.....
1.3.1	Codificator ASN	.....
1.3.2	Receptor de veghe ASN	.....
1.3.3	Radiotelefonie	.....
1.3.4	Radiotelegrafie cu imprimare directă	.....
1.4	Stație de comunicații navă-uscat INMARSAT	.....
2	Mijloace secundare de alertare	.....
3	Instalații pentru recepționarea informațiilor privind siguranța maritimă	.....
3.1	Receptor NAVTEX	.....
3.2	Receptor EGC	.....
3.3	Receptor radiotelegrafic HF cu imprimare directă	.....
4	Radiobalize pentru localizarea sinistrelor prin satelit (EPIRB)	.....
4.1	COSPAS-SARSAT	.....
4.2	INMARSAT	.....
5	EPIRB VHF	.....
6	Transponder radar al navei	.....

4 Metode utilizate pentru asigurarea disponibilității instalațiilor radio (regula IX/14)

4.1	Duplicarea echipamentelor	.....
4.2	Întreținerea la țărm	.....
4.3	Capacitatea de întreținere pe mare	.....

PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că această Listă este corectă în toate aspectele

Locul emiterii .....
(Locul de emitere a listei)

....
(Data emiterii) (Semnătura funcționarului autorizat în mod corespunzător care emite certificatul)

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

ANEXA 1
ARTICOLELE ACORDULUI DE LA CAPE TOWN DIN 2012 PRIVIND PUNEREA ÎN APLICARE A DISPOZIŢIILOR PROTOCOLULUI DE LA TORREMOLINOS DIN 1993 REFERITOR LA CONVENŢIA INTERNAŢIONALĂ DE LA TORREMOLINOS DIN 1977 PENTRU SIGURANŢA NAVELOR DE PESCUIT

PĂRŢILE LA ACEST ACORD,

RECUNOSCÂND contribuţia semnificativă la siguranţa maritimă în general şi la siguranţa navelor de pescuit în special, care poate fi asigurată prin punerea în aplicare a prevederilor Protocolului de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenţia internaţională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranţa navelor de pescuit,

RECUNOSCÂND, DE ASEMENEA, că anumite prevederi ale Protocolului de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenţia internaţională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranţa navelor de pescuit au creat dificultăţi în punerea lor în aplicare de către unele state care au flote de pescuit substanţiale sub pavilioanele lor şi că acest fapt a împiedicat intrarea în vigoare a Protocolului respectiv şi, în consecinţă, punerea în aplicare a prevederilor acestuia,

DORIND să stabilească de comun acord cele mai înalte standarde practicabile pentru siguranţa navelor de pescuit care pot fi implementate de toate statele implicate,

AVÂND ÎN VEDERE că acest obiectiv poate fi cel mai bine atins prin încheierea unui Acord referitor la punerea în aplicare a prevederilor Protocolului de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenţia internaţională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranţa navelor de pescuit,

AU CONVENIT asupra următoarelor:

Articolul 1
Obligaţii generale

(1) Părţile la prezentul Acord vor pune în aplicare prevederile:

(a) articolelor prezentului Acord; şi

(b) Protocolului de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenţia internaţională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranţa navelor de pescuit (denumit în continuare „Protocolul de la Torremolinos din 1993"), cu excepţia articolului 1, alin. (1) p.(a), alin.(2) şi.(3), articolelor 9 şi 10 din Protocolul respectiv, în versiunea modificată prin prezentul Acord.

(2) Articolele prezentului Acord, articolele 2-8 şi 11-14 din Protocolul de la Torremolinos din 1993, prevederile anexelor la Protocolul de la Torremolinos din 1993 şi prevederile anexei la Convenţia internaţională Torremolinos din 1977 pentru siguranţa navelor de pescuit (denumită în continuare „Convenţia Torremolinos din 1977"), vor fi citite şi interpretate ca un singur act, cu modificările prevăzute în prezentul Acord.

(3) Anexa la prezentul Acord constituie parte integrantă a Acordului, iar o referinţă la prezentul Acord constituie în acelaşi timp o referinţă la anexa acestuia.

Articolul 2
Interpretarea și aplicarea Protocolului de la Torremolinos din 1993 și a Convenției de la Torremolinos din 1977

Articolele 2-8 inclusiv și articolele 11-14 inclusiv din Protocolul de la Torremolinos din 1993 se aplică prezentului Acord. În cazul aplicării acestor articole, prevederile din anexa la Protocolul de la Torremolinos din 1993 și prevederile anexei la Convenția de la Torremolinos din 1977, o referință la „prezentul Protocol" sau, respectiv, la „Convenție" se consideră referință la prezentul Acord.

Articolul 3
Semnarea, ratificarea, acceptarea, aprobarea și aderarea

(1) Prezentul Acord va rămâne deschis spre semnare la sediul Organizației în perioada 11 februarie 2013 – 10 februarie 2014 și va rămâne ulterior deschis spre aderare.

(2) Toate statele pot deveni părți la prezentul Acord exprimându-și consimțământul de a se obliga să respecte prevederile Acordului prin:

(a) semnare fără rezervă în ceea ce privește ratificarea, acceptarea sau aprobarea; sau

(b) semnare cu condiția ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau

(c) semnare urmând procedura prevăzută în alin. (4) al prezentului articol; sau

(d) aderare.

(3) Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se efectuează prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul general.

(4) Statul, care a depus înainte de data adoptării prezentului Acord un instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare la Protocolul de la Torremolinos din 1993 și care a semnat prezentul Acord în conformitate cu alin. (2) p. (c) din prezentul articol, se consideră că și-a exprimat consimțământul de a îndeplini prevederile Acordului la 12 luni de la data adoptării prezentului Acord, cu excepția cazului în care statul respectiv notifică în formă scrisă depozitarul înainte de data respectivă că nu aplică procedura simplificată prevăzută în prezentul alineat.

Articolul 4
Intrarea în vigoare

(1) Prezentul Acord va intra în vigoare la 12 luni de la data la care cel puțin 22 de state, al căror număr total de nave de pescuit cu o lungime de 24 m sau mai mare, care operează în marea liberă, este de cel puțin 3600, și-au exprimat consimțământul de a îndeplini prevederile Acordului.[63]

(2) Pentru un stat, care depune un instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare la prezentul Acord după îndeplinirea condițiilor pentru intrarea în vigoare a acestuia, dar înainte de data intrării în vigoare, ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea va produce efecte la data intrării în vigoare a prezentului Acord sau la trei luni de la data depunerii instrumentului, în dependență de faptul care dintre acestea este ulterioară.

