

31982L0714

L 301/1

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

28.10.1982

DIRECTIVA CONSILIULUI
din 4 octombrie 1982
de stabilire a condițiilor tehnice pentru navele de navigație interioară
(82/714/CEE)

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, în special articolul 75,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Adunării parlamentare ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

întrucât obiectivele și punerea în aplicare a unei politici comune de transport necesită, *inter alia*, în domeniul navigației interioare, ca deplasarea navelor pe rețeaua Comunității să se desfășoare în cele mai bune condiții în ceea ce privește siguranța și concurența;

întrucât Directiva 76/135/CEE a Consiliului din 20 ianuarie 1976 privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigabilitate pentru navele de navigație interioară ⁽³⁾, modificată ultima dată de Directiva 78/1016/CEE ⁽⁴⁾, prevede că vor fi adoptate de către Consiliu dispoziții comune de instituire a condițiilor tehnice pentru navele de navigație interioară; întrucât scopul prezentei directive este de a stabili aceste cerințe; întrucât, cu toate acestea, anumite categorii de nave trebuie excluse din domeniul prezentei directive;

întrucât căile navigabile interioare ale Comunității sunt diferite din punct de vedere al siguranței și, prin urmare, trebuie împărțite în

zone; întrucât este de dorit să nu se intre în contradicție cu sistemul stabilit de Convenția revizuită privind navigația pe Rin;

întrucât se dorește introducerea unui certificat comunitar de navigație interioară, valabil pe toate căile navigabile interioare ale Comunității cu excepția celor unde se aplică Convenția revizuită privind navigația pe Rin, care să ateste conformitatea navelor cu cerințele tehnice comune;

întrucât trebuie să fie posibilă utilizarea certificatului de inspecție, eliberat în conformitate cu articolul 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin, pentru toate căile navigabile ale Comunității, sub rezerva, în anumite cazuri, deținerii unui certificat comunitar suplimentar;

întrucât, dată fiind importanța locală și cerințele suplimentare de siguranță ale acestora, statele membre trebuie să fie împuternicite să excepteze, de la aplicarea totală sau parțială a prezentei directive, anumite nave care nu navighează pe căile navigabile interioare ale altor state membre;

întrucât trebuie stabilite datele la care se efectuează inspecțiile în urma cărora se eliberează certificatul pentru navele în serviciu;

întrucât, pentru a facilita adaptarea rapidă a anexelor la prezenta directivă la progresele tehnice, trebuie stabilită o procedură eficientă de modificare;

întrucât, în baza articolului 7 din Directiva 76/135/CEE, măsurile prevăzute în directiva menționată rămân în vigoare până la intrarea în vigoare a prezentei directive; întrucât este necesar ca Directiva 76/135/CEE să continue să se aplice navelor care nu fac obiectul prezentei directive,

⁽¹⁾ JO C 289, 19.11.1979, p. 25.

⁽²⁾ JO C 182, 21.7.1980, p. 16.

⁽³⁾ JO L 21, 29.1.1976, p. 10.

⁽⁴⁾ JO L 349, 13.12.1978, p. 31.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

TITLUL I

Dispoziții generale

Articolul 1

În înțelesul prezentei directive, căile navigabile interioare ale Comunității se clasifică după cum urmează:

- Zonele 1 și 2: căile navigabile enumerate în capitolul 1 din anexa I;
- Zona 3: căile navigabile enumerate în capitolul 2 din anexa I;
- Zona 4: toate celelalte căi navigabile ale Comunității.

Zona R cuprinde căile navigabile menționate anterior pentru care se vor elibera certificate de inspecție în conformitate cu articolul 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin în redactarea textului acestui articol existentă la data adoptării prezentei directive.

Articolul 2

(1) Prezenta directivă se aplică:

- navelor cu o capacitate brută de încărcare totală care depășește sau egală cu 15 tone sau navelor cu un deplasament care depășește sau egal cu 15 metri cubi;
 - remorcherelor și împingătoarelor, inclusiv acelor al căror deplasament este mai mic de 15 metri cubi, cu condiția ca acestea să fi fost construite pentru a remorca, a împinge sau a deplasa în cuplu cu alte nave.
- (2) Sunt excluse de la aplicarea prezentei directive:
- navele de pasageri;
 - ferry-boat-urile;
 - echipamentul plutitor;
 - construcțiile și materialele plutitoare, inclusiv cele care sunt deplasate dintr-un loc în altul;
 - ambarcațiunile de agrement;
 - navele de serviciu ale autorităților de control și navele de serviciu pentru stingerea incendiilor;
 - navele militare;
 - navele maritime, inclusiv remorcherele și împingătoarele maritime care navighează în ape cu maree sau se bazează pe acestea ori care se află temporar pe căile de navigație interioară, având o autorizație de navigație valabilă;
 - remorcherele și împingătoarele al căror deplasament este mai mic de 15 metri cubi, care au fost construite pentru a remorca, a împinge sau a deplasa în cuplu numai cu nave al căror deplasament este mai mic de 15 metri cubi.

Articolul 3

Navele care navighează pe căile navigabile ale Comunității enumerate în articolul 1 vor avea la bord:

- un certificat eliberat în conformitate cu articolul 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin, atunci când navighează pe o cale navigabilă din zona R;
- un certificat de navigație interioară comunitar eliberat navelor conforme cu cerințele tehnice din anexa II, atunci când navighează pe căile navigabile ale celorlalte zone.

Certificatul comunitar se întocmește conform modelului din anexa III și este eliberat în conformitate cu prezenta directivă.

Articolul 4

(1) Toate navele care au la bord un certificat valabil, eliberat în conformitate cu articolul 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin, pot naviga pe căile navigabile ale Comunității numai în baza aceluși certificat.

(2) Cu toate acestea, toate navele care au la bord certificatul prevăzut la alineatul (1) trebuie să aibă la bord și un certificat suplimentar de navigație interioară (certificat comunitar suplimentar):

- în cazul în care navighează pe căile navigabile din zonele 3 și 4 și doresc să beneficieze de cerințele tehnice reduse, aplicabile pe aceste căi navigabile;
- în cazul în care navighează pe căile navigabile din zonele 1 și 2 iar statul membru implicat adoptă, în conformitate cu articolul 5, cerințe tehnice suplimentare pentru aceste căi navigabile.

Certificatul comunitar suplimentar se întocmește conform modelului prezentat în anexa IV și este eliberat de autoritățile naționale competente la prezentarea certificatului prevăzut la alineatul (1) și în condițiile stabilite de către acestea.

Articolul 5

(1) Fiecare stat membru poate adopta, sub rezerva cerințelor Convenției revizuite pentru navigația pe Rin și după consultarea Comisiei, cerințe tehnice suplimentare celor din anexa II pentru navele care navighează pe căile navigabile din zonele 1 și 2 de pe teritoriul său.

Cerințele suplimentare se comunică celorlalte state membre și Comisiei cu cel puțin șase luni înainte de intrarea lor în vigoare, cu excepția cazului în care la 21 ianuarie 1977 erau deja în vigoare.

