



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 173 (XVII) — Nr. 280

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Marti, 5 aprilie 2005

### SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	LEGI ȘI DECRETE	
65.	— Lege privind acceptarea Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.534 (13) la Londra la 17 noiembrie 1983, precum și a amendamentelor din 1996 referitoare la acesta.....	1–16
157.	— Decret pentru promulgarea Legii privind acceptarea Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.534 (13) la Londra la 17 noiembrie 1983, precum și a amendamentelor din 1996 referitoare la acesta.....	16

## LEGI ȘI DECRETE

### PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

### LEGE

**privind acceptarea Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.534 (13) la Londra la 17 noiembrie 1983, precum și a amendamentelor din 1996 referitoare la acesta**

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Art. 1. — Se acceptă Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A. 534 (13) la Londra la 17 noiembrie 1983.

Art. 2. — Se acceptă amendamentele la Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS),

adoptate de Comitetul Securității Maritime (MSC) al Organizației Maritime Internaționale la a 66-a sa sesiune la Londra, între 28 mai și 6 iunie 1996, și difuzate prin Circulara MSC nr. 739 din 28 iunie 1996.

Art. 3. — Prevederile Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS), amendat, se aplică la

12 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi navelor cu destinație specială care arborează pavilionul român și care se construiesc după acea dată.

Art. 4. — Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va lua măsurile necesare în vederea punerii în aplicare a prevederilor Codului SPS amendat.

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

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR  
**ADRIAN NĂSTASE**

PREȘEDINTELE SENATULUI  
**NICOLAE VĂCĂROIU**

București, 23 martie 2005.  
Nr. 65.

**REZOLUȚIA A. 534 (13)**  
(adoptată la 17 noiembrie 1983)

**CODUL DE SIGURANȚĂ**  
**pentru nave cu destinație specială<sup>\*)</sup>**

A

Adunarea,  
amintind art. 16 (j) din Convenția privind crearea Organizației Maritime Internaționale, referitor la funcțiile Adunării în legătură cu regulile privind siguranța maritimă, notând faptul că tipurile de nave specializate cu caracteristici de construcție și funcționare deosebite pot fi diferite de navele comerciale convenționale ce fac obiectul Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare,

notând de asemenea și faptul că, în virtutea naturii speciale a activității angajate de aceste nave, personalul de specialitate aflat la bord nu face parte nici din membrii de echipaj, nici din pasageri, așa cum s-a definit în convenția sus-amintită,

recunoscând faptul că anumite standarde de siguranță care le suplimentează pe cele ale Convenției SOLAS 1974 pot fi cerute pentru nave cu destinație specială,

ținând seama de recomandarea făcută de Comitetul Securității Maritime la cea de-a 48-a sesiune a sa,

1. adoptă Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS), al cărui text este prevăzut în anexa la prezenta rezoluție;

2. invită toate guvernele:

a) să ia măsurile corespunzătoare pentru a pune în aplicare Codul SPS cât mai curând posibil;

b) să informeze IMO cu privire la măsurile luate pentru aplicarea Codului SPS și la data de la care noile nave cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor Codului SPS.

B

Adunarea,

adoptând Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS),

recunoscând că în viitor pot fi introduse tipuri noi de nave cu destinație specială sau construcții ori particularități noi de funcționare,

autorizează Comitetul Securității Maritime să amendeze Codul SPS dacă este necesar.

**CODUL DE SIGURANȚĂ**  
**pentru nave cu destinație specială**

INTRODUCERE

1. Acest cod a fost elaborat în scopul asigurării cu un standard internațional de siguranță pentru nave cu destinație specială nou-construite, a cărui aplicare va ușura exploatarea acestor nave și va avea ca rezultat un nivel de siguranță pentru nave și personalul lor, echivalent cu cel cerut de Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare în vigoare.

2. În sensul prezentului cod, o *navă cu destinație specială* este o navă al cărei tonaj brut nu este mai mic de 500, care transportă un personal de specialitate de peste 12 persoane, și anume persoane care sunt necesare în mod special pentru sarcini specifice de exploatare a navei și care sunt în plus față de acele persoane necesare pentru conducerea, asistența tehnică și întreținerea normală a navei sau față de persoanele angajate pentru asigurarea serviciilor destinate persoanelor transportate la bord.

3. Deoarece se presupune că personalul de specialitate are cunoștințe complete asupra planului general al navei și a fost instruit în ceea ce privește procedurile de siguranță și de manipulare a echipamentului de siguranță al navei, navele cu destinație specială la bordul cărora se află acest personal nu trebuie considerate sau tratate drept nave de pasageri.

4. La elaborarea standardelor de siguranță pentru prezentul cod a fost necesar să se ia în considerare:

- a) numărul persoanelor de specialitate aflate la bord; și
- b) tipul și mărimea navei respective.

5. Recunoscând că pentru anumite domenii limitate ale caracteristicilor de funcționare și exploatare ale navelor ar putea fi imposibilă aplicarea completă a acestui cod, a fost introdusă posibilitatea derogărilor prin noțiunea *voiaje în apropierea coastei*.

6. Deși acest cod a fost elaborat pentru nave noi cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500, administrațiile pot lua în considerare aplicarea prevederilor acestuia și navelor cu un tonaj mai mic. Termenul *navă nouă* nu a fost definit, pentru a da administrațiilor libertatea de a decide asupra datei efective de intrare în vigoare.

7. Pentru ușurarea exploatării navelor cu destinație specială, acest cod prevede un certificat, numit *Certificat de*

<sup>\*)</sup>Traducere.

*siguranță pentru nave cu destinație specială*, care trebuie eliberat fiecărei nave de acest tip. Dacă o navă cu destinație specială este în mod normal angajată în voiaje internaționale, așa cum se definește în Convenția SOLAS 1974, ea trebuie să aibă suplimentar și un certificat de siguranță SOLAS, fie:

a) un certificat SOLAS de scutire pentru o navă de pasageri; fie

b) un certificat SOLAS de scutire pentru o navă de marfă, dacă este necesar, după cum consideră Administrația.

## CUPRINS

Capitolul 1	— Generalități
Capitolul 2	— Stabilitate și compartimentare
Capitolul 3	— Instalații de mașini
Capitolul 4	— Instalații electrice
Capitolul 5	— Încăperi de mașini periodic nesupra- vegheate
Capitolul 6	— Protecția contra incendiului
Capitolul 7	— Depozitarea explozibilului
Capitolul 8	— Mijloace de salvare
Capitolul 9	— Radiocomunicații
Capitolul 10	— Siguranța navigației
Appendice	— Formular de Certificat de siguranță pentru nave cu destinație specială

## CAPITOLUL 1

### Generalități

1.1. Scopul acestui cod este de a recomanda criteriile de proiectare, standardele de construcție și alte măsuri de siguranță pentru nave cu destinație specială.