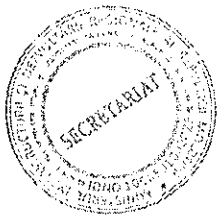
[63] Consultați *Procedura de calcul al numărului de nave de pescuit al fiecărui stat parte la Acord din Cape Town din 2012*, adoptată de Comitetul pentru siguranța maritimă al Organizației prin Rezoluția MSC.364(92).

(3) Pentru un stat, care depune un instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare la prezentul Acord după data intrării în vigoare a acestuia, prezentul Acord va produce efecte la trei luni de la data depunerii instrumentului.

(4) După data la care un amendament la prezentul Acord este considerat acceptat în temeiul articolului 11 din Protocolul de la Torremolinos din 1993, astfel cum este aplicat prezentului Acord în temeiul articolului 2, orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depus se va aplica prezentului Acord astfel cum a fost modificat.

DREPT CONFIRMARE A CELOR DE MAI SUS, subsemnații, fiind autorizați în mod corespunzător de guvernele lor respective în acest scop, au semnat prezentul Acord.

PERFECTAT LA CAPE TOWN, la unsprezece octombrie două mii doisprezece.



ANEXA 2
ARTICOLELE PROTOCOLULUI DE LA TORREMOLINOS DIN 1993 REFERITOARE LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DE LA TORREMOLINOS DIN 1977 PENTRU SIGURANȚA NAVELOR DE PESCUIT

PĂRȚILE LA PREZENTUL PROTOCOL,

RECUNOSCÂND contribuția semnificativă pe care o poate aduce Convenția internațională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit la siguranța navelor în general și la siguranța navelor de pescuit în special,

RECUNOSCÂND, DE ASEMENEA, faptul că anumite prevederi ale Convenției internaționale de la Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit, au generat dificultăți în implementarea lor de către unele state cu flote de pescuit mari sub pavilioanele lor și că acest fapt a împiedicat intrarea în vigoare a Convenției internaționale de la Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit și, respectiv, implementarea prevederilor acesteia,

DORIND să stabilească de comun acord cele mai înalte standarde practicabile pentru siguranța navelor de pescuit care pot fi implementate de toate statele implicate,

AVÂND ÎN VEDERE faptul că acest obiectiv poate fi cel mai bine atins prin încheierea unui Protocol referitor la Convenția internațională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit,

AU CONVENIT asupra următoarelor:

Articolul 1
Obligații generale

(1) Părțile la prezentul Protocol vor pune în aplicare prevederile:

(a) articolelor prezentului Protocol; și

(b) anexei la Convenția internațională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit (denumită în continuare „Convenția"), cu modificările prevăzute în anexa la prezentul Protocol.

(2) Articolele prezentului Protocol și prevederile anexei la Convenție vor fi, cu modificările prevăzute în anexa la prezentul Protocol, citite și interpretate ca un singur act.

(3) Anexa la prezentul Protocol constituie parte integrantă a Protocolului, iar o referință la prezentul Protocol constituie, în același timp, o referință la anexa la acesta.

Articolul 2
Definiții

În sensul prezentului Protocol, cu excepția cazului în care se prevede în mod explicit altfel:

(a) *Parte* înseamnă un stat pentru care prezentul Protocol a intrat în vigoare.

(b) *Navă de pescuit* sau *navă* înseamnă orice navă utilizată în scop comercial pentru capturarea peștelui, balenei, focilor, morselor sau a altor resurse vii ale mării.

(c) *Organizație* înseamnă Organizația Maritimă Internațională.

(d) *Secretar general* înseamnă Secretarul general al Organizației.

(e) *Administrație* înseamnă guvernul statului al cărui pavilion nava are dreptul să îl arboreze.

(f) *Prevederi* înseamnă prevederile anexei la Convenție, astfel cum au fost modificate prin prezentul Protocol.

Articolul 3
Aplicarea

(1) Prezentul Protocol se aplică navelor de pescuit maritime, inclusiv navelor care își prelucrează și capturile, care au dreptul să arboreze pavilionul unei Părți.

(2) Prevederile anexei nu se aplică navelor utilizate exclusiv:

(a) pentru sport sau recreere;

(b) pentru prelucrarea peștelui sau a altor resurse vii ale mării;

(c) pentru cercetare și instruire; sau

(d) ca transportoare de pește.

(3) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în mod explicit, prevederile anexei se aplică navelor de pescuit cu o lungime de 24 m sau mai mare.

(4) În cazul în care este prevăzută o limită a lungimii navei ca fiind mai mare de 24 m într-un capitol pentru aplicarea capitolului respectiv, Administrația va stabili ce prevederi din capitolul respectiv ar trebui să se aplice, integral sau parțial, unei nave de pescuit cu o lungime de 24 m sau mai mare, dar mai mică decât limita de lungime prevăzută în capitolul respectiv și care are dreptul să arboreze pavilionul statului respectiv, ținând cont de tipul, dimensiunea și modul de operare al unei astfel de nave.

(5) Părțile se vor strădui să stabilească, cu prioritate înaltă, standarde uniforme care să fie aplicate de către Administrații navelor de pescuit menționate în alin. (4), care operează în aceeași regiune, ținând cont de regimul de operare, natura și condițiile climatice din regiunea respectivă. Astfel de standarde regionale uniforme vor fi comunicate Organizației pentru a fi transmise celorlalte Părți spre informare.

Articolul 4
Certificarea și controlul statului portului

(1) Atunci când se află într-un port al unei alte părți, fiecare navă care trebuie să dețină un certificat în conformitate cu prevederile regulamentelor trebuie să treacă controlul efectuat de funcționari autorizați în mod corespunzător de guvernul Părții respective, în măsura în care acest control are drept scop verificarea valabilității certificatului emis în temeiul prevederilor regulamentelor corespunzătoare.

(2) Un astfel de certificat, dacă este valabil, va fi acceptat, cu excepția cazului în care există motive întemeiate să se considere că starea navei sau a echipamentului său nu corespunde în mare parte datelor indicate în certificatul respectiv sau că nava și echipamentul său nu corespund prevederilor regulamentelor relevante.