(2) Respectarea de către nave a acestor cerințe suplimentare se menționează în certificatul comunitar prevăzut la articolul 3 sau în certificatul comunitar suplimentar, în cazul în care se aplică articolul 4 alineatul (2).

Articolul 6

Orice navă care are la bord un certificat eliberat în temeiul Regulamentului pentru transportul substanțelor periculoase pe Rin (ADNR) poate transporta mărfuri periculoase pe teritoriul Comunității în condițiile stabilite în acest certificat.

Orice stat membru poate cere ca navele care nu au la bord un certificat ADNR să fie autorizate să transporte mărfuri periculoase pe teritoriul său numai în cazul în care respectă cerințele suplimentare celor stabilite în prezenta directivă. Aceste cerințe sunt comunicate Comisiei și celorlalte state membre.

Articolul 7

(1) Statele membre pot excepta de la aplicarea totală sau parțială a prezentei directive:

- (a) navele care navighează pe căile navigabile care nu sunt legate prin căi navigabile interioare de căile navigabile ale celorlalte state membre,
- (b) navele a căror capacitate brută de încărcare nu depășește 350 de tone, care sunt construite înainte de 1 ianuarie 1950 și care navighează exclusiv pe căile navigabile naționale.

(2) Statele membre pot autoriza, pentru navigația pe căile navigabile naționale, excepții de la una sau mai multe dispoziții ale prezentei directive pentru voiaje scurte de interes local sau în zona porturilor. Derogările respective și voiajele sau zona de valabilitate a acestora se precizează în certificatul navei.

(3) Derogările adoptate în temeiul prezentului articol sunt notificate Comisiei.

(4) Orice stat membru care, în urma derogărilor acordate în conformitate cu alineatele (1) și (2), nu are nave care, conform dispozițiilor prezentei directive, să opereze pe căile navigabile ale statului membru respectiv, nu trebuie să se conformeze articolelor 9, 10 și 12.

TITLUL II

Condiții și norme de eliberare a certificatelor comunitare pentru căi navigabile

Articolul 8

(1) Certificatul comunitar va fi eliberat navelor date în exploatare începând cu 1 ianuarie 1985, în urma unei inspecții tehnice efectuate înainte de punerea în funcțiune a navei cu scopul de a verifica conformitatea navei cu cerințele tehnice prevăzute în anexa II.

(2) Certificatul comunitar se eliberează navelor aflate în exploatare la 1 ianuarie 1985 și navelor date în exploatare înainte de această dată, în urma unei inspecții tehnice care trebuie efectuată între 1 ianuarie 1986 și 1 iulie 1998, în conformitate cu un calendar care trebuie stabilit de către fiecare stat membru, cu scopul de a verifica conformitatea navei cu cerințele tehnice prevăzute în anexa II. Calendarul se notifică atât Comisiei cât și celorlalte state membre.

Cu toate acestea, în cazul navelor care navighează exclusiv pe căile navigabile naționale și care au fost date în exploatare înainte de 1 ianuarie 1970, orice stat membru poate decide să prelungească cu șapte ani perioada în care trebuie să fie efectuată inspecția tehnică.

(3) Dacă este cazul, conformitatea navei cu cerințele suplimentare prevăzute în articolul 5 va fi verificată în timpul inspecțiilor tehnice prevăzute la alineatele precedente sau în cursul unei inspecții tehnice efectuate la cererea proprietarului navei.

Articolul 9

Certificatul comunitar se eliberează de către autoritatea națională competentă a statului membru în care este înmatriculată nava sau, în lipsa acesteia, a statului membru unde se află portul de origine al navei sau, în lipsa acestuia, a statului membru în care este stabilit proprietarul.

Aceste autorități pot cere autorităților competente ale altui stat membru, dacă este cazul, să elibereze certificatul.

Fiecare stat membru întocmește o listă cu autoritățile din stat competente să elibereze certificatele și o transmite Comisiei și celorlalte state membre.

Orice stat membru care, în baza articolului 7 alineatul (4), nu și-a desemnat o autoritate competentă, poate solicita unui alt stat membru sau altor state membre să însărcineze autoritățile lor competente să elibereze certificatele Comunitare pentru navele înmatriculate sau care își au portul de origine pe teritoriul său ori care aparțin unor persoane stabilite pe teritoriul său.

Articolul 10

Inspecția tehnică menționată la articolul 8 se efectuează de către autoritățile competente, care pot să nu supună nava, în totalitate sau parțial, inspecției tehnice, în măsura în care, dintr-un atestat valabil eliberat de către o societate de clasificare agreeată de către statul în care este eliberat certificatul, rezultă că nava respectă, în totalitate sau parțial, cerințele tehnice din anexa II.

Fiecare stat membru întocmește o listă cu autoritățile din stat competente să elibereze certificatele și o transmite Comisiei și celorlalte state membre.

Articolul 11

Perioada de valabilitate a certificatului comunitar se determină de către autoritatea competentă pentru eliberarea acestui certificat, pentru fiecare caz în parte. Cu toate acestea, această perioadă nu poate depăși 10 ani.

Articolul 12

Fiecare stat membru stabilește condițiile în care poate fi înlocuit un certificat valabil care a fost pierdut sau deteriorat.

TITLUL III

Condiții și norme de reînnoire sau de modificare a certificatelor*Articolul 13*

Certificatul comunitar se reînnoiește la expirarea perioadei sale de valabilitate, în conformitate cu condițiile și normele prevăzute pentru eliberarea acestor certificate.

Articolul 14

În mod excepțional, valabilitatea certificatului poate fi prelungită pentru o durată maximă de 12 luni de către autoritatea care l-a eliberat sau l-a reînnoit.

Această prelungire se menționează în certificatul comunitar.

Articolul 15

În cazul unor modificări sau reparații importante care afectează siguranța structurii sau caracteristicile navei, aceasta trebuie să fie inspectată tehnic încă o dată, înainte de a pleca în altă cursă, conform dispozițiilor articolului 8.

În urma acestei inspecții, se eliberează un nou certificat în care se menționează caracteristicile tehnice ale navei.

În cazul în care certificatul este eliberat în alt stat membru decât în cel care a eliberat sau a reînnoit certificatul inițial, autoritatea competentă care a eliberat sau reînnoit certificatul este informată în termen de o lună cu privire la acest lucru.

TITLUL IV

Refuz sau retragere*Articolul 16*

Orice decizie privind refuzul de a elibera sau reînnoi certificatul comunitar trebuie să prezinte motivele care au stat la bază. Persoana interesată este înștiințată asupra acestora și asupra căii de atac, precum și cu privire la termenele de atac admise în statul membru în cauză.

Orice certificat valabil poate fi retras de către autoritatea competentă care l-a eliberat sau reînnoit, în cazul în care nava nu mai respectă cerințele tehnice specificate în certificatul său.

TITLUL V

Control*Articolul 17*

(1) Autoritățile competente ale unui stat membru pot să verifice în orice moment dacă o navă deține la bord un certificat valabil

în sensul prezentei directive și dacă îndeplinește cerințele stabilite în certificat (certIFICATE).