#### 1.2. Aplicare

Acest cod se aplică fiecărei nave noi cu destinație specială, al cărei tonaj brut nu este mai mic de 500. În măsura în care este rezonabil și practic, Administrația poate aplica aceste prevederi și navelor cu destinație specială cu un tonaj brut mai mic de 500.

#### 1.3. Definiții

În sensul acestui cod se aplică definițiile date mai jos. Pentru termenii utilizați, dar nedefiniți în acest cod, se aplică definițiile date în Convenția SOLAS 1974.

1.3.1. *Echipaj* înseamnă toate persoanele transportate la bordul navei în scopul asigurării conducerii și întreținerii navei, a mașinilor sale, a sistemelor și a instalațiilor sale esențiale pentru propulsia și navigația în siguranță sau pentru asigurarea serviciilor pentru alte persoane aflate la bord.

1.3.2. *Pasager* înseamnă fiecare persoană, alta decât:

a) comandantul și membrii echipajului sau alte persoane angajate ori care se ocupă, în orice calitate ar fi la bordul navei, de problemele acestei nave, și

b) un copil cu vârsta sub un an.

1.3.3. *Personal de specialitate* înseamnă toate persoanele care nu sunt pasageri, membri ai echipajului sau copii cu vârsta sub un an și care se află la bord în legătură cu destinația specială a navei sau datorită unei lucrări speciale care se efectuează la bordul navei respective. Ori de câte ori în acest cod numărul persoanelor de specialitate apare ca parametru, el trebuie să includă și numărul de pasageri transportați la bord, care nu poate depăși valoarea 12.

1.3.4. *Navă cu destinație specială* înseamnă o navă autopropulsată mecanic care, potrivit destinației sale,

transportă la bord un personal de specialitate mai mare de 12 persoane, inclusiv pasagerii. Navele cu destinație specială cărora li se aplică acest cod includ următoarele tipuri:

1. nave pentru cercetare, expediții și nave hidrografice;

2. nave-școală pentru pregătirea personalului marinăresc;

3. nave pentru prelucrarea peștelui și a balenelor, care nu se utilizează la capturarea acestora;

4. nave pentru prelucrarea altor resurse vii ale mării, care nu se utilizează la capturarea acestora;

5. alte nave cu caracteristici de construcție și moduri de

exploatare similare navelor menționate de la 1 până la 4, care în opinia Administrației pot fi incluse în această grupă.

1.3.5. *Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată*, dacă nu se menționează altfel, înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată prin Rezoluția MSC.1 (XLV), adoptată la 20 noiembrie 1981.

1.3.6. *Voiaj în apropierea coastei* înseamnă un voiaj în vecinătatea coastei unei Administrații, așa cum a fost definit de această Administrație.

1.3.7. *Lungimea (L)* este egală cu 96% din lungimea totală la plutirea corespunzătoare situată la o distanță deasupra chilei egală cu 85% din înălțimea de construcție minimă măsurată de la fața superioară a chilei sau cu distanța dintre fața exterioară a etravei și axul cârmei la aceeași plutire, dacă aceasta este mai mare. La navele proiectate cu chila înclinată, linia de plutire la care este măsurată această lungime trebuie să fie paralelă cu linia de plutire de construcție. Lungimea (L) se măsoară în metri.

1.3.8. *Lățimea (B)* este lățimea maximă la mijlocul navei, măsurată peste coaste pentru nave cu corp metalic și măsurată peste bordaj pentru nave cu corp din orice alt material. Lățimea (B) se măsoară în metri.

1.3.9. *Permeabilitate*, referitor la un spațiu, este raportul dintre volumul din interiorul acestui spațiu care se presupune a fi ocupat de apă și volumul total al acestui spațiu.

#### 1.4. Scutiri

1.4.1. O navă cu destinație specială angajată într-un voiaj în apropierea coastei poate fi scutită de la orice cerințe ale acestui cod, cu condiția îndeplinirii cerințelor de siguranță corespunzătoare acestei zone limitate de operare.

1.4.2. O navă care în mod normal nu este o navă angajată ca navă cu destinație specială care întreprinde un singur voiaj excepțional în calitate de navă cu destinație specială poate fi scutită de către Administrație de respectarea prevederilor acestui cod, cu condiția să îndeplinească cerințele de siguranță, care în opinia Administrației corespund voiajului pe care urmează să-l întreprindă nava.

#### 1.5. Echivalențe

1.5.1. Dacă acest cod impune în mod unitar să fie prevăzute sau transportate dotări speciale, materiale, dispozitive, aparate speciale, articole de echipament sau tipuri ale acestuia ori să fie făcută vreo prevedere specială sau să se respecte vreo procedură ori amenajare, Administrația poate permite să fie prevăzute sau transportate orice alte dotări, materiale, dispozitive, aparate, articole de echipament sau tipuri ale acestuia ori să fie făcută în acest mod orice altă prevedere, procedură sau amenajare, cu condiția ca prin efectuarea de probe ale acestora sau pe altă cale să se asigure că aceste dotări, materiale, mijloace, aparate, articole de echipament sau tipuri ale acestuia ori că orice prevedere, procedură sau

amenajare specială este cel puțin la fel de eficientă ca cele cerute de acest cod.

1.5.2. Dacă o Administrație permite vreo dotare, vreun material, dispozitiv, aparat, articol de echipament sau tip al acestuia ori vreo prevedere, procedură, amenajare, regulă de proiectare sau aplicare nouă care să le substituie pe cele din acest cod, trebuie să se comunice Organizației caracteristicile acestora, împreună cu un raport privind evidența documentelor transmise, astfel încât Organizația să poată difuza același lucru altor guverne spre informarea inspectorilor lor.

#### 1.6. Inspecții

Toate navele cu destinație specială trebuie să fie supuse inspecțiilor specificate pentru navele de marfă, altele decât petrolierele, în Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată prin Protocolul la SOLAS din 1978. Aceste inspecții trebuie să corespundă prevederilor acestui cod.

#### 1.7. Certificarea

1.7.1. Un certificat poate fi eliberat după inspecție, în conformitate cu pct. 1.6, fie de către Administrație, fie de către altă persoană sau organizație autorizată oficial de către aceasta. În fiecare caz Administrația își asumă totala responsabilitate pentru certificat.

1.7.2. Certificatul trebuie redactat în limba oficială a țării emitente, în forma corespunzătoare formularului prezentat în apendicele la acest cod. Dacă limba utilizată nu este nici limba engleză, nici limba franceză, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi.

1.7.3. Durata și valabilitatea certificatului trebuie să fie determinate de prevederile respective pentru nave de marfă din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată prin Protocolul la SOLAS din 1978.

1.7.4. Dacă un certificat este eliberat unei nave cu destinație specială cu un tonaj brut mai mic de 500, acest certificat trebuie să indice în ce măsură au fost acceptate scutirile în conformitate cu pct. 1.2.