(3) În situațiile prevăzute în alin. (2) sau în cazul în care un certificat a expirat sau a încetat să mai fie valabil, funcționarul care efectuează controlul va lua măsuri pentru a se asigura că nava nu va pleca din port până când nu va putea ieși în mare sau părăsi portul cu scopul de a se

deplasa spre un șantier de reparații corespunzător, fără pericol pentru navă sau persoanele aflate la bord.

(4) În cazul în care în urma acestui control au loc unele intervenții de orice fel, funcționarul care efectuează controlul va informa imediat, în formă scrisă, consulul sau, în lipsa acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al statului al cărui pavilion nava are dreptul să îl arboreze, cu privire la toate circumstanțele în care intervenția a fost considerată necesară. De asemenea, vor fi notificați inspectorii desemnați sau organizațiile recunoscute responsabile de eliberarea certificatelor. Faptele privind intervenția vor fi comunicate Organizației.

(5) Dacă autoritatea statului portului în cauză nu poate lua măsurile specificate în alin. (3) sau dacă navei i s-a permis să se deplaseze spre următorul port de escală, autoritatea statului portului în cauză va comunica toate informațiile relevante despre navă Părții menționate în alin. (4) și autorităților următorului port de escală.

(6) În cazul controlului efectuat în temeiul prezentului articol, se vor depune toate eforturile posibile pentru a evita reținerea sau întârzierea nejustificată a unei nave. Dacă o navă este reținută sau întârziată în mod nejustificat în acest sens, aceasta va avea dreptul la despăgubiri pentru orice pierdere sau daună suferită.

(7) În ceea ce privește navele statelor care nu sunt Părți la prezentul Protocol, Părțile vor aplica cerințele prezentului Protocol, în dependență de necesitate, pentru ca aceste nave să nu beneficieze de un tratament mai favorabil.

Articolul 5
Forța majoră

(1) O navă, căreia nu i se aplică prevederile prezentului Protocol sau care nu este obligată să dețină un certificat în conformitate cu prevederile prezentului Protocol la momentul plecării sale în orice voiaj, va fi exonerată de aceste prevederi ca urmare a oricărei abateri de la voiajul său planificat din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile sau din orice altă cauză de forță majoră.

(2) Persoanele aflate la bordul unei nave din cauza unei circumstanțe de forță majoră sau dată fiind obligația de a transporta naufragiați sau alte persoane nu vor fi luate în considerare în scopul stabilirii aplicării față de navă a oricăror prevederi ale prezentului Protocol.

Articolul 6
Comunicarea informațiilor

(1) Părțile vor comunica Organizației:

(a) textul legilor, ordinelor, decretelor, regulamentelor și al altor acte emise cu privire la diferite subiecte care intră în domeniul de aplicare al prezentului Protocol;

(b) o listă a agențiilor nonguvernamentale care sunt autorizate să acționeze în numele lor în legătură cu subiecte legate de proiectarea, construcția și echiparea navelor, în conformitate cu prevederile prezentului Protocol; și

(c) un număr suficient de exemplare ale certificatelor lor emise în temeiul prevederilor prezentului Protocol.

(2) Organizația va notifica toate Părțile cu privire la primirea oricărei comunicări în conformitate cu alin. (1) p.(a) și le va transmite orice informație primită în temeiul alin. (1) p. (b) și (c).

SECRETARIAT

Articolul 7
Accidente navelor de pescuit

(1) Fiecare Parte va organiza o anchetă privind orice accident survenit oricăreia nave a acesteia, căreia i se aplică prevederile prezentului Protocol, atunci când consideră că o astfel de anchetă poate fi utilă pentru stabilirea modificărilor prezentului Protocol.

(2) Fiecare Parte va transmite Organizației informații corespunzătoare privind concluziile acestor anchete pentru a fi distribuite tuturor Părților. Nicio raportare sau recomandare a Organizației bazată pe astfel de informații nu va dezvălui identitatea sau naționalitatea navelor în cauză și nici nu va stabili sau implica în orice mod responsabilitatea vreunei nave sau persoane.

Articolul 8
Alte tratate și interpretarea

Nimic din prezentul Protocol nu aduce atingere revendicărilor și opiniilor juridice prezente sau viitoare ale vreunui stat cu privire la dreptul mării și tipul și întinderea jurisdicției statului de coastă și a statului de pavilion.

Articolul 9
Semnarea, ratificarea, acceptarea, aprobarea și aderarea

(1) Prezentul Protocol va rămâne deschis pentru semnare la sediul Organizației de la 1 iulie 1993 până la 30 iunie 1994 și va rămâne ulterior deschis pentru aderare. Toate Statele pot deveni Părți la prezentul Protocol prin:

(a) semnare fără rezerve în ceea ce privește ratificarea, acceptarea sau aprobarea; sau

(b) semnare cu condiția ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau

(c) aderare.

(2) Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se efectuează prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul general.

(3) Fiecare stat, care a semnat prezentul Protocol fără rezerve în ceea ce privește ratificarea, acceptarea sau aprobarea sau a depus instrumentele necesare de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare în conformitate cu prezentul articol, va transmite Secretarului general, la momentul depunerii instrumentului menționat anterior și până la sfârșitul fiecărui an, informații privind numărul total de nave de pescuit cu o lungime de 24 m sau mai mare, care au dreptul să arboreze pavilionul statului respectiv.

Articolul 10
Intrarea în vigoare

(1) Prezentul Protocol va intra în vigoare la 12 luni de la data la care cel puțin 15 state l-au semnat fără rezerve în ceea ce privește ratificarea, acceptarea sau aprobarea sau au depus instrumentele necesare de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare în conformitate cu articolul 9, al căror număr total de nave de pescuit cu o lungime de 24 m sau mai mare nu este mai mic de 14.000.

(2) Pentru statele care au depus un instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare cu privire la prezentul Protocol după ce au fost îndeplinite condițiile pentru intrarea în vigoare a acestuia, dar înainte de data intrării în vigoare, ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea



va produce efecte la data intrării în vigoare a prezentului Protocol sau la trei luni de la data depunerii instrumentului, în dependență de faptul care dintre acestea este ulterioară.

(3) Pentru statele care au depus un instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare după data intrării în vigoare a prezentului Protocol, prezentul Protocol va intra în vigoare la trei luni de la data depunerii instrumentului.

(4) După data la care o modificare a prezentului Protocol este considerată acceptată în conformitate cu articolul 11, orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depus se va aplica prezentului Protocol în versiunea sa modificată.