(2) În cazul în care în timpul inspecției autoritățile constată că certificatul nu este valabil sau că nava nu respectă cerințele stabilite în certificat, dar că absența valabilității ori nerespectarea cerințelor nu constituie un pericol evident, proprietarul navei sau reprezentantul acestuia trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a remedia situația. Autoritatea care a eliberat certificatul sau care l-a reînnoit ultima dată va fi informată despre acesta.

(3) În cazul în care autoritățile constată, cu ocazia inspecției menționate în alineatul (1), că certificatul nu se află la bord sau că nava prezintă un pericol evident, acestea pot să oprească nava să navigheze până la momentul în care vor fi fost luate măsurile necesare pentru a remedia situația.

De asemenea, acestea pot adopta măsuri care să permită navei să navigheze în siguranță, dacă este cazul după ce și-a încheiat transportul, până la locul unde va fi inspectată ori reparată. Autoritatea care a eliberat sau care a reînnoit ultima dată certificatul este informată cu privire la aceasta.

(4) Un stat membru care a oprit o navă să navigheze sau care a înștiințat proprietarul asupra intenției sale de a face acest lucru în situația în care nu sunt remediate deficiențele constatate informează autoritatea statului membru care a eliberat sau reînnoit ultima dată certificatul cu privire la decizia luată sau pe care intenționează să o ia.

(5) Orice decizie de a întrerupe navigația unei nave luată în temeiul măsurilor adoptate în aplicarea prezentei directive trebuie să prezinte în detaliu motivele pe care se întemeiază. Decizia se comunică părții interesate care, în același timp, este informată cu privire la căile de atac de care dispune în baza actelor cu putere de lege în vigoare în statele membre și la termenele de atac.

TITLUL VI

Dispoziții aplicabile navelor din țări terțe*Articolul 18*

Până la încheierea acordurilor privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigabilitate între Comunitate și țări terțe, statele membre pot recunoaște certificatele de navigabilitate ale navelor din state terțe și pot elibera, dacă este cazul, certificate comunitare sau certificate comunitare suplimentare navelor din țări terțe în conformitate cu prezenta directivă.

TITLUL VII

Adaptarea anexelor prezentei directive la progresul tehnic*Articolul 19*

Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, la propunerea Comisiei, adoptă orice modificări necesare pentru adaptarea anexelor prezentei directive la progresul tehnic.

TITLUL VIII

Articolul 22

Dispoziții finale

Statele membre, după consultarea Comisiei, adoptă dispozițiile necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până cel târziu la 1 ianuarie 1985.

Articolul 20

Directiva 76/135/CEE continuă să se aplice:

- navelor aflate în funcțiune menționate în articolul 8 alineatul (2) din prezenta directivă până la momentul în care vor fi supuse inspecției prevăzute în acest articol;
- navelor de pasageri;
- navelor care dețin un certificat comunitar, dar care încă nu respectă cerințele din anexa II, în conformitate cu normele stabilite în capitolul 13 punctul 13.01 litera (a).

Articolul 23

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Luxemburg, 4 octombrie 1982.

Articolul 21

Prezenta directivă nu aduce atingere dispozițiilor privind alcătuirea, calificarea echipajelor și certificatele necesare aplicabile în statele membre.

Pentru Consiliu

Președintele

H. GROVE

ANEXA I

**LISTA CĂILOR NAVIGABILE INTERIOARE COMUNITARE REPARTIZATE GEOGRAFIC
ÎN ZONELE 1, 2, 3 ȘI 4**

(Articolul 1 din directivă)

CAPITOLUL I

Zona 1*Republica Federală Germania*

Ems: de la linia care leagă farurile din Delfzijl și din Knock înspre larg până la 53°30' latitudine Nord și 6°45' longitudine Est (și anume în afara zonei de transbordare pentru vrachiere în Alte Ems, ținând cont de tratatul de cooperare Ems-Dollart).

Zona 2*Republica Federală Germania*

Ems: de la linia care pornește de la intrarea în port spre Papenburg traversând Ems și care leagă stația de pompare din Diemen (Diemer Schöpfwerk) și deschiderea digului de la Halte până la linia care leagă farurile din Delfzijl și din Knock, ținând cont de tratatul de cooperare Ems-Dollart.

Jade: în interiorul liniei care leagă farul superior din Schillighörn și turnul din Langwarden.

Weser: de la podul de cale ferată din Bremen până la linia care leagă turnurile din Langwarden și Cappel cu brațul secundar Schweiburg, inclusiv brațele secundare Kleine Weser, Rekumer-Loch și Rechter Nebernarm.

Elba: de la limita inferioară a portului Hamburg până la linia care leagă baliza din Döse și punctul nord-vest al Hohe Ufer (Diekesand) cu afluenții Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau și Stör (în fiecare caz de la baraj până la gura fluviului), inclusiv Nebenelbe.

Meldorfer Bucht: în interiorul liniei care leagă vârful din nord-vest al Hohe Ufer (Dieksand) și capul digului de vest de la Büsum.

Flensburger Förde: în interiorul liniei care leagă farul din Kekenis și Birknack.

Eckernförder Bucht: în interiorul liniei care leagă Bocknis-Eck la vârful din nord-est al continentului până la Daenisch Niernhof.

Kieler Förde: în interiorul liniei care leagă farul din Bülk și monumentul comemorativ al marinei din Laboe.

Leda: de la intrarea în avanportul ecluzei maritime din Leer până la gura râului.

Hunte: din portul Oldenburg și de la 200 de metri în aval de Amalienbrücke din Oldenburg până la gura râului.

Lesum: de la podul de cale ferată din Bremen-Burg până la gura râului.

Este: de la poarta barajului din Buxtehude până la digul de baraj din Este.

Lühe: de la moara situată la 250 de metri în amonte de podul rutier din Marschdamm-Horneburg până la digul de baraj din Lühe.

Schwinge: de la podul pietonal situat în aval de bastionul Gildenstern din Stade până la digul de baraj din Schwinge.

Freiburger-Hafenpriel: de la ecluzele de pe Freiburg/Elba până la gura râului.

Oste: de la barajul morii din Bremervörde până la digul de baraj din Oste.

Pinnau: de la podul de cale ferată din Pinneburg până la digul de baraj din Pinnau.

Krückau: de la moara de apă de la Elmshorn până la digul de baraj din Krückau.

Stör: de la Pegel Rensing până la digul de baraj de la Stör.

Eider: de la canalul Gieselau până la digul de baraj din Eider.

Nord-Ostese-Kanal (Canalul Kiel): de la linia care leagă capetele de diguri Brunsbüttel până la linia care leagă semnalele luminoase de intrare din Kiel-Holtenau și Schirnauer See, Bergstedter See, Audorfer See, Obereider See cu Enge, canalul navigabil din Achterwehrer și Flemhuder See.

Trave: de la podul de cale ferată și de la podul Holstern (Stadttrave) din Lübeck până la linia care leagă cele două capete de diguri exterioare din Travemünde și Pötenitzer Wiek și Dassower See.

Schlei: interiorul liniei care leagă capetele digului din Schleimünde.

Republica Franceză

Sena: în aval de portul Jeanne d'Arc din Rouen.

Garonne și Gironde: în aval de podul de piatră la Bordeaux.

Ron: în aval de podul Trinquetaille din Arles și în continuare spre Marsilia.