## CAPITOLUL 2

### Stabilitate și compartimentare

2.1. Stabilitatea intactă a navelor cu destinație specială cu o lungime sub 100 m trebuie să corespundă prevederilor Rezoluției A.167 (ES.IV), cu mențiunea că criteriile alternative prevăzute la 2.5.2 din Instrucțiunile pentru proiectarea și construcția navelor de aprovizionare pot fi utilizate pentru nave cu destinație specială care au construcție și caracteristici similare. Stabilitatea intactă a navelor cu destinație specială cu lungimea mai mare sau egală cu 100 m trebuie să fie considerată satisfăcătoare de către Administrație.

2.2. Compartimentarea și stabilitatea în caz de avarie a navelor cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 200 de persoane trebuie să fie adecvate pentru a respecta standardul de supraviețuire specificat la pct. 2.5, după suferirea avariei ipotetice de bordaj la dimensiunea prevăzută la pct. 2.3, în locuri situate pe lungimea navei, așa cum se specifică la pct. 2.2.1 și 2.2.2, pentru orice situație de încărcare. Aceste cerințe trebuie să determine pescajul de exploatare pentru oricare situație reală de încărcare, cu condiția ca pescajul să nu fie în nici un caz mai mare decât cel corespunzător bordului liber minim calculat în conformitate cu Convenția internațională asupra liniilor de încărcare în vigoare.

2.2.1. La o navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 de persoane trebuie să se presupună că avaria se produce oriunde pe

lungimea sa între pereții transversali etanși, aflați la o distanță unul față de altul nu mai mică decât extinderea longitudinală a avariei de bordaj specificată la pct. 2.3.1, cu excepția avariei din încăperea de mașini. O navă cu destinație specială care are o lungime de cel mult 50 m și care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 de persoane poate fi scutită de cerințele de compartimentare prevăzute în acest cod, cu condiția să corespundă cerințelor de siguranță pe care Administrația le consideră corespunzătoare pentru zona de exploatare.

2.2.2. La o navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de peste 50 de persoane, dar până la 200 de persoane, trebuie să se presupună că avaria se produce oriunde pe lungimea sa între pereții transversali etanși, aflați la o distanță unul față de altul nu mai mică decât extinderea longitudinală a avariei de bordaj specificată la pct. 2.3.1. La orice navă cu destinație specială cu o lungime mai mare sau egală cu 100 m avaria presupusă la extremitatea prova trebuie să includă avaria peretelui de coliziune.

2.2.3. O navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane trebuie să respecte cerințele de compartimentare și de stabilitate de avarie pentru o navă de pasageri care transportă acest număr de pasageri.

2.3. Conform prevederilor acestei secțiuni, extinderea avariei trebuie să fie considerată după cum urmează:

2.3.1. Extinderea longitudinală:  $1/3 L^{2/3}$  sau 14,5 m, care dintre aceste valori este mai mică.

2.3.2. Extinderea transversală: B/5 sau 11,5 m, care dintre aceste valori este mai mică (măsurată de la suprafața interioară a învelișului exterior perpendicular pe planul diametral al navei) la nivelul liniei de încărcare de vară.

2.3.3. Extinderea pe verticală: de la linia teoretică a învelișului fundului în plan diametral în sus nelimitat.

2.3.4. Dacă o avarie cu o extindere mai mică decât cea specificată la pct. 2.3.1, 2.3.2 și/sau 2.3.3 are drept rezultat o situație mai severă, această avarie trebuie luată în considerare.

2.3.5. Dacă tubulaturile, conductele, puțurile sau tunelurile sunt situate în cadrul extinderii ipotetice a avariei, măsurile trebuie să fie astfel încât inundarea progresivă să nu se poată extinde prin acestea la alte compartimente decât la cele considerate a fi inundate pentru fiecare caz de avarie.

2.4. Cerințele prevăzute la pct. 2.2 trebuie să fie confirmate prin calcule care țin seama de caracteristicile de construcție ale navei, de amenajarea generală, de configurația și conținutul compartimentelor avariate, de distribuția mărfii uscate, de repartiția, greutatea specifică și de efectul suprafeței libere al lichidelor și trebuie să se bazeze pe următoarele prevederi:

2.4.1. Permeabilitatea spațiilor considerate a fi avariate trebuie să fie după cum urmează:

Spații	Permeabilități
corespunzătoare mărfii	prin calcul, dar nu mai puțin de 0,60
corespunzătoare proviziilor	0,60
pentru locuit	0,95
pentru mașini goale	0,85
	0,95

2.4.2. În cazul în care un tanc este străpuns ca urmare a unei avarii ipotetice, trebuie să se considere că orice

lichid aflat în acesta este complet pierdut și înlocuit cu apă sărată până la nivelul planului final de echilibru.

2.5. Se poate considera că nava a realizat standardul de supraviețuire cerut, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

2.5.1. Linia de plutire de avarie înaintea egalizării și/sau în cadrul acestui proces trebuie să fie sub marginea inferioară a oricărei deschideri prin care poate avea loc inundarea progresivă. Aceste deschideri includ tubulaturile, ventilațiile și deschiderile care sunt închise cu ajutorul ușilor etanșe sau capacelor de magazie, dar se pot exclude acele deschideri închise prin capace etanșe ale gurilor de vizită și prin hublouri îngropate, capace mici etanșe ale tancurilor de marfă care asigură punții o înaltă integritate, ușile etanșe glisante cu acționare de la distanță și hublourile de tip fără deschidere.

2.5.2. Unghiul de înclinare datorită inundării asimetrice nu trebuie să depășească  $20^\circ$  înaintea egalizării și după egalizare nu trebuie să depășească:

$7^\circ$  — în cazul inundării dintre pereții etanși transversali adiacenți, așa cum se cere la pct. 2.2.1 și 2.2.2;

$12^\circ$  — în cazul inundării care implică peretele de coliziune, așa cum se cere la pct. 2.2.2. În cazuri speciale Administrația poate permite o înclinare suplimentară datorită momentului asimetric, dar în nici un caz unghiul de înclinare final nu trebuie să depășească  $15^\circ$ .

2.5.3. Înălțimea metacentrică inițială a navei în stadiul final de inundare pentru poziția de echilibru static, în cazul inundării simetrice, și pentru poziția neînclinată, în cazul inundării asimetrice, așa cum s-a calculat prin metoda deplasamentului constant, nu trebuie să fie mai mică de 0,05 m înaintea luării măsurilor corespunzătoare pentru mărirea înălțimii metacentrice.

2.5.4. Curba brațului de redresare în stadiul final de inundare trebuie să aibă un domeniu minim de  $20^\circ$  după poziția de echilibru asociat cu un braț de redresare maxim de cel puțin 100 mm în cadrul acestui domeniu. Deschiderile neprotejate nu trebuie imersate în cadrul acestui domeniu de stabilitate reziduală, cu excepția cazului în care spațiul respectiv este inclus în calculele de stabilitate în caz de avarie, ca spațiu inundabil. În cadrul acestui domeniu se poate permite imersarea tuturor deschiderilor menționate la pct. 2.5.1 și a altor deschideri care pot fi închise etanș.