Articolul 11
Amendamente

(1) Prezentul Protocol poate fi modificat prin orice proceduri specificate în prezentul articol.

(2) Modificarea după examinare în cadrul Organizației:

(a) Orice amendament propus de o Parte va fi prezentat Secretarului general, care ulterior îl va transmite tuturor membrilor Organizației și tuturor Părților cu cel puțin șase luni înainte de examinarea sa.

(b) Orice amendament propus și comunicat conform prevederilor de mai sus va fi trimis spre examinare Comitetului pentru siguranța maritimă al Organizației.

(c) Părțile, indiferent dacă sunt sau nu membre ale Organizației, au dreptul să participe la lucrările Comitetului pentru siguranța maritimă pentru examinarea și adoptarea amendamentelor.

(d) Amendamentele vor fi adoptate cu o majoritate de două treimi a Părților prezente și votante în cadrul Comitetului pentru siguranța maritimă extins, conform prevederilor alin. (2) p. (c) (denumit în continuare „Comitetul pentru siguranța maritimă extins"), cu condiția ca cel puțin o treime din Părți să fie prezentă la momentul votării.

(e) Amendamentele adoptate conform alin. (2) p. (d) vor fi comunicate de către Secretarul general tuturor Părților.

(f) (i) Un amendament la un articol se consideră acceptat la data la care este acceptat de două treimi din Părți.

(ii) Un amendament la anexă se consideră acceptat:

(aa) la sfârșitul a doi ani de la data adoptării; sau

(bb) la sfârșitul unei alte perioade, care nu va fi mai mică de un an, dacă se stabilește astfel la momentul adoptării sale de o majoritate de două treimi a Părților prezente și votante în cadrul Comitetului pentru siguranța maritimă extins.

Cu toate acestea, dacă în perioada specificată mai mult de o treime din Părți sau Părți al căror număr total de nave de pescuit este de cel puțin 65% din numărul de nave de pescuit cu lungimea de 24 m sau mai mare ale tuturor Părților, notifică Secretarul general că sunt contra amendamentului, acesta se consideră că nu a fost acceptat.

(g) (i) Un amendament la un articol intră în vigoare, în ceea ce privește acele Părți care l-au acceptat, la șase luni de la data la care se consideră că a fost

acceptat și, în ceea ce privește fiecare Parte care îl acceptă după această dată, la șase luni de la data acceptării de către această Parte.

(ii) Un amendament la anexă va intra în vigoare pentru toate Părțile, cu excepția celor care s-au opus amendamentului conform alin. (2) p. (f)(ii) și care nu și-au retras această opunere, la șase luni de la data la care se consideră acceptat. Cu toate acestea, înainte de data stabilită pentru intrarea în vigoare, orice Parte poate notifica Secretarul general că se exonerează de la punerea în aplicare a amendamentului respectiv pe o perioadă de cel mult un an de la data intrării sale în vigoare sau pe o perioadă mai lungă care poate fi stabilită de o majoritate de două treimi a Părților prezente și votante în cadrul Comitetului pentru siguranța maritimă extins la momentul adoptării amendamentului.

(3) Modificarea prin conferință:

(a) La cererea unei Părți, aprobată de cel puțin o treime din Părți, Organizația convoacă o conferință a Părților pentru a examina amendamentele la prezentul Protocol.

(b) Fiecare amendament adoptat de o astfel de conferință cu o majoritate de două treimi din Părțile prezente și votante va fi comunicat de Secretarul general tuturor Părților spre acceptare.

(c) Cu excepția cazului în care Conferința decide altfel, amendamentul se consideră acceptat și intră în vigoare în conformitate cu procedurile specificate în alin. (2) p. (f) și, respectiv, alin. (2) p. (g), cu condiția ca referințele din aceste alineate la Comitetul pentru siguranța maritimă extins să fie interpretate ca referințe la Conferință.

(4) (a) O Parte, care a acceptat un amendament la anexa care a intrat în vigoare, nu va fi obligată să extindă beneficiul prezentului Protocol în ceea ce privește certificatele emise unei nave care are dreptul să arboreze pavilionul unui stat al cărui guvern, în conformitate cu prevederile alin. (2) p. (f)(ii) din prezentul articol, și-a exprimat opunerea față de amendament și nu a retras această opunere, ci doar în măsura în care aceste certificate se referă la aspectele abordate de amendamentul în cauză.

(b) O Parte care a acceptat un amendament la anexa care a intrat în vigoare va extinde beneficiul prezentului Protocol în ceea ce privește certificatele emise unei nave care are dreptul să arboreze pavilionul unui stat al cărui guvern, în conformitate cu prevederile alin. (2) p. (g)(ii) din prezentul articol, a notificat Secretarului general al Organizației că se exonerează de punerea în aplicare a amendamentului.

(5) Cu excepția cazului în care se prevede în mod explicit altfel, orice amendament la prezentul Protocol care se referă la structura unei nave se aplică doar navelor pentru care, la sau după data intrării în vigoare a amendamentului:

(a) este pusă chila; sau

(b) începe construcția identificabilă cu o anumită navă; sau

(c) a început asamblarea, care cuprinde cel puțin 50 de tone sau 1% din masa estimată a tuturor materialelor structurale, în dependență de faptul care dintre acestea este mai mică.

(6) Orice declarație de acceptare sau obiecție față de un amendament sau orice notificare transmisă în temeiul alin. (2) p. (g)(ii) se transmite în formă scrisă Secretarului general, care va informa toate Părțile cu privire la orice astfel de transmitere și la data primirii acesteia.

(7) Secretarul general va informa toate Părțile cu privire la orice amendamente care intră în vigoare în temeiul prezentului articol, împreună cu data la care fiecare astfel de amendament intră în vigoare.

Articolul 12
Denunțarea

(1) Prezentul Protocol poate fi denunțat de orice Parte în orice moment după expirarea a cinci ani de la data la care prezentul Protocol intră în vigoare pentru Partea respectivă.

(2) Denunțarea se efectuează prin notificare scrisă adresată Secretarului general.

(3) Denunțarea devine valabilă la 12 luni de la primirea denunțării de către Secretarul general sau după expirarea oricărei perioade mai lungi care poate fi indicată în notificare.

Articolul 13
Depozitarul

(1) Prezentul Protocol se depune la Secretarul general al Organizației (denumit în continuare „Depozitar").