Regatul Țărilor de Jos:

Dollard

Eems

Waddenzee: inclusiv legăturile cu Marea Nordului.

Ijsselmeer: inclusiv Markermeer și Ijmeer, dar exceptând Gouzee.

Waterweg din Rotterdam și Scheur.

Hollands Diep.

Harlingvliet și Vuile Gat: inclusiv căile navigabile situate între Goeree-Overflakkee, pe de o parte, și Vorne-Putten și Hoekse Waard, pe de altă parte.

Hellegat

Volkerak.

Kramer.

Grevelingen și Brouwershavense Gat: inclusiv toate căile navigabile situate între Schouwen-Duiveland și Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Scheldt-ul oriental și Roompot: inclusiv căile navigabile situate între Walcheren, Noord-Beveland și Zuid-Beveland, pe de o parte, și Schouwen-Duiveland și Tholen pe de altă parte, cu excepția canalului Scheldt-Rin.

Scheldt și Scheldt-ul occidental și gura sa de vărsare în mare: inclusiv căile navigabile situate între Zeeland Flanders, pe de o parte, și Walcheren și Zuid-Beveland pe de altă parte, cu excepția canalului Scheldt-Rin.

CAPITOLUL II

Zona 3

Regatul Belgiei

Scheldt Maritim (în aval de rada Anvers).

Republica Federală Germania

Dunărea: de la Kelheim (kilometrul 414,60) până la frontiera germano-austriacă.

Rin: de la frontiera germano-elvețiană până la frontiera germano-olandeză.

Elba: de la gura canalului Elba-Seiten până la limita inferioară a portului Hamburg.

Republica Franceză

Rin.

Regatul Țărilor de Jos

Rin.

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, afgesloten IJ, Noordzeekanal, Portul IJmuiden, zona portului Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, canalul Bijlandsch, Boven Rijn, canalul Pannerdensch, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, canalul Amsterdam-Rin, Veerse Meer, canalul Scheldt-Rin până la gura de vărsare în Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Meuse în aval de Venlo.

CAPITOLUL III

Zona 4

Regatul Belgiei

Toată rețeaua belgiană, exceptând căile navigabile din Zona 3.

Republica Federală Germania

Toate căile navigabile federale, exceptându-le pe cele din Zonele 1, 2 și 3.

Republica Franceză

Toată rețeaua franceză, exceptând căile navigabile din Zonele 1, 2 și 3.

Regatul Țărilor de Jos

Toate celelalte râuri, canale și mări interioare care nu au fost incluse în Zonele 1, 2 și 3.

Republica Italiană

Fluviul Po: de la Piacenza până la gura de vărsare.

Canalul Milano-Cremona, fluviul Po: secțiunea terminală de 15 kilometri legată de fluviul Po.

Fluviul Mincio: de la Mantua, Governolo până la Po.

Calea navigabilă Ferrara: de la Po (Pontelagoscuro), Ferrara până la Porto Garibaldi.

Canalele Brondolo și Valle: de la Po-ul oriental până la laguna Veneției.

Canalul Fissero-Tartaro-Canalbianco: de la Adria până la Po-ul oriental.

Litoralul venețian: de la laguna Veneției până la Grado.

Marele Ducat al Luxemburgului

Mosela.

ANEXA II

**CERINȚELE TEHNICE MINIME APLICABILE NAVELOR CARE NAVIGHEAZĂ PE CĂILE NAVIGABILE
DIN ZONELE 1, 2, 3 ȘI 4**

(Articolul 3 din directivă)

	Pagina
CAPITOLUL 1 – DEFINIȚII	13
 CAPITOLUL 2 – CERINȚE REFERITOARE LA CONSTRUCȚIA NAVALĂ	 14
2.01. Regulă fundamentală	14
2.02. Coca	14
2.03. Instalații de încălzit, de gătit și frigorifice	14
2.04. Încălzire cu combustibili lichizi care au un punct de aprindere mai mare de 55 °C	15
2.05. Încălzire cu combustibili solizi	15
2.06. Compartimente de mașini, compartimente de căldări și buncăre	16
 CAPITOLUL 3 – TRANSMISIA DE CÂRMĂ ȘI TIMONERIA	 16
3.01. Dispoziții generale	16
3.02. Eficacitatea transmisiei de cârmă	16
3.03. Cerințe generale de proiectare.....	17
3.04. Transmisie de cârmă acționată electric	17
3.05. Cuplarea acționării auxiliare	17
3.06. Acționarea manuală.....	17
3.07. Acționarea hidraulică pusă în funcțiune manual	17
3.08. Acționarea hidraulică	17
3.09. Acționarea electrică	18
3.10. Elice orientabile și echipamente Voith-Schneider	18
3.11. Instalații de comandă de la distanță	18
3.12. Indicator pentru poziția cârmei	18
3.13. Asistarea cârmei	18
3.14. Vedere liberă	19
3.15. Presiune acustică	19
3.16. Componente electrice ale transmisiei de cârmă.....	19
3.17. Timonerie mobilă	20
 CAPITOLUL 4 – DISTANȚA DE SIGURANȚĂ, BORD LIBER ȘI SCĂRI DE PESCAJ	 20
4.01. Definiții	20
4.02. Distanța de siguranță	20
4.03. Bord liber	20
4.04. Mărci de pescaj	20
4.05. Scări de pescaj	21

	Pagina
CAPITOLUL 5 – MAȘINI	21
5.01. Dispoziții generale	21
5.02. Echipament de siguranță	21
5.03. Mecanismul de propulsie	21
5.04. Tubulaturile de evacuare a gazelor arse de la motoare	22
5.05. Rezervoare, buncăre și tubulaturi	22
5.06. Pompe de santină	22
5.07. Sistem de colectare a uleiurilor uzate	23
5.08. Vinciuri.....	23
5.09. Zgomotul intrinsec al navei	23
CAPITOLUL 6 – INSTALAȚII ELECTRICE	24
6.01. Dispoziții generale	24
6.02. Tensiuni maxime admisibile	24
6.03. Racordarea la mal	24
6.04. Generatoare și motoare	25
6.05. Acumulatori.....	25
6.06. Tablouri electrice	26
6.07. Întrerupătoare, prize de curent, siguranțe fuzibile și protecția cablurilor	26
6.08. Echipamente pentru verificarea legării la pământ	27
6.09. Iluminat	27
6.10. Lumini de semnalizare	27
6.11. Legarea la pământ	27
6.12. Instalații de putere în caz de avarie	27
CAPITOLUL 7 – ECHIPAMENTE	28
7.01. Ancore, lanțuri și cabluri de ancoră	28
7.02. Alte echipamente.....	28
7.03. Instalații de luptă împotriva incendiilor.....	28
7.04. Bărci	30
7.05. Colaci de salvare, flotoare sferice și veste de salvare	31
CAPITOLUL 8 – INSTALAȚII CU GAZE LICHEFIATE PENTRU UZ GOSPODĂRESC	31
8.01. Dispoziții generale	31
8.02. Instalare	32
8.03. Recipiente.....	32
8.04. Amplasarea și amenajarea instalației de alimentare	32
8.05. Recipiente de rezervă și recipiente goale	32
8.06. Reductoare de presiune	32
8.07. Presiuni.....	33
8.08. Țevi și tuburi flexibile	33