2.5.5. Administrația trebuie să fie satisfăcută că stabilitatea și asietă în caz de avarie sunt suficiente în timpul stadiilor intermediare de inundare.

2.6. Nava trebuie proiectată cu amenajări eficiente, astfel încât la o inundare asimetrică să se mențină o stare de înclinare minimă. Mijloacele adoptate pentru îndreptarea navei trebuie să fie cu autoacționare, unde se poate, dar în orice caz, dacă sunt prevăzute comenzi pentru echipamentul de inundare transversală, ele trebuie să fie operabile de deasupra punții pereților etanși. Aceste echipamente și comenzi trebuie să fie acceptabile pentru Administrație.

2.7. Cerințele regulilor 9—20 și 22—25 din partea B a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, trebuie să fie respectate după cum urmează:

a) regulile 9, 12, 14, 18, 19, 22, 23, 24, 25, de către toate navele cu destinație specială, după caz;

b) regula 10, de către navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de peste 50 de persoane;

c) regula 11, de către navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 de persoane;

d) regulile 17 și 20, de către navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane;

e) regula 15, de către toate navele cu destinație specială, cu excepția navelor cu destinație specială care au o lungime de cel mult 50 m, când scutirile pot fi acordate de către Administrație;

f) regulile 13 și 16 nu sunt aplicabile.

## 2.8. Instalații de santină

2.8.1. O navă care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 de persoane trebuie să respecte cerințele regulii 21.1 și 21.3 din partea B a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, precum și următoarele:

a) instalația de santină cerută la regula 21.1 trebuie să poată funcționa după avaria de bordaj specificată la pct. 2.3, în locurile de pe lungimea navei specificate la pct. 2.2.1. În acest scop trebuie să fie prevăzute, de regulă, aspirații laterale, cu excepția compartimentelor înguste de la extremitățile navei, unde o singură aspirație poate fi suficientă. În compartimentele de formă neobișnuită pot fi cerute aspirații suplimentare. Amenajările trebuie făcute astfel încât apa din compartimente să se poată scurge la tubulaturile de aspirație. Dacă pentru anumite compartimente Administrația apreciază că prevederea drenajului poate fi inoportună, se poate permite renunțarea la această prevedere, cu condiția să nu fie afectată capacitatea de supraviețuire a navei;

b) trebuie luate măsuri pentru împiedicarea inundării oricărui compartiment deservit de orice tubulatură de aspirație de santină, în cazul în care tubulatura din orice alt compartiment s-ar sparge sau s-ar deteriora la coliziune. În acest scop, dacă tubulatura trece prin orice zonă din cadrul extinderii transversale a avariei, așa cum se specifică la pct. 2.3, în locurile de pe lungimea navei, așa cum se prevede la pct. 2.2.1, trebuie să fie montată o valvă cu reținere pe tubulatura compartimentului care conține sorbul;

c) casetele de distribuție, robinetele și valvulele instalației de santină trebuie să fie dispuse astfel încât, în caz de inundare a unui compartiment, altul decât compartimentul de mașini, una dintre pompele de santină să poată fi funcțională pentru orice compartiment; suplimentar, avarierea unei pompe sau a unei tubulaturi situate în afara compartimentului de mașini și conectate la tubulatura principală de santină din exteriorul zonei de extindere transversală a avariei, așa cum se specifică la pct. 2.3, și în locurile de pe lungimea navei, așa cum se specifică la pct. 2.2.1, nu trebuie să scoată din funcțiune instalația de santină. Valvulele pentru comanda aspirației santinei din alte compartimente decât compartimentele de mașini trebuie să poată fi acționate din interiorul compartimentului de mașini sau de deasupra punții pereților etanși.

2.8.2. O navă cu destinație specială care are o lungime de cel mult 50 m și care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 de persoane poate fi scutită de la aplicarea prevederilor pct. 2.8.1, cu condiția să corespundă cerințelor de siguranță pe care Administrația le consideră corespunzătoare zonei de exploatare.

2.8.3. O navă care transportă un personal de specialitate de peste 50 de persoane trebuie să respecte cerințele regulilor 21.1 și 21.2 din partea B a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

### CAPITOLUL 3 Instalații de mașini

3.1. Trebuie respectate cerințele regulilor 26—28 și 30—39 din partea C a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

#### 3.2. Instalația de guvernare

Toate instalațiile trebuie să corespundă regulii 29 din partea C a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, cu excepția instalațiilor de la navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 200 de persoane, care, după caz, trebuie să corespundă regulii 29.6.1.2, și cu excepția instalațiilor de la navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane, care, după caz, trebuie să respecte regula 29.6.1.1.

### CAPITOLUL 4 Instalații electrice

4.1. Trebuie respectate cerințele regulilor 40, 41 și 44 din partea D a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

#### 4.2. Sursa de energie în caz de avarie

4.2.1. Instalațiile navelor cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 de persoane trebuie să corespundă regulii 43 din partea D a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, și, suplimentar, navele cu destinație specială cu o lungime mai mare de 50 m trebuie să respecte cerințele regulii 42.2.6.1. din această parte.

4.2.2. Instalațiile navelor cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de peste 50 de persoane trebuie să corespundă regulii 42 din partea D a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

4.3. Măsuri de precauție împotriva electrocutării, incendiului și altor pericole de natură electrică

4.3.1. Toate instalațiile trebuie să corespundă regulilor 45.1—45.10 inclusiv din partea D a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

4.3.2. Instalațiile de pe navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de peste 50 de persoane trebuie să corespundă regulii 45.11 din partea D a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

### CAPITOLUL 5 Încăperi de mașini periodic nesupravegheate

5.1. Trebuie respectate cerințele regulilor 46—53 din partea E a cap. II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

5.2. Nave cu destinație specială care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane

Navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane trebuie analizate în mod special de către Administrație în ceea ce privește supravegherea sau nesupravegherea periodică a încăperilor de mașini și dacă este necesară prevederea unor cerințe suplimentare față de cele menționate în acest capitol, în scopul realizării unei siguranțe echivalente celei din încăperile de mașini supravegheate în mod normal.

### CAPITOLUL 6 Protecția contra incendiului

6.1. Pentru navele care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane trebuie aplicate cerințele cap. II-2 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, pentru navele de pasageri care transportă mai mult de 30 de pasageri.

6.2. Pentru navele care transportă un personal de specialitate mai mare de 50 de persoane, dar până la 200 de persoane, trebuie aplicate cerințele cap. II-2 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, pentru navele de pasageri care transportă cel mult 36 de pasageri.

6.3. Pentru navele care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 de persoane, trebuie aplicate cerințele cap. II-2 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, pentru nave de marfă.