(2) Depozitarul:

(a) va informa guvernele tuturor statelor care au semnat prezentul Protocol sau au aderat la acesta cu privire la:

(i) fiecare semnătură nouă sau depunere a unui instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, împreună cu data acesteia;

(ii) data intrării în vigoare a prezentului Protocol;

(iii) depunerea oricărui instrument de denunțare a prezentului Protocol, împreună cu data la care acesta a fost primit și data la care denunțarea devine valabilă;

(b) transmite copii certificate conforme ale prezentului Protocol guvernelor tuturor statelor care au semnat prezentul Protocol sau au aderat la acesta.

(3) De îndată ce prezentul Protocol intră în vigoare, o copie certificată conformă a acestuia va fi transmisă de către Depozitar Secretarului general al Organizației Națiunilor Unite pentru înregistrare și publicare în conformitate cu articolul 102 din Carta Organizației Națiunilor Unite.

Articolul 14
Limbile

Prezentul Protocol este redactat într-un singur exemplar original în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, fiecare text fiind autentic în măsură egală.

DREPT CONFIRMARE, subsemnații, fiind autorizați în mod corespunzător de guvernele lor respective în acest scop, au semnat prezentul Protocol.

ÎNCHEIAT LA TORREMOLINOS, astăzi, la doi aprilie o mie nouă sute nouăzeci și trei.



ANEXA 3

RECOMANDĂRILE CONFERINȚEI INTERNAȚIONALE PRIVIND SIGURANȚA NAVELOR DE PESCUIT DIN 1993

(Referințele la prevederi sunt referințe la prevederile anexei la Protocolul de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenția internațională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranța navelor de pescuit)

1 Îndrumări privind metoda de calcul al efectului apei asupra punții (regula III/6)

(1) Capacitatea navei de a rezista efectului de înclinare cauzat de prezența apei pe punte trebuie demonstrată printr-o metodă cvasistatică, cu referire la figura 1, atunci când este îndeplinită următoarea condiție, nava fiind în cea mai defavorabilă stare de funcționare:

Raportul $C_{wod} = \frac{arsa\ a}{arsa\ b}$ nu trebuie să fie mai mic decât unitatea.

(2) Unghiul care limitează zona *b* trebuie să fie egal cu unghiul de inundare Θ_f sau 40°, în dependență de faptul care dintre acestea este mai mic.

(3) Valoarea momentului de înclinare M_{wod} (sau a brațului de înclinare corespunzător) cauzat de prezența apei pe punte trebuie determinată presupunând că puțul punții este plin până la partea superioară a parapetului la punctul său cel mai de jos și că nava este înclinată până la unghiul la care acest punct este scufundat. Pentru determinarea M_{wod} trebuie utilizată următoarea formulă:

$$M_{wod} = KM_w$$

unde:

M_w = momentul de înclinare static cauzat de apa pe punte

K = coeficient

(a) Dacă M_{wod} este determinat printr-o abordare statică, poate fi aplicat K = 1.

(b) Dacă M_{wod} este determinat printr-o abordare cvasistatică, K poate lua în considerare perioada de ruliu a navei și efectul dinamic al fluxului de apă, inclusiv efectul amplasării și configurației puțurilor de punte și a rufurilor. Valoarea K trebuie să fie satisfăcătoare, ținând cont de tipul navei, zona de operare etc. Pentru navele la care unghiul de imersie a marginii punții Θ_D este mai mic de 10° – 15° sau unghiul de imersie a vârfului parapetului Θ_B este mai mic de 20° – 25°, se poate aplica o valoare pentru K mai mare de 1. Când Θ_D este mai mare de 20° sau Θ_B mai mare de 30°, se poate aplica o valoare pentru K mai mică de 1.

(4) În cazul calculării valorii M_w trebuie făcute următoarele ipoteze:

(a) la început nava este în stare dreaptă;

(b) în timpul înclinării, asieta și deplasamentul sunt constante și egale cu valorile pentru nava fără apă pe punte;

(c) efectul sabordurilor trebuie ignorat.

(5) Prevederile de mai sus pot fi ajustate, ținând cont de condițiile meteorologice sezoniere și de starea mării în zonele în care va opera nava, de tipul navei și modul său de operare.

(6) Pot fi adoptate și alte metode pentru calcularea efectului apei asupra punții, utilizând abordarea dinamică.

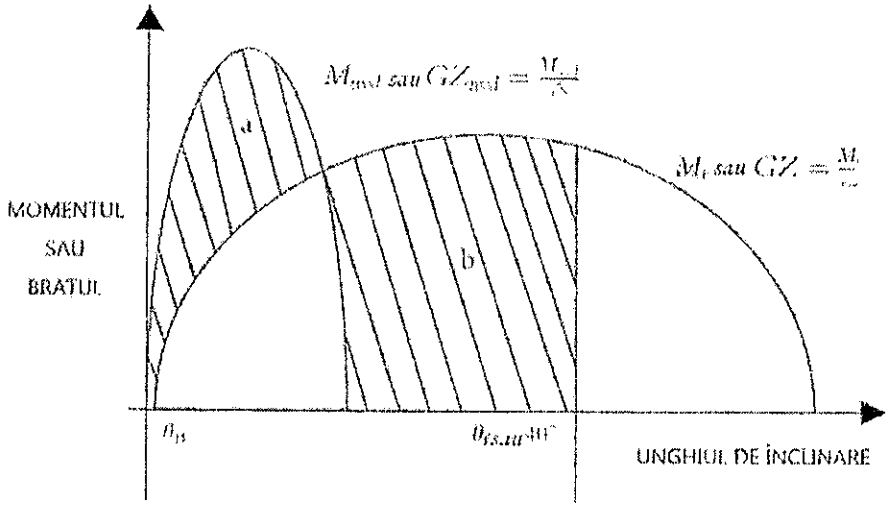


Figura 1 – Apa pe punte

2 Îndrumări privind acoperirea cu gheață (regula III/8)

În cazul aplicării regulii III/8, se aplică următoarele zone de îngheț:

(1) (a) Zona situată la nord de latitudinea 65°30'N, între longitudinea 28°V și coasta de vest a Islandei; la nord de coasta de nord a Islandei; la nord de loxodroma care se întinde de la latitudinea 66°N, longitudinea 15°V până la latitudinea 73°30'N, longitudinea 15°E, la nord de latitudinea 73°30'N între longitudinea 15°E și 35°E și la est de longitudinea 35°E, precum și la nord de latitudinea 56°N în Marea Baltică.