	Pagina
8.09. Instalația de distribuție	33
8.10. Aparate cu consum de gaz și instalarea acestora	33
8.11. Aerisirea și evacuarea gazelor de ardere	34
8.12. Instrucțiuni de folosire și de siguranță	34
8.13. Inspecție	34
8.14. Probe	34
8.15. Atestare	35
CAPITOLUL 9 – INSTALAȚII SPECIALE DIN TIMONERIE PENTRU GUVERNAREA NAVEI PRIN RADAR DE CĂTRE O SINGURĂ PERSOANĂ	35
9.01. Dispoziții generale	35
9.02. Condiții generale de proiectare	35
9.03. Echipamente radar și indicator al vitezei de rotație	35
9.04. Semnalizare și echipament pentru emiterea semnalelor	36
9.05. Instalații pentru cârmuirea navei și comanda motoarelor.....	36
9.06. Instalații pentru manevrarea ancorelor de la pupa	36
9.07. Echipament de telefonie	36
9.08. Semnale de alarmă	37
9.09. Alte aparate	37
9.10. Mențiuni în certificatul de inspecție	37
CAPITOLUL 10 – DISPOZIȚII SPECIALE PENTRU NAVELE DESTINATE SĂ FACĂ PARTE DINTR-UN CONVOI ÎMPINS, DINTR-UN CONVOI REMORCAT SAU DINTR-O FORMAȚIE ÎN CUPLU	37
10.01. Împingătoare	37
10.02. Barje	37
10.03. Nave cu motor și remorhere apte să împingă	38
10.04. Probe ale convoaielor împinse	38
10.05. Nave pentru remorraj	38
10.06. Nave destinate propulsiei formațiunilor în cuplu	38
CAPITOLUL 11 – IGIENA ȘI SIGURANȚA ÎN ÎNCĂPERILE DE LOCUIT ALE ECHIPAJULUI ȘI ÎN POS- TURILE DE LUCRU	39
11.01. Dispoziții generale.....	39
11.02. Amplasarea și dotarea încăperilor de locuit.....	39
11.03. Dimensiunile încăperilor de locuit	39
11.04. Tubulaturile din încăperile de locuit	40
11.05. Mijloace de acces, uși și scări în încăperile de locuit	40
11.06. Podele, pereți și plafoane ale încăperilor de locuit	40
11.07. Încălzirea și ventilația încăperilor de locuit	40
11.08. Lumina naturală și iluminatul încăperilor de locuit	41
11.09. Mobilierului încăperilor de locuit.....	41
11.10. Bucătării, săli de masă, magazii	41

	Pagina
11.11. Instalații sanitare	41
11.12. Instalații de apă potabilă	42
11.13. Dispozitive de siguranță	42
11.14. Accesibilitatea posturilor de lucru	43
11.15. Dimensiunile posturilor de lucru	43
11.16. Protecție contra căderii	43
11.17. Accesul, ușile și scările posturilor de lucru	43
11.18. Podelele, suprafețele punții, dușumelele magaziiilor, pereții, plafoanele, ferestrele, hublourile...	44
11.19. Ventilarea și încălzirea posturilor de lucru	44
11.20. Lumină naturală și iluminatul posturilor de lucru	44
11.21. Protecție contra zgomotului și vibrațiilor	44
CAPITOLUL 12 – DISPOZIȚII REFERITOARE LA CERINȚELE TEHNICE SUPLIMENTARE CELOR PENTRU ZONA 4 APLICABILE NAVELOR CARE NAVIGHEAZĂ PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE DIN ZONA 3	45
12.01. Cerințe referitoare la construcția navei	45
12.02. Bord liber, distanța de siguranță și scări de pescaj	45
12.03. Echipamente	48
12.04. Dispoziții speciale pentru navele destinate să facă parte dintr-un convoi împins, dintr-un convoi remorcat sau dintr-o formațiune în cuplu	49
CAPITOLUL 13 – DEROGĂRI PENTRU NAVELE AFLATE ÎN FUNCȚIUNE	49
CAPITOLUL 14 – PROCEDURI DE INSPECȚIE	53
14.01. Cerere de inspecție	53
14.02. Prezentarea navei pentru inspecție	53
14.03. Cheltuieli	53
14.04. Informații	53
14.05. Registrul certificatelor comunitare	53
14.06. Completarea certificatelor comunitare	54
14.07. Observații referitoare la diverse puncte ale certificatului	54

CAPITOLUL 1

DEFINIȚII

În înțelesul prezentei directive și al anexelor la aceasta:

- (a) „navă” înseamnă o navă de navigație interioară;
- (b) „motonavă obișnuită” înseamnă orice navă destinată transportului de mărfuri, alta decât nava cisternă, construită pentru a naviga independent cu propriile sale mijloace mecanice de propulsie;
- (c) „motonavă cisternă” înseamnă orice navă destinată transportului de mărfuri în tancuri fixe și construită pentru a naviga independent cu propriile sale mijloace mecanice de propulsie;
- (d) „motonavă” înseamnă o motonavă obișnuită sau o motonavă cisternă;
- (e) „remorcher” înseamnă orice navă construită special pentru a efectua remorcări;
- (f) „împingător” înseamnă orice navă construită special pentru a asigura propulsia unui convoi de nave prin împingere;
- (g) „remorcher-împingător” înseamnă orice navă construită special pentru a efectua remorcări și a asigura propulsia unui convoi de nave prin împingere;
- (h) „șlep obișnuit” înseamnă orice navă, alta decât un șlep cisternă, destinată transportului de mărfuri și construită pentru a fi remorcată, și:
 - fie nu are propriile sale mijloace mecanice de propulsie;
 - fie are mijloace mecanice de propulsie suficiente care permit doar efectuarea unor manevre scurte;
- (i) „șlep cisternă” înseamnă orice navă destinată transportului de mărfuri în tancuri fixe și construită pentru a fi remorcată, și:
 - fie nu are propriile sale mijloace mecanice de propulsie;
 - fie are mijloace mecanice de propulsie suficiente care permit doar efectuarea unor manevre scurte atunci când nu face parte dintr-un convoi de ambarcațiuni împins;
- (k) „șlep” înseamnă un șlep obișnuit sau un șlep cisternă;
- (l) „barjă obișnuită” înseamnă orice navă, alta decât barja cisternă, destinată transportului de mărfuri, construită sau modificată în mod special pentru a fi împinsă, și:
 - fie nu are propriile sale mijloace mecanice de propulsie;
 - fie are mijloace mecanice de propulsie suficiente care permit doar efectuarea unor manevre scurte, atunci când nu face parte dintr-un convoi împins de nave;
- (m) „barjă cisternă” înseamnă orice navă destinată transportului de mărfuri în tancuri fixe, construită sau modificată în mod special pentru a fi împinsă, și:
 - fie nu are propriile sale mijloace mecanice de propulsie;
 - fie are mijloace mecanice de propulsie suficiente care permit doar efectuarea unor manevre scurte, atunci când nu face parte dintr-un convoi împins de nave;
- (n) „barjă purtată” înseamnă o barjă împinsă construită pentru a fi transportată la bordul navelor maritime și pentru a naviga pe căile navigabile interioare;
- (o) „barjă” înseamnă o barjă obișnuită, o barjă cisternă sau o barjă purtată;
- (p) „navă de pasageri” înseamnă orice navă construită și amenajată pentru a transporta mai mult de 12 pasageri;
- (q) „echipament plutitor” înseamnă orice structură plutitoare dotată cu instalații mecanice și destinată să lucreze pe căile navigabile sau în porturi (de ex. draga, elevatorul, instalații de manipulare a greutăților sau macaraua);
- (r) „construcție plutitoare” înseamnă orice instalație plutitoare care nu este în mod normal destinată a fi deplasată (de ex. piscină, doc, ponton sau hangar pentru bărci);
- (s) „instalație plutitoare” înseamnă o plută sau orice altă structură, obiect sau ansamblu care poate să navigheze fără a fi o ambarcațiune, un echipament plutitor sau o construcție plutitoare;
- (t) „timonerie” înseamnă încăperea în care se află instalate toate mecanismele necesare pentru comanda navei;
- (u) „compartiment de mașini” înseamnă încăperea în care sunt instalate motoarele de propulsie și cele auxiliare;
- (v) „încăpere de locuit” înseamnă orice încăpere destinată a fi folosită de persoanele care trăiesc în mod normal la bord sau de către pasageri, inclusiv bucătăriile, încăperile pentru provizii, toaletele, lavoarele, spălătoriile, palierele și culoarele, cu excepția timoneriei;