### CAPITOLUL 7 Depozitarea explozibilului

7.1. Materialele explozive asociate navei cu destinație specială trebuie depozitate în una dintre următoarele categorii de magazine:

a) magazine integrate — compartimente ce constituie parte integrantă din navă;

b) magazine independente — care nu sunt compartimente integrate, sunt mobile și au o capacitate mai mare sau egală cu 3 m<sup>3</sup>;

c) chesoane pentru păstrarea materialelor explozive — compartimente ce nu constituie parte integrantă din navă, sunt mobile și au capacitatea mai mică de 3 m<sup>3</sup>.

7.2. Următoarele prevederi minime trebuie aplicate ținând seama de faptul că prevederi suplimentare pot fi cerute de către Administrație în funcție de tipul materialelor explozive.

7.3. Magazinele integrate nu trebuie să fie amplasate în imediata vecinătate a încăperilor de locuit și niciodată sub acestea și nici în imediata vecinătate a posturilor de comandă.

7.4. Magazinele integrate nu trebuie amplasate adiacent unui compartiment de căldări, unui compartiment de mașini, unei bucătării sau altei încăperi care reprezintă un pericol de incendiu. Dacă este necesar să se construiască magazia în vecinătatea acestor zone, trebuie să fie prevăzut un coferdam de cel puțin 0,6 m, care separă cele două spații. Acest coferdam trebuie prevăzut cu ventilație și nu trebuie să fie utilizat pentru depozitare. Unul dintre pereții care formează coferdamul trebuie să fie de construcție tip A-15, în afară de cazul când este adiacent compartimentului de mașini de categoria A, caz în care peretele va fi de tip A-30.

7.5. Este de preferat ca accesul la magazinele integrate să se facă de pe puntea deschisă, dar în nici un caz să nu se facă prin încăperile menționate la pct. 7.3 și 7.4.

7.6. Magazinele independente și chesoanele trebuie să fie amplasate pe o punte expusă într-un loc protejat de acțiunea directă a mării. Amplasarea trebuie să asigure o protecție suficientă împotriva aerului cald sau vaporilor periculoși provenind din bucătării, compartimentul pompelor etc. O atenție deosebită trebuie acordată riscului posibil de explozie ca urmare a expunerii anumitor substanțe explozive la emisiile radio.

7.7. Chesoanele pentru păstrarea materialelor explozive trebuie să fie amplasate pe puntea deschisă, cel puțin la

0,1 m deasupra acesteia și la aceeași distanță de orice ruf, în locuri de unde se poate arunca ușor conținutul peste bord.

7.8. Magaziile integrate trebuie să fie construcții fixe etanșe la apă și să fie formate din pereți permanenți de tip A-15. Pot fi permisi pereți de tip A-0, dacă încăperile adiacente magaziei nu conțin produse inflamabile.

7.9. Magaziile trebuie să fie izolate cu materiale incombustibile dacă este necesar pentru prevenirea condensării vaporilor de apă.

7.10. Corpurile de iluminat care sunt instalate în magazii trebuie să fie în execuție antiex și să fie echipate cu globuri și apărători. Comanda instalațiilor de iluminat trebuie să se facă din exteriorul magaziei. Un indicator luminos trebuie să fie prevăzut în locul de comutare pentru indicarea că circuitele sunt alimentate. Alt echipament electric și alte cabluri nu trebuie să fie instalate în magazii sau să treacă prin acestea, cu excepția cablurilor electrice pozate în canale etanșe la apă.

7.11. Prin magazine pot trece tubulaturile de apă dulce sau apă de mare, ale instalațiilor de santină, precum și tubulaturile instalațiilor montate în magazine. Tubulaturile altor instalații pot trece prin magazia de explozivi numai dacă sunt pozate în canale etanșe la apă.

7.12. Magaziile trebuie să fie prevăzute cu un dispozitiv prin care să poată fi închise în siguranță în vederea evitării accesului persoanelor neautorizate.

7.13. Stelaje, stâlpi de sprijin, grilaje sau alte dispozitive trebuie să fie instalate pentru asigurarea depozitării în siguranță a explozibililor în containerele lor de transport aprobate după o minimă curățenie.

7.14. Pardoselile magaziiilor pentru materiale explozive se vor prevedea cu o acoperire permanentă, nederapantă, care nu produce scântei.

7.15. Magaziile independente trebuie să fie cu construcții din metal, etanșe la intemperii. Interiorul trebuie să fie căptușit cu o izolație incombustibilă care să asigure standardul A-15.

7.16. Terminalele electrice de la magaziile independente pentru conectarea la instalația electrică a navei trebuie să fie etanșe la apă și să aibă o etichetă cu indicarea necesarului de energie al magaziei.

7.17. Pe magaziile independente se va prevedea o etichetă care să indice greutatea lor și greutatea maximă admisibilă a materialelor explozive.

7.18. Chesoanele trebuie să fie de construcție metalică, etanșe la apă, cu grosimea pereților și a capacului de cel puțin 3 mm. În cazul în care chesoanele sunt expuse în mod direct la razele soarelui, se vor prevedea parasolare.

7.19. Magaziile integrate trebuie să fie prevăzute cu ventilație naturală sau mecanică, dotate cu ecrane contra flăcării, pentru a se menține temperatura magaziei sub 38°C.

7.20. Magaziile independente trebuie să fie prevăzute cu ventilație naturală, dotate cu ecrane contra flăcării.

7.21. În magaziile integrate și independente trebuie să fie montată o instalație de stingere a incendiului cu sprinklere cu un debit de 24 l/m<sup>2</sup> pe minut. Mijloace echivalente pot fi acceptate de către Administrație. Comenzile trebuie să fie inscripționate vizibil conform funcției lor.

7.22. Magaziile integrate și magaziile independente se vor inscripționa în mod clar cu următorul conținut:

- a) „Compartimentul este o magazie de explozibili“;
- b) „Luminile aprinse și flacăra trebuie ținute departe“;
- c) „Ușa magaziei de explozivi trebuie ținută închisă“;
- d) „Chibriturile și brichetele trebuie să fie înlăturate înaintea intrării“;
- e) „A nu se ridica împreună cu conținutul (în cazul magaziiilor independente)“.

7.23. Chesoanele se vor inscripționa în mod clar cu următorul conținut:

- a) „Containerul este un cheson pentru păstrarea materialelor explozive“;
- b) „Luminile aprinse și flacăra trebuie ținute departe“;
- c) „Chesonul va fi ținut închis“.

7.24. Elementele detonante trebuie să fie păstrate separat de alte materiale explozive.

## CAPITOLUL 8

### Mijloace de salvare

8.1. Cerințele cap. III din Convenția SOLAS 1974\*) trebuie aplicate cu precizările date mai jos.

8.2. O navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de peste 50 de persoane trebuie să corespundă cerințelor cap. III din Convenția SOLAS 1974 pentru navele de pasageri angajate în voiaje internaționale care nu sunt voiaje internaționale scurte.