(b) Zona situată la nord de latitudinea 43°N, delimitată la vest de coasta nord-americană și la est de loxodroma care se întinde de la latitudinea 43°N, longitudinea 48°V până la latitudinea 63°N, longitudinea 28°V și de acolo de-a lungul longitudinii 28°V.

(c) Toate zonele maritime situate la nord de continentul nord-american, la vest de zonele menționate în p. (a) și (b) ale acestui alineat.

(d) Mările Bering și Ohotsk și strâmtoarea Tătară în timpul sezonului de îngheț.

(e) La sud de latitudinea 60°S.

Este anexată o hartă care prezintă zonele.

(3) Pentru navele care operează în zone în care este posibilă acoperirea cu gheață:

(a) În zonele indicate în alin. (1) p. (a), (c), (d) și (e) cunoscute ca având condiții de îngheț semnificativ diferite de cele indicate în regula 111/8(1), pot fi aplicate cerințe privind acoperirea cu gheață într-un interval de la jumătate până la de două ori față de valoarea de referință stabilită.

(b) În zona indicată în alin. (1) p. (b), unde se poate aștepta acoperirea cu gheață în cantitate mai mare de două ori față de valoarea permisă conform regulii 111/8(1), se pot aplica cerințe mai stricte decât cele prevăzute în alineatul respectiv.

3 Îndrumări privind informațiile privind stabilitatea (regula III/10)

Informațiile privind stabilitatea puse la dispoziție pentru navă trebuie să includă:

(1) (a) calculele stabilității, inclusiv curbele GZ ale condițiilor de operare necesare conform regulii III/7;

(b) instrucțiuni care avertizează privind condițiile critice din punct de vedere al stabilității. De exemplu, instrucțiuni de menținere a tancurilor de balast pline atunci când este necesar pentru stabilitatea corespunzătoare;

(c) pescajul maxim admisibil de operare asociat fiecărei condiții de operare; și

(d) atunci când este cazul, pescajul minim necesar de operare.

(2) Informații necesare conform următoarelor alternative, ținând cont de tipul navei, serviciul preconizat etc.:

(a) Dacă se intenționează calculul GZ:

(i) informații pentru determinarea greutăților, pozițiilor centrelor de greutate, efectelor suprafeței libere a tancurilor[64], a magaziilor de pește și a cuștilor;

(ii) informații referitoare la stabilitatea formei și parametrii hidrostatici; și

(iii) deplasarea și dispunerea centrului de greutate în starea navei ușoare, ținând cont de balastul permanent.

(b) Când se utilizează încercări de rulare:

(i) informații pentru determinarea înălțimii metacentrice GM_o prin intermediul unei încercări de rulare[65]; și

(ii) informații care indică înălțimea metacentrică minimă necesară GM_o pentru gama practică de pescaje.

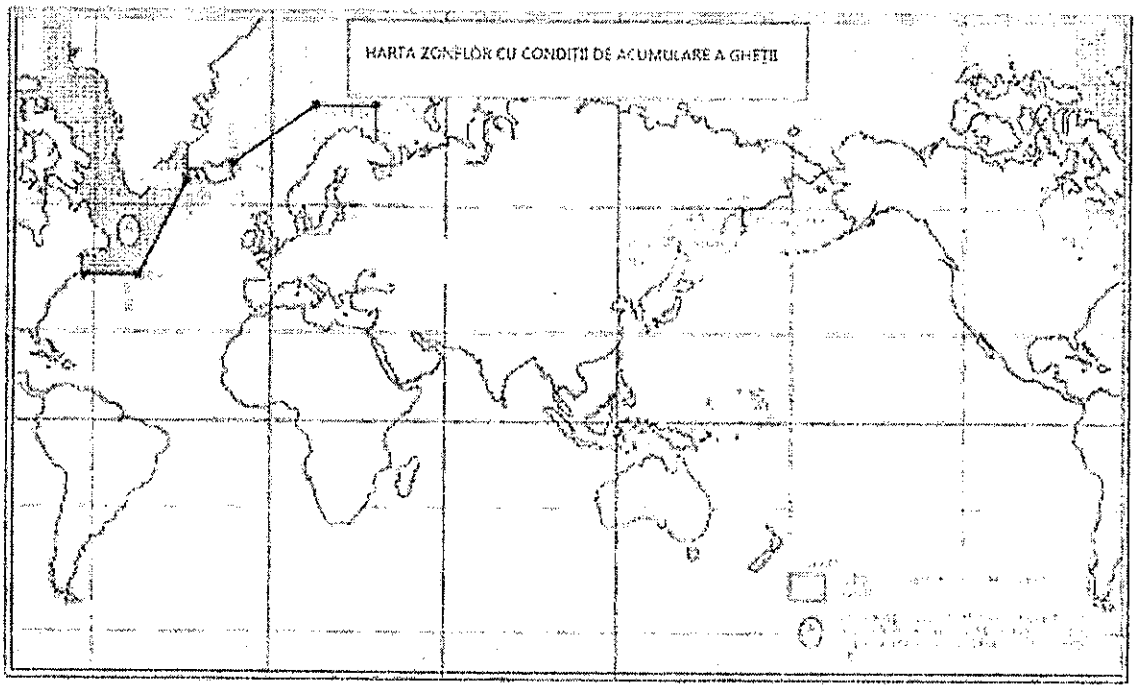
(c) Informații simplificate:

Informații suplimentare sau alternative care permit operarea în siguranță fără a recurge la calcule sau încercări de rulare.

---

[64]Consultați anexa 1(13) la *Recomandarea privind stabilitatea intactă a navelor de pescuit,* adoptată de Organizație prin Rezoluția A.168(ES.IV).

[65]Consultați anexa IV la *Recomandarea privind stabilitatea intactă a navelor de pescuit*, adoptată de Organizație prin Rezoluția A.168(ES.IV).



(3) (a) Instrucțiuni pentru umplerea și golirea tancurilor cu suprafețe libere de lichide;

(b) informații privind utilizarea corectă și controlul oricăror dispozitive de reducere a ruliului; și

(c) informații privind greutatea și amplasarea balastului permanent.

(4) Pentru navele cărora li se aplică regula III/14:

(a) informații privind utilizarea balastului și a altor dispozitive de lichide pentru corectarea înclinării și asietei;

(b) formulare pentru înregistrarea zilnică a stării tancurilor; și

(c) instrucțiuni de încărcare pentru menținerea navei la suprafața de plutire după inundare.