- (w) „planul pescajului maxim” înseamnă planul plutirii corespunzător pescajului maxim la care nava este autorizată să navigheze;
- (x) „bord liber” înseamnă distanța dintre planul pescajului maxim și planul paralel care trece prin punctul cel mai de jos al tablei lacrimare sau, în lipsa acesteia, prin punctul cel mai de jos al marginii superioare a bordajului de lemn sau metalic;
- (y) „distanța de siguranță” înseamnă distanța dintre planul pescajului maxim și planul paralel care trece prin punctul cel mai de jos deasupra căruia nava nu mai este considerată etanșă;
- (z) „certificat” înseamnă certificatul comunitar pentru navele de navigație interioară.

CAPITOLUL 2

CERINȚE REFERITOARE LA CONSTRUCȚIA NAVALĂ

2.01. Regulă fundamentală

Navele trebuie construite conform regulilor bune practici de construcție navală; stabilitatea lor trebuie să corespundă scopului căruia îi sunt destinate.

2.02. Coca

2.02.1. Coca trebuie să fie suficient de rezistentă la toate solicitările la care nava este supusă în condiții normale.

2.02.2. Prizele de admisie și evacuare a apei, precum și țevile racordate la acestea sunt considerate etanșe în cazul în care sunt realizate astfel încât să fie imposibilă orice pătrundere neintenționată a apei în navă.

2.02.3. Pereții etanși, care să se extindă până la punte sau, în lipsa punții, până la limita superioară a bordajului de lemn sau metalic, trebuie amplasați după cum urmează:

(a) un perete de coliziune la o distanță corespunzătoare de prova;

(b) la navele a căror lungime totală este mai mare de 25 de metri, un perete etanș pupa la o distanță corespunzătoare de pupa.

2.02.4. Încăperile de locuit, compartimentele de mașini și de căldări, precum și orice post de lucru care eventual face parte din acestea trebuie să fie separat de magazii în mod etanș.

2.02.5. Orice compartiment care nu este în mod normal închis ermetic în timpul voiajului trebuie să poată fi drenat. Drenarea trebuie să poată fi realizată separat pentru fiecare compartiment.

2.02.6. În prova peretelui de coliziune nu trebuie să se afle nici o încăpere de locuit, încăperile de locuit trebuie să fie separate de compartimentele de mașini și de căldări prin pereți etanși la gaz și trebuie să fie accesibile direct de pe punte. În cazul în care nu este asigurat un asemenea acces, atunci o ieșire de urgență trebuie să ducă direct pe punte.

2.02.7. În pereți și în alte structuri de separare a spațiilor menționate la 2.02.3 și 2.02.4 nu trebuie să existe deschideri. Cu toate acestea, sunt permise guri de vizitare în pereți, alții decât cel de coliziune, cu condiția ca acestea să fie închise etanș. Tambuchiuri în peretele pupa și deschideri pentru trecerea liniilor de arbori, instalațiilor cu tubulaturi etc. sunt permise atunci când sunt realizate astfel încât să nu afecteze eficiența pereților și a altor structuri de separare a spațiilor.

2.02.8. Prin derogare de la 2.02.5 și 2.02.7, compartimentul pupa poate comunica cu compartimentul de mașini prin intermediul unei instalații de drenare ușor accesibilă, cu închidere automată.

2.03. Instalații de încălzit, de gătit și frigorifice

2.03.1. Instalațiile de încălzit, de gătit și frigorifice, împreună cu accesoriile lor, trebuie să fie proiectate și amplasate astfel încât să nu prezinte pericol nici chiar în caz de supraîncălzire. Acestea trebuie instalate astfel încât să nu se poată răsturna și nici să nu poată fi deplasate în mod accidental.

2.03.2. În cazul în care echipamentul menționat la 2.03.1 funcționează cu ajutorul unui combustibil lichid, poate fi utilizat doar combustibil care are punctul de aprindere mai mare de 55 °C.

2.03.3. Prin derogare de la 2.03.2, instalațiile de gătit, instalațiile de încălzit și cele frigorifice, prevăzute cu arzătoare cu fitil care funcționează cu petrol lampant, pot fi permise în încăperile de locuit și timonerii, cu condiția ca volumul rezervorului de combustibil să nu depășească 12 litri.