8.3. O navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 de persoane trebuie să corespundă cerințelor cap. III din Convenția SOLAS 1974 pentru navele de marfă, altele decât nave-cisternă. Totuși aceste nave pot fi dotate cu mijloace de salvare în conformitate cu pct. 8.2, dacă ele corespund cerințelor de compartimentare pentru navele care transportă un personal de specialitate de peste 50 de persoane.

8.4. Regulile 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 38.6, 44 și 45 din cap. III din Convenția SOLAS 1974 nu se aplică navelor cu destinație specială.

8.5. Dacă în cap. III din Convenția SOLAS 1974 se utilizează termenul *pasager*, acesta trebuie să însemne *personal de specialitate* în sensul acestui cod.

## CAPITOLUL 9

### Radiocomunicații

9.1. Fără a contraveni dreptului Administrației de a impune cerințe mai severe decât cele specificate în prezentul cod, navele cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor pentru navele de marfă din cap. IV din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

9.2. Navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 1600, care operează într-o zonă considerată de către Administrație a fi acoperită în mod corespunzător de facilități radiotelefonice, pot fi exceptate de către Administrație de la conformitatea cu regula 3 din cap. IV din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, cu condiția ca nava să corespundă regulii 4 din cap. IV.

## CAPITOLUL 10

### Siguranța navigației

Navele cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor cap. V din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

\*) Toate referirile din acest capitol la regulile din Convenția SOLAS 1974 se referă la Rezoluția MSC.6 (48), adoptată la 17 iunie 1983.

**Formular de certificat de siguranță pentru nave cu destinație specială****CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ  
pentru nave cu destinație specială**

(sigiliul oficial)

(țara)

Eliberat în virtutea prevederilor Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială  
(*Codul*) și din împuternicirea Guvernului .....  
(numele complet al țării)  
de către .....  
(numele complet al persoanei competente sau organizației, conform prevederilor Codului)

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Portul de înmatriculare	Tonajul brut	Numărul maxim al personalului de specialitate (inclusiv pasagerii care vor fi transportați)

Destinația specială a navei .....  
Data construcției .....

Se certifică prin prezentul certificat că:

1. Nava a fost inspectată în conformitate cu cerințele pct. 1.6 din Cod.

2. În urma inspecției s-a constatat că:

2.1. starea tehnică a corpului, mașinilor și echipamentului a fost satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava respectă prevederile cap. 2, 3, 4 și 5 din Cod;

2.2. mijloacele de salvare sunt prevăzute pentru un număr total de ..... persoane și nu mai mult. Bărcile de salvare și plutele de salvare au fost echipate în conformitate cu prevederile Codului;

2.3. nava a fost dotată cu aparat de lansare a bandulei și cu aparate radio portabile folosite pentru ambarcațiunile de salvare în conformitate cu prevederile Codului;

2.4. nava respectă prevederile Codului cu privire la mijloacele de detectare a incendiului, mijloacele de stingere a incendiului și la planurile de combatere a incendiilor;

2.5. nava respectă cerințele Codului în ceea ce privește echipamentul de navigație de la bordul navei, scările de pilot și instalațiile mecanice de ridicare a piloților, precum și publicațiile maritime;

2.6. nava a fost dotată cu lumini, figuri, mijloace de producere a semnalelor sonore și a semnalelor de alertare pentru cazurile de pericol, în conformitate cu prevederile Codului și ale Regulamentului internațional pentru prevenirea coliziunilor pe mare, în vigoare;

2.7. nava respectă prevederile Codului în ceea ce privește radiotelegrafia/radiotelefonie\*);

2.8. funcționarea instalației radiotelegrafice pentru bărcile de salvare cu motor și/sau aparatele radio portabile pentru ambarcațiunile de salvare, dacă este cazul, respectă prevederile Codului;

2.9. din toate celelalte puncte de vedere nava corespunde prevederilor pertinente ale Codului.

3. Nava, conform prevederilor pct. 1.4/1.7.4\*) din Cod, este exceptată de la prevederile ..... din Cod.

4. Navei i s-au dat/nu i s-au dat certificatele eliberate conform Convenției SOLAS din 1974, așa cum a fost amendată prin Protocolul la SOLAS din 1978.

Prezentul certificat este valabil până la ....., sub rezerva efectuării inspecțiilor anuale și periodice în conformitate cu ..... din Cod.

Eliberat .....  
(locul de eliberare a certificatului)

.....  
(data eliberării)

(semnătura persoanei oficiale  
autorizate să elibereze certificatul)

(sigiliul sau ștampila autorității care a eliberat certificatul, după caz)

\*) Se elimină, după caz.







**AMENDAMENTE****la codul de siguranță pentru nave cu destinație specială (Cod)  
referitor la ambarcațiunile de salvare de la bordul navelor-școală cu vele****1. Se amendează capitolul 1 punctul 1.2 (Aplicare) din Cod după cum urmează:**

„Cu excepția celor prevăzute la pct. 8.3, acest cod se aplică fiecărei nave noi cu destinație specială cu un tonaj brut care nu este mai mic de 500. De asemenea, Administrația poate aplica aceste prevederi, în măsura în care este rezonabil și posibil, navelor cu destinație specială cu un tonaj brut mai mic de 500.“

**2. Se amendează capitolul 1 punctul 1.3.4 din Cod după cum urmează:**

„1.3.4. Cu excepția celor prevăzute la pct. 8.3, *navă cu destinație specială* înseamnă o navă autopropulsată mecanic care, potrivit destinației sale, transportă la bord un personal de specialitate mai mare de 12 persoane, inclusiv pasageri. Navele cu destinație specială cărora li se aplică acest cod includ următoarele tipuri:

1. nave pentru cercetare, expediții și nave hidrografice;
2. nave-școală pentru pregătirea personalului marinăresc;
3. nave pentru prelucrarea peștelui și a balenelor, care nu se utilizează la capturarea acestora;
4. nave pentru prelucrarea altor resurse vii ale mării, care nu se utilizează la capturarea acestora;
5. alte nave cu caracteristici de construcție și moduri de exploatare similare navelor menționate de la 1 până la 4, care, în opinia Administrației, pot fi incluse în această grupă.“

**3. Se înlocuiește capitolul 8 cu următorul:****„CAPITOLUL 8*****Mijloace de salvare*<sup>1)</sup>**

8.1. Cerințele cap. III din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, trebuie aplicate cu precizările de mai jos.

8.2. O navă cu destinație specială, care transportă personal de specialitate în număr mai mare de 50 de persoane, trebuie să corespundă cerințelor cuprinse în cap. III din Convenția SOLAS 1974 pentru navele de pasageri angajate în voiaje internaționale care nu sunt voiaje internaționale scurte.