4 Îndrumări privind metoda de calcul a înălțimii prova (regula 111/12)

(1) *Înălțimea prova* este definită ca distanța verticală minimă de la cea mai mare linie de plutire până la partea superioară a celei mai înalte punți expuse măsurată în dreptul perpendicularei prova.

(2) Determinarea înălțimii prova (H_B) necesare se poate baza pe următoarea formulă:

$$H_B = K_1 L \left(1 + \frac{L}{K_2}\right)$$

unde:

L este lungimea navei în metri, astfel cum este definită în regula I/2(5); și

K_1 și K_2 sunt coeficienții care depind de zonele de operare și L, după cum urmează:

Zona de operare	L	K_2	K_2
Condiții extreme cu înălțimea semnificativă a valurilor până la 8 m inclusiv	24 m ≤ L < 110 m	0,09	-270
	L ≥ 110 m	4.959/L	600
Condiții extreme cu înălțimea semnificativă a valurilor mai mare de 8 m	24 m ≤ L < 110 m	0,117	-220
	L ≥ 110 m	5,991/L	1,484

Administrația trebuie să stabilească una dintre valorile de mai sus sau un alt standard, ținând cont de condițiile de mare și meteorologice preconizate în anumite zone de pescuit.

(3) În cazul în care înălțimea prova necesară este obținută prin selatură, aceasta trebuie să se extindă spre pupa pe o lungime de cel puțin 0,15 L în pupa perpendicularei prova. Dacă se obține prin montarea unei teugi, aceasta trebuie să se extindă spre pupa pe o lungime de cel puțin 0,07 L în pupa perpendicularei prova. Totuși, în cazul în care lungimea teugii depășește 0,15 L, se va acorda o atenție deosebită montării unui perete etanș cu dispozitive de închidere corespunzătoare. Dacă nu este prevăzut un astfel de perete, trebuie prevăzute mijloace eficiente pentru evacuarea apei din teuga deschisă.

(4) În cazul în care este instalat un parapet, acesta poate fi luat în considerare pentru o înălțime de 1 m, cu condiția ca parapetul să se extindă spre pupa pe o lungime de cel puțin 0,15 L în pipa perpendicularei prova.

(5) Atunci când o navă este permanent apupată în condiții de operare, asieta minimă poate fi luată în considerare pentru calcularea înălțimii prova.

5 Îndrumări privind calculele de compartimentare și de stabilitate în caz de avarie (regula 111/14)

(1) Condiții de echilibru

(a) Linia de plutire finală după avarierea oricărui compartiment trebuie să fie:

(i) până la nivelul deschiderilor prin care s-ar putea produce inundarea treptată a spațiilor inferioare și conform cerințelor Administrației; sau

(ii) până la extremitatea pupa a părții superioare a punții suprastructurii pupa, în plan diametral, conform alin. (3) p. (a) de mai jos.

(b) Inundarea asimetrică trebuie menținută la minim prin măsuri eficiente. În cazul în care unghiurile mari de înclinare trebuie corectate, mijloacele utilizate trebuie, pe cât este posibil, să fie cu acționare automată.

(2) Ipoteze de avarie

Se vor aplica următoarele ipoteze de avarie:

(a) Extinderea verticală a avariei se consideră, în toate cazurile, de la linia de bază în sus, fără limită.

(b) Extinderea transversală a avariei este egală cu B/5 m, măsurată spre interior de la bordul navei perpendicular în plan diametral, la nivelul liniei de plutire de operare celei mai de sus, unde B (în metri) este definit conform capitolului I regulii 2 alin. (7).

SECRETARIAT

(c) Dacă o avarie de dimensiuni mai mici decât cele specificate în p. (a) și (b) de mai sus conduce la o situație mai gravă, extinderea mai redusă va fi luată în considerare.

(d) Inundarea va fi limitată la un singur compartiment între pereți etanși transversali adiacenți. Dacă într-un pereți etanș transversal există trepte sau nișe cu lungimea de cel mult 3,05 m în limita extinderii transversale a avariei ipotetice, astfel cum este definită în p. (b) de mai sus, acest perete etanș transversal poate fi considerat intact, iar compartimentele adiacente pot fi inundabile individual. În cazul în care în limita extinderii transversale a avariei ipotetice există o treaptă sau o nișă cu o lungime mai mare de 3,05 m într-un pereți transversal, cele două compartimente adiacente acestui perete etanș transversal trebuie considerate inundate. Baioneta formată la intersecția peretelui etanș transversal al picului pipa cu partea superioară a tancului picului pupa nu trebuie considerată o baionetă.

(e) În cazul în care un perete etanș transversal principal este amplasat în interiorul extinderii transversale a avariei ipotetice şi prezintă o baionetă în dublul fund sau în tancul lateral cu o lungime mai mare de 3,05 m, dublul fund sau tancurile laterale adiacente porţiunii în baionetă vor fi considerate inundate simultan.

(f) Pereții etanși transversali principali trebuie să fie dispuși la o distanță de cel puțin (1/3)L2/3 m unul față de celălalt, unde L (în metri) este definit în regula I/2 alin. (5). Dacă pereții etanși transversali sunt dispuși la o distanță mai mică, unul sau mai mulți dintre aceștia vor fi considerați ca fiind inexistenți, pentru a asigura distanța minimă necesară între pereți.

(g) Dacă în limitele extinderii avariei ipotetice, astfel cum este definită în p. (b) de mai sus, se află tubulaturi, conducte sau tuneluri, se vor lua măsuri astfel încât inundarea treptată să nu se poată extinde prin acestea la alte compartimente decât cele considerate inundabile în calculul fiecărui caz de avarie.

(h) Dacă experienţa în operare a arătat că alte valori sunt mai potrivite pentru situaţiile prevăzute în p. (b) şi (f), se vor utiliza acele valori.