- 2.03.4. Instalațiile menționate la 2.03.1 nu pot fi amplasate în spațiile sau în compartimentele de mașini în care sunt depozitate sau utilizate substanțe din categoriile K1n, K1s sau K2 din Clasa III-a a ADNDR.
- Prin spațiile sau compartimentele de mașini menționate nu poate trece nici un coș de la aceste instalații.
- 2.03.5. Trebuie asigurată admisia aerului necesar arderii. Ventilatoarele de aerisire nu trebuie prevăzute cu nici un dispozitiv de închidere.
- 2.03.6. Aparatele de încălzit și de gătit trebuie să fie bine racordate la coșurile pentru evacuarea fumului. Coșurile pentru evacuarea fumului trebuie să se afle într-o stare tehnică bună și să fie prevăzute cu capace corespunzătoare sau cu dispozitive de protecție contra vântului. Coșurile instalațiilor de încălzit trebuie să fie dispuse astfel încât să se limiteze posibilitatea înfundării cu produse de ardere și să permită curățarea.
- 2.03.7. Gurile de aerisire ale instalațiilor frigorifice care funcționează cu combustibil lichid trebuie să fie prevăzute cu tubulaturi de evacuare.
- 2.04. **Încălzire cu combustibili lichizi care au un punct de aprindere mai mare de 55 °C**
- 2.04.1. Toate aparatele trebuie construite astfel încât să poată fi aprinse fără ajutorul unui alt combustibil lichid. Acestea trebuie fixate pe o tavă metalică pentru colectarea combustibilului cu o capacitate suficientă pentru evitarea oricărei scurgeri accidentale de combustibil și trebuie prevăzute cu un dispozitiv destinat evitării oricărei scurgeri în caz de stingere accidentală a flăcării. În cazul în care rezervorul pentru combustibil și aparatul sunt separate, atunci înălțimea de cădere dintre rezervor și alimentarea arzătorului nu poate depăși înălțimea de cădere stabilită în instrucțiunile de funcționare stabilite de fabricant. Rezervorul nu trebuie să se afle în apropierea unei flăcări. Alimentarea cu combustibil trebuie să poată fi oprită de pe punte.
- Rezervoarele pentru combustibil cu o capacitate mai mare de 12 litri nu trebuie instalate în interiorul încăperilor de locuit.
- 2.04.2. În cazul în care un aparat este instalat într-un compartiment de mașini, condițiile de reglare a instalației sale trebuie să fie afișate.
- În cazul în care într-un compartiment de mașini se află instalate aparate cu flacără deschisă, acestea trebuie să fie instalate deasupra unei tăvi, asigurată contra pierderilor prin scurgere, ai cărei pereți laterali au cel puțin 0,20 m deasupra podelei.
- 2.04.3. În cazul în care un aparat este instalat în compartimentul de mașini, alimentarea cu aer a aparatului și a motoarelor trebuie realizată astfel încât aparatul și motoarele să poată funcționa independent, eficient și în deplină siguranță. Dacă este cazul, trebuie să fie instalate conducte separate de admisie a aerului.
- 2.04.4. Toate echipamentele cu tiraj natural trebuie prevăzute cu un dispozitiv pentru prevenirea inversării tirajului.
- Echipamentele cu tiraj forțat trebuie prevăzute cu un dispozitiv de oprire automată a alimentării cu combustibil atunci când alimentarea cu aer necesar arderii este întreruptă.
- 2.04.5. Aparatele de încălzire centrală cu tiraj forțat instalate într-un compartiment de mașini sau într-un compartiment accesibil din compartimentul de mașini trebuie să respecte și următoarele cerințe:
- la punerea în funcțiune, ventilatorul trebuie să funcționeze inițial singur pentru a se asigura buna ventilație a încălzirii;
 - trebuie să existe un dispozitiv cu termostat pentru reglarea alimentării cu combustibil;
 - combustibilul trebuie aprins automat de la o flacără de veghe sau prin orice alte mijloace;
 - ventilatorul și pompa pentru combustibil a arzătorului trebuie să poată fi oprite de pe punte;
 - în cazul în care aparatul de încălzire centrală se află în compartimentul de mașini, acesta trebuie instalat astfel încât flacăra de la arzător să nu poată atinge alte elemente din încăperea;
 - în cazul în care în compartimentul de mașini sunt instalate aparate de încălzit cu aer cald, prizele de admisie a aerului trebuie racordate la conductele ce duc la aer liber.
- 2.05. **Încălzire cu combustibili solizi**
- 2.05.1. Cu excepția cazului în care echipamentul de încălzire este instalat într-un compartiment construit din materiale rezistente la foc și proiectat special pentru o căldare, aparatele de încălzire cu combustibil solid

trebuie amplasate pe o placă metalică (cu margini ridicare) sau pe un dispozitiv de protecție similar pentru a se asigura că nu cade combustibil arzând sau cenușă fierbinte în afara acestei plăci.

- 2.05.2. Căldările pentru încălzire cu combustibil solid trebuie prevăzute cu regulatoare cu termostat care să regleze alimentarea cu aer pentru ardere.
- 2.05.3. În apropierea fiecărui aparat de încălzit trebuie să se afle un mijloc care să permită udarea rapidă a cenușii.
- 2.06. **Compartimente de mașini, compartimente de căldări și buncăre**
- 2.06.1. Compartimentele de mașini și compartimentele de căldări trebuie să fie dispuse astfel încât instalațiile care se află în acestea să fie reglate și întreținute ușor și în siguranță.
- 2.06.2. Buncărele pentru combustibil lichid sau cele pentru ulei de ungere nu trebuie să aibă pereți comuni cu încăperile de locuit.
- 2.06.3. Pereții, plafoanele și ușile compartimentelor de mașini și de căldări și ale buncărelor trebuie să fie din oțel sau dintr-un material cu rezistență la foc echivalentă.
- 2.06.4. Compartimentele de mașini și de căldări și alte zone în care se pot degaja gaze inflamabile sau toxice trebuie să fie ventilate în mod corespunzător.
- 2.06.5. Tambuchiurile și scările care asigură accesul la compartimentele de mașini și de căldări, precum și la buncăre, trebuie să fie fixate definitiv și construite din oțel sau alt material la fel de solid și rezistent la foc.
- 2.06.6. Compartimentele de mașini și de căldări trebuie să aibă două ieșiri dintre care una poate fi o ieșire de urgență.
- 2.06.7. Nivelul maxim admisibil al presiunii acustice în compartimentul de mașini este de 110 dB(A). Punctele pentru efectuarea măsurătorilor trebuie alese ținând seama de întreținerea necesară în cazul funcționării normale a instalației.

În cazul în care nivelul presiunii acustice în compartimentul de mașini depășește 90 dB(A), la fiecare intrare trebuie afișată o notificare clară de avertizare.

CAPITOLUL 3

TRANSMISIA DE CÂRMĂ ȘI TIMONERIA

- 3.01. **Dispoziții generale**
- 3.01.1. Fiecare navă trebuie să fie echipată cu o transmisie de cârmă sigură - inclusiv o cârmă prova, dacă este necesar - care să asigure o bună manevrabilitate, ținând cont de utilizarea și dimensiunile principale ale navei.
- 3.01.2. Transmisia de cârmă trebuie să fie proiectată astfel încât cârma să nu-și poată schimba poziția în cazul în care nu se intenționează acest lucru.
- 3.02. **Eficacitatea transmisiei de cârmă**
- Transmisia de cârmă trebuie să respecte următoarele cerințe în ceea ce privește eficacitatea lor:
- (a) în cazul în care transmisia de cârmă este acționată manual, o tură completă a timonei trebuie să corespundă unui unghi al cârmei de cel puțin 3°;
- (b) în cazul în care transmisia de cârmă este acționată în totalitate electric, trebuie să fie posibilă obținerea unei valori medii de rotire a cârmei de 4° pe secundă, pe întregul câmp de rotație al acesteia atunci când cârma este complet imersată și nava se află în plină viteză;
- (c) în cazul în care transmisia de cârmă este prevăzută cu o instalație electrică de asistare a transmisiei (instalație electrică de asistare a transmisiei complementară instalației principale de transmisie manuală), trebuie să fie posibilă obținerea unei valori medii de rotire a cârmei de 3° pe secundă, pe un câmp de rotație de 30° de o parte și de alta a poziției neutre a cârmei atunci când aceasta este complet imersată și nava se află în plină viteză;
- (d) în cazul în care transmisia de cârmă, acționată în totalitate electric, este prevăzută cu o comandă secundară acționată manual, aceasta din urmă trebuie cel puțin să permită navei să efectueze o acostare la viteză redusă.