8.3. Fără a contraveni prevederilor pct. 8.2, navele-școală cu vele care transportă personal de specialitate în număr mai mare de 50 de persoane (cursanți), fie că sunt sau nu sunt autopropulsate mecanic și indiferent de tonajul lor brut, pot ca, în loc să respecte cerințele regulilor 20.1.1, 20.1.2 sau 20.1.3 din cap. III din Convenția SOLAS 1974:

- a) să corespundă cerințelor regulii 20.1.5 din cap. III din Convenția SOLAS 1974, incluzând prevederea a cel puțin unei bărci de urgență conform regulii 20.2.2 din cap. III; și
- b) suplimentar, să aibă la bord un costum hidrotermic care să corespundă regulii 33 din cap. III din Convenția SOLAS 1974, pentru fiecare persoană de la bord, în afară de cazul în care:

- (i) pentru lansarea la apă a plutelor de salvare sunt prevăzute grui; sau
- (ii) nava este în mod constant angajată în zone cu climă caldă, unde, după opinia Administrației, costumele hidrotermice nu sunt necesare.

8.4. O navă cu destinație specială, care transportă personal de specialitate în număr de cel mult 50 de persoane, trebuie să corespundă cerințelor din cap. III din Convenția SOLAS 1974 pentru navele de marfă, altele decât nave-cisternă. Totuși aceste nave pot fi dotate cu mijloace de salvare în conformitate cu pct. 8.2, dacă ele corespund cerințelor de compartimentare pentru navele care transportă un personal de specialitate de peste 50 de persoane.

8.5. Regulile 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 45 și 46 din cap. III din Convenția SOLAS 1974 nu sunt aplicabile navelor cu destinație specială.

8.6. Dacă în cap. III din Convenția SOLAS 1974 se utilizează termenul *pasager*, în sensul acestui cod el trebuie înțeles ca *personal de specialitate*.“

**4. Se înlocuiește capitolul 9 cu următorul:****„CAPITOLUL 9*****Radiocomunicații***

Navele cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor cap. IV din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.“

**5. Se înlocuiește „Formularul de Certificat de siguranță pentru nave cu destinație specială“ existent cu formularul revizuit prevăzut în apendice, care trebuie să fie suplimentat cu o „Listă a echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nave cu destinație specială (formular SPS)“ prezentată în anexa lui.**

<sup>1)</sup> Toate referirile din acest capitol la regulile Convenției SOLAS 1974 se fac la cele amendate în 1983.

**Formular de Certificat de siguranță pentru nave cu destinație specială****CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ  
pentru nave cu destinație specială**

Acest certificat trebuie să fie suplimentat cu o listă a echipamentului (formular SPS).

(sigiliul oficial)

(statul)

Eliberat în virtutea prevederilor Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială din  
împuternicirea Guvernului .....

(numele statului)

de către .....

(persoana sau organizația autorizată)

Caracteristicile navei<sup>2)</sup>

Numele navei .....

Numărul sau literele distinctive .....

Portul de înmatriculare.....

Tonajul brut .....

Zonele maritime în care nava este certificată să opereze (regula IV/2 din SOLAS) .....

Numărul IMO<sup>3)</sup>.....

Destinația specială a navei .....

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

Se certifică prin prezentul certificat că:

1. Nava a fost inspectată în conformitate cu cerințele regulii 1.6 din Cod.

2. În urma inspecției s-a constatat că:

2.1. nava respectă prevederile Codului cu privire la:

a) structură, mașini principale și auxiliare, căldări și alte recipiente sub presiune;

b) dispunerea și detaliile privind compartimentarea etanșă;

2.2. nava respectă prevederile Codului cu privire la protecția constructivă contra incendiilor, la instalațiile și mijloacele de protecție contra incendiului și planurile de combatere a incendiilor;

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

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

2.5. nava corespunde prevederilor Codului în ceea ce privește instalațiile radio;

2.6. funcționarea instalațiilor radio folosite pe mijloacele de salvare a fost în conformitate cu prevederile Codului;

2.7. nava respectă prevederile Codului în ceea ce privește echipamentul de navigație de la bordul navei, mijloacele de îmbarcare pentru piloți și publicațiile maritime;

2.8. nava a fost dotată cu lumini, figuri, mijloace de producere a semnalelor sonore și semnalelor de alertare pentru cazurile de sinistru, în conformitate cu prevederile Codului și ale Regulamentului internațional pentru prevenirea coliziunilor pe mare, în vigoare;

2.9. din toate celelalte puncte de vedere nava este în conformitate cu prevederile relevante ale Codului.

3. S-a eliberat/nu s-a eliberat<sup>4)</sup> un certificat de scutire.

4. Navei i s-au eliberat/nu i s-au eliberat<sup>4)</sup> certificate conform Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

Prezentul certificat este valabil până la .....

Eliberat la .....

(locul de eliberare a certificatului)

.....

(data eliberării)

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

(sigiliul sau ștampila autorității care a eliberat certificatul, după caz)

<sup>2)</sup> Alternativ, caracteristicile navei pot fi scrise pe orizontală în casete.

<sup>3)</sup> Se face referire la Schema cu numărul IMO de identificare a navelor, adoptată de către Organizație prin Rezoluția A.600 (15).

<sup>4)</sup> Se elimină, după caz.



**Atestarea inspecțiilor periodice efectuate la instalațiile radio menționate  
în secțiunea 2.5 din acest certificat**

Se certifică prin prezentul certificat că nava a fost inspectată în conformitate cu pct. 1.6 din Cod și s-a constatat că ea corespunde prevederilor relevante din Cod.

Inspecția periodică	Semnat .....
	(semnătura persoanei oficiale autorizate)
	Locul .....
	Data .....
	(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)
Inspecția periodică	Semnat .....
	(semnătura persoanei oficiale autorizate)
	Locul .....
	Data .....
	(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)
Inspecția periodică	Semnat .....
	(semnătura persoanei oficiale autorizate)
	Locul .....
	Data .....
	(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)
Inspecția anuală	Semnat .....
	(semnătura persoanei oficiale autorizate)
	Locul .....
	Data .....
	(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Acceptare pentru extinderea acestui certificat

Nava corespunde prevederilor relevante din Cod și, în conformitate cu pct. 1.7.3, acest certificat este acceptat ca fiind valabil până la:

Semnat .....

(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul .....

Data .....

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

ANEXĂ

**LISTA ECHIPAMENTULUI  
pentru Certificatul de siguranță pentru nave cu destinație specială (formular SPS)**

Această listă trebuie să fie permanent atașată la Certificatul de siguranță pentru nave cu destinație specială.

**Lista echipamentului pentru conformitate cu Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială**

**1. Caracteristicile navei**

Numele navei .....

Numărul sau literele distinctive .....

Numărul personalului de specialitate (inclusiv pasagerii) pentru care este autorizată .....