(3) Ipoteze de supravieţuire

Nava este considerată că supravieţuieşte unei avarii specificate în alin. (2) de mai sus în situaţia în care rămâne pe linia plutire într-o stare de echilibru stabil şi îndeplineşte următoarele criterii de stabilitate:

(a) Stabilitatea la etapa finală de inundare este considerată suficientă dacă curba braţului de redresare are o extindere de minim 20° dincolo de unghiul de echilibru cu un braţ de redresare rezidual de cel puţin 100 mm. Aria de sub curba braţului de redresare în acest interval nu trebuie să fie mai mică de 0,0175 m-rad. Va fi luat în considerare pericolul potenţial prezentat de deschiderile protejate sau neprotejate care pot fi temporar imersate în intervalul stabilităţii reziduale. Volumul neinundat al suprastructurii pupa din jurul puţului încăperii de maşini, în situaţia în care acest puţ este etanş la apă la acest nivel, poate fi luat în considerare în situaţia în care linia de plutire în caz de avarie nu este deasupra extremităţii pupa a feţei superioare a punţii suprastructurii pupa în planul diametral.

(b) Unghiul de înclinare la etapa finală de inundare nu trebuie să depășească 20°. Unghiul de înclinare transversală în stadiul final de inundare nu trebuie să fie mai mare de 20°.

(c) Înălţimea metacentrică transversală iniţială la etapa finală de inundare pentru nava în poziţie dreaptă trebuie să fie pozitivă şi de cel puţin 50 mm.

(d) Sunt permise derogări de la cerinţele referitoare la stabilitatea de avarie doar dacă dimensiunile, dotările şi alte caracteristici ale navei sunt mult mai favorabile stabilităţii după avarie.

(4) Permeabilităţi

Permeabilităţile utilizate vor fi cele calculate sau estimate pentru spaţiile individuale afectate.

(5) Situaţia iniţială de încărcare

Compartimentarea şi calculul de stabilitate vor fi analizate pentru cea mai defavorabilă condiţie de operare din punct de vedere a flotabilităţii reziduale şi stabilităţii, fără a lua în considerare depunerea de gheaţă.

6 Îndrumări privind precauţiile împotriva înghețării tubulaturii principale de incendiu (partea B și partea C din capitolul V)

Pentru problema înghețării tubulaturii principale de incendiu la bordul navelor, soluțiile posibile sunt:

(a) recircularea unei cantități suficiente de apă, dacă este necesar dintr-un rezervor încălzit;

(b) utilizarea unui sistem uscat al tubulaturii principale de incendiu, astfel încât să nu existe apă în conducte până la deschiderea unei supape de control într-un spațiu accesibil protejat de îngheț (conducta ascendentă);

(c) utilizarea unui sistem de scurgere în care o cantitate suficientă de apă este lăsată să iasă prin capetele tubulaturii principale de incendiu; și

(d) utilizarea unui sistem de încălzire, prin care se utilizează încălzirea cu abur, energie electrică sau apă caldă pentru a menține apa din tubulatura principală de incendiu în stare lichidă. În acest sistem poate fi inclusă și izolația pentru a preveni pierderile de căldură. Încălzirea poate contribui, de asemenea, la reducerea cantității de apă circulantă menționate în p. (a) și (c) din prezenta recomandare.

În orice caz, prevederile referitoare la scurgerea eficientă spre tubulatura principală de incendiu și utilizarea corectă a canalelor de scurgere de către echipaj sunt importante, dacă se dorește evitarea înghețării tubulaturii principale de incendiu la temperaturi ambientale scăzute.

7 Îndrumări privind utilizarea anumitor materiale plastice (regulile V/11 și V/31)

La analiza problemei privind utilizarea anumitor materiale plastice, în special în încăperile de locuit și de serviciu și în posturile de comandă, Administrația trebuie să ia în considerare faptul că aceste materiale sunt inflamabile și pot produce cantități excesive de fum și alte produse toxice în condiții de incendiu.

8 Îndrumări privind metoda de calcul al distanței minime de la linia de plutire de operare cea mai de sus până la punctul cel mai de jos al vârfului parapetului sau până la marginea punții de lucru (regula VI/3)

(1) Distanța verticală minimă de la linia de plutire de operare cea mai de sus până la punctul cel mai de jos al vârfului parapetului sau până la marginea punții de lucru, dacă sunt instalate balustrade, menționată în regula VI/3, trebuie determinată pentru fiecare navă, ținând cont de probabilitatea ca apa să se acumuleze pe punte atunci când nava se află în mare cu chile de ruliu moderate în timpul pescuitului. Această probabilitate nu trebuie să fie mai mare de 5%. Calculele

trebuie să țină cont de coeficientul de amortizare asociat cu prezența chilelor de ruliu sau a oricăror altor dispozitive de amortizare a ruliului.

(2) În cazul în care nu există o practică națională, această distanță poate fi determinată cu ajutorul următoarelor formule, bazate pe analiza de regresie a rezultatelor calculelor probabilității să existe apă pe punte, care se presupune că constituie 5% atunci când nava pescuiește în mare cu valuri care vin din partea laterală, cu înălțimi semnificative ale valurilor de aproximativ 2,9 m și, respectiv, aproximativ 1,4 m:

$$H = 0,53 + 0,11\ B + 0,32\ (2,60 - B/d) + 0,85\ (C_B - 0,60) + 0,61\ (GM - 0,70) \text{ metri}$$

pentru navele care intenționează să își oprească operațiunile de pescuit în cazul valurilor cu înălțimi semnificative de peste 2,9 m, și

$$H = 0,80 + 0,23\ (2,60 - B/d) + 0,52\ (C_B - 0,60) + 0,62\ (GM - 0,70) \text{ metri}$$

pentru navele care intenționează să își oprească operațiunile de pescuit în cazul valurilor cu înălțimi semnificative de 1,4 m; dacă înălțimile semnificative ale valurilor sunt între 2,9 m și 1,4 m, valorile H trebuie determinate prin interpolare liniară. În formulele de mai sus:

B = lățimea maximă a navei, măsurată de la mijlocul navei până la linia teoretică a coastei într-o navă cu bordaj metalic și până la suprafața exterioară a cocii într-o navă cu bordaj din orice alt material (metri)

d = pescajul maxim admisibil (metri)

C_B = coeficientul blocului

GM = înălțimea metacentrică inițială (metri)

Toate dimensiunile corespund cu linia de plutire de operare cea mai de sus.



Prin prezenta confirm că textul alăturat este o copie a traducerii oficiale de pe Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispoziţiilor Protocolului de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenţia internaţională de la Torremolinos pentru siguranţa navelor de pescuit din 1977 (Cape Town, 11 octombrie 2012), originalul căruia este depozitat la Arhiva Tratatelor a Ministerului Afacerilor Externe.

Anatol CEBUC,
Şef al Direcţiei Generale Drept
Internaţional a Ministerului Afacerilor
Externe al Republicii Moldova