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

**2. Date cu privire la mijloacele de salvare**

1. Numărul total al persoanelor pentru care sunt prevăzute mijloace de salvare	.....	
	Babord	Tribord
2. Numărul total de bărci de salvare	.....	.....
2.1. Numărul total de persoane ce pot fi preluate de acestea	.....	.....
2.2. Numărul de bărci de salvare parțial închise (SOLAS, regula III/42)	.....	.....
2.3. Numărul de bărci de salvare cu redresare automată, parțial închise (SOLAS, regula III/43)	.....	.....
2.4. Numărul de bărci de salvare total închise (SOLAS, regula III/44)	.....	.....
2.5. Alte bărci de salvare	.....	.....
2.5.1. Numărul	.....	.....
2.5.2. Tipul	.....	.....

3. Numărul de bărci de salvare cu motor (incluse în numărul total al bărcilor de salvare menționat mai sus) .....
- 3.1. Numărul de bărci de salvare dotate cu proiectoare .....
4. Numărul de bărci de urgență .....
- 4.1. Numărul de bărci care sunt incluse în numărul total de bărci de salvare menționat mai sus .....
5. Plute de salvare .....
- 5.1. Cele pentru care sunt cerute dispozitive de lansare la apă aprobate .....
- 5.1.1. Numărul de plute de salvare .....
- 5.1.2. Numărul de persoane care pot fi preluate de acestea .....
- 5.2. Cele pentru care nu se cer dispozitive de lansare la apă aprobate .....
- 5.2.1. Numărul de plute de salvare .....
- 5.2.2. Numărul de persoane care pot fi preluate de acestea .....
6. Aparate plutitoare .....
- 6.1. Numărul de aparate .....
- 6.2. Numărul de persoane care pot primi ajutor .....
7. Numărul de colaci de salvare .....
8. Numărul de veste de salvare .....
9. Costume hidrotermice .....
- 9.1. Numărul total .....
- 9.2. Numărul de costume care corespund cerințelor pentru vestele de salvare .....
10. Numărul de mijloace de protecție termică<sup>1)</sup> .....
11. Instalații radio utilizate pe mijloace de salvare .....
- 11.1. Numărul de transpondere radar .....
- 11.2. Numărul de aparate radiotelefonice VHF de emisie-recepție .....

### 3. Date cu privire la instalațiile radio

Articolul	Existent la bord
1. Sisteme primare	
1.1. Instalație radio VHF	
1.1.1. Procesor ASN	.....
1.1.2. Receptor de veghe ASN	.....
1.1.3. Radiotelefonie	.....
1.2. Instalație radio MF	
1.2.1. Procesor ASN	.....
1.2.2. Receptor de veghe ASN	.....
1.2.3. Radiotelefonie	.....
1.3. Instalație radio MF/HF	
1.3.1. Procesor ASN	.....
1.3.2. Receptor de veghe ASN	.....
1.3.3. Radiotelefonie	.....
1.3.4. Radiotelegrafie cu imprimare directă	.....
1.4. Stație de comunicații navă-uscat INMARSAT	.....
2. Mijloace secundare de alarmare	
3. Echipamente pentru recepționarea informațiilor privind siguranța maritimă	
3.1. Receptor NAVTEX	.....
3.2. Receptor AGG	.....
3.3. Receptor radiotelegrafic HF cu imprimare directă	.....
4. Radiobalize pentru localizarea sinistrelor prin satelit	
4.1. COSPAS-SARSAT	.....
4.2. INMARSAT	.....
5. Radiobalize pentru localizarea sinistrelor VHF	.....
6. Transponder radar naval	.....
7. Receptor de veghe pe frecvența radiotelefonică pentru caz de pericol de 2.182 kHz <sup>2)</sup>	.....
8. Dispozitiv pentru generarea semnalului de alarmă radiotelefonic pe 2.182 kHz <sup>3)</sup>	.....

<sup>1)</sup> Excluzând cele cerute prin regulile III/38.5.1.24, III/41.8.31 și III/47.2.2.13 din Convenția SOLAS.

<sup>2)</sup> Dacă Comitetul Securității Maritime nu stabilește altă dată, acest punct nu este necesar a fi reprodus în lista atașată la certificatele eliberate după 1 februarie 1999.

<sup>3)</sup> Acest punct nu este necesar a fi reprodus în lista atașată la certificatele eliberate după 1 februarie 1999.

### 4. Metode folosite pentru a asigura disponibilitatea instalațiilor radio (regulile IV/15.6 și 15.7 din SOLAS)

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

**5. Nave cu destinație specială construite înainte de 1 februarie 1995, care nu corespund tuturor cerințelor aplicabile ale cap. IV din Convenția SOLAS, așa cum a fost amendată<sup>4)</sup>**

	Cerințele regulilor	Existent la bord
Ore de ascultare pe operator	.....	.....
Numărul de operatori	.....	.....
Dacă este montată alarma automată	.....	.....
Dacă este montată instalația principală	.....	.....
Dacă este montată instalația de rezervă	.....	.....
Dacă transmiiătoarele principale și de rezervă sunt separate electric sau sunt combinate	.....	.....

**6. Navele cu destinație specială construite înainte de 1 februarie 1992, care nu îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile ale cap. III din Convenția SOLAS, așa cum a fost amendată<sup>5)</sup>**

	Existent la bord
Instalație radiotelegrafică pentru bărcile de salvare	.....
Aparat de radio portabil pentru ambarcațiunile de salvare	.....
Radiobaliză pentru localizarea sinistrelor pentru ambarcațiunile de salvare (121,5 MHz și 243,0 MHz)	.....
Aparat radiotelefonice de emisie-recepție	.....

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

(locul de eliberare a listei)

.....  
(data eliberării)

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

(sigiliul sau ștampila autorității care a eliberat lista, după caz)

<sup>4)</sup> Această secțiune nu este necesar a fi reprodusă în lista atașată la certificatele eliberate după 1 februarie 1999.

<sup>5)</sup> Această secțiune nu este necesar a fi reprodusă în lista atașată la certificatele eliberate după 1 februarie 1995.

**PREȘEDINTELE ROMÂNIEI**

**D E C R E T**

**pentru promulgarea Legii privind acceptarea Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.534 (13) la Londra la 17 noiembrie 1983, precum și a amendamentelor din 1996 referitoare la acesta**

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

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

Articol unic. — Se promulgă Legea privind acceptarea Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.534 (13) la Londra la 17 noiembrie 1983, precum și a amendamentelor din 1996 referitoare la acesta și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**PREȘEDINTELE ROMÂNIEI  
TRAIAN BĂSESCU**

București, 22 martie 2005.  
Nr. 157.

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București,  
IBAN: RO75RNCB5101000000120001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 224.09.71/150, fax 225.00.43, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro  
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, tel./fax 410.77.36 și 410.47.23  
Tiparul: Regia Autonomă „Monitorul Oficial”



5 948368 015333