3.03. Cerințe generale de proiectare

- 3.03.1. Ansamblul transmisiei de cârmă trebuie proiectat, construit și instalat astfel încât să permită înclinări transversale permanente de până la 15° și temperaturi ambiante de până la 40 °C.
- 3.03.2. Piese componente ale transmisiei de cârmă trebuie dimensionate astfel încât să poată rezista tuturor eforturilor maxime la care acestea vor fi supuse în condiții normale de exploatare. Pentru a putea rezista, cât mai eficient posibil, forțelor exterioare excepționale, transmisia de cârmă nu trebuie să fie elementul cel mai slab al sistemului. Orice transmisie de cârmă construită în conformitate cu normele unei societăți de clasificare recunoscute poate fi considerată ca satisfăcătoare din acest punct de vedere.

3.04. Transmisia de cârmă acționată electric

- 3.04.1. În cazul în care nava este echipată cu o transmisie de cârmă acționată electric, trebuie prevăzut un sistem de transmisie auxiliar independent pentru a asigura fără întârziere manevrabilitatea în cazul în care instalația principală de transmisie se defectează.
- 3.04.2. Transmisia de cârmă acționată electric trebuie prevăzută cu un dispozitiv de protecție la suprasarcini care să limiteze torsiunea exercitată de acționare.
- 3.04.3. Întreruperea accidentală sau defectarea transmisiei de cârmă acționată electric trebuie să fie indicată prin semnale optice și acustice la postul de cârmă.

3.05. Cuplarea acționării auxiliare

- 3.05.1. În cazul în care acționarea auxiliară a transmisiei de cârmă nu se cuplează automat în cazul defectării acționării principale, aceasta trebuie să poată fi cuplată manual imediat și într-un mod simplu indiferent de poziția cârmei. Numărul de manipulări ce trebuie efectuate este de maxim două, acestea trebuind să poată fi realizate de către o singură persoană.
- 3.05.2. Operațiunea de cuplare trebuie să poată fi terminată în mai puțin de 5 secunde. Identificarea transmisiei de cârmă utilizate trebuie să poată fi făcută din postul de cârmă.

3.06. Acționarea manuală

- 3.06.1. În cazul în care acționarea auxiliară independentă este manuală, aceasta trebuie să cupleze automat sau să poată fi cuplată imediat din postul de cârmă în cazul întreruperii sau defectării acționării electrice. Cuplajele cu clape sunt permise doar în cazul în care nu sunt supuse torsiunii în timpul cuplării.
- 3.06.2. Acționarea electrică nu trebuie să pună în mișcare timona; trebuie să existe un dispozitiv care să împiedice întoarcerea timonei, indiferent de poziția cârmei, atunci când acționarea manuală se cuplează automat.

3.07. Acționarea hidraulică pusă în funcțiune manual

- 3.07.1. Transmisia de cârmă hidraulică acționată manual este o instalație în care cârma este acționată de o pompă, care, la rândul ei, este acționată numai de o timonă acționată manual (pompa timonei).
- 3.07.2. În cazul în care singura transmisie de cârmă este un sistem hidraulic acționat manual, aceasta nu trebuie considerată a fi o transmisie de cârmă acționată electric, în sensul menționat la 3.04, care să necesite un sistem secundar independent de cârmă, cu condiția ca:
- dimensiunile, construcția și dispunerea tubulaturilor să excludă deteriorarea datorită acțiunilor mecanice sau a focului
 - și
 - construcția pompei timonei să garanteze funcționarea fără defecte.

3.08. Acționarea hidraulică

- 3.08.1. În cazul în care transmisia de cârmă principală este acționată hidraulic în timp ce instalația auxiliară este un sistem hidraulic acționat manual, tubulatura sistemului acționat manual trebuie să fie separată de cea a instalației principale.
- Funcționarea instalației principale trebuie să fie posibilă fără utilizarea pompei timonei de la instalația auxiliară.
- 3.08.2. În cazul în care ambele acționări, principală și auxiliară, sunt hidraulice, atunci pompele acestora trebuie să fie acționate independent (de exemplu:

- în cazul în care pompa principală este pusă în funcțiune de motorul principal, pompa auxiliară trebuie să fie acționată electric;
- în cazul în care pompa principală funcționează pe circuitul electric principal, pompa auxiliară trebuie să funcționeze pe circuitul electric de avarie;
- în cazul în care pompa principală este acționată de generatorul nr. I, pompa auxiliară trebuie să fie acționată de generatorul nr. II).

3.08.3. În cazul în care pompa auxiliară este acționată de un motor de avarie, care nu funcționează continuu în timpul marșului navei, atunci trebuie instalat un dispozitiv tampon pentru acționarea pompei până la intrarea în funcțiune a motorului de avarie.

3.08.4. Cele două instalații trebuie să aibă tubulaturi, valve, organe de comandă etc. separate. Cu toate acestea, în cazul în care este asigurată funcționarea independentă a celor două instalații, acestea pot avea elemente constitutive comune.

3.09. Acționarea electrică

3.09.1. În cazul în care instalația principală și instalația auxiliară sunt acționate electric, alimentarea acestora și sistemele de comandă trebuie să fie independente unul față de celălalt. Fiecare instalație trebuie să aibă propriul său motor.

3.09.2. În cazul în care motorul auxiliar este alimentat de un motor de avarie care nu funcționează continuu în timpul marșului navei, atunci trebuie instalat un dispozitiv tampon pentru acționarea motorului secundar până la intrarea în funcțiune a motorului de avarie.

3.10. Elice orientabile și echipamente Voith-Schneider

Când comanda de la distanță a elicelor orientabile și a propulsoarelor Voith-Schneider este electrică, hidraulică sau pneumatică, atunci trebuie să existe două sisteme de comandă independente între postul de cârmă și instalația de propulsie.

În cazul în care există două sau mai multe instalații de propulsie independente, nu este obligatoriu un sistem auxiliar de comandă independent atât timp cât, în cazul defectării uneia dintre aceste instalații, nava rămâne suficient de manevrabilă.

3.11. Instalații de comandă de la distanță

Instalațiile de comandă de la distanță, inclusiv cele situate în exteriorul timoneriei, trebuie să fie fixate permanent. În cazul în care aceste instalații pot fi deconectate, trebuie să fie prevăzute indicatoare care să indice dacă echipamentul este „pornit” sau „oprit”.

Disponerea și punerea în funcțiune a comenzilor trebuie să concorde cu funcția acestora.

3.12. Indicator pentru poziția cârmei

Poziția cârmei trebuie să fie percepută fără echivoc din postul de cârmă; la nevoie, trebuie să existe un indicator sigur.

3.13. Asistarea cârmei

3.13.1. Instalațiile de asistare a cârmei sunt instalații de asistare acționate electric, cu care este dotată suplimentar transmisia de cârmă acționată manual.

3.13.2. În cazul în care este utilizată o transmisie de cârmă de avarie, atunci legătura între transmisia de cârmă principală și transmisia de cârmă de avarie trebuie realizată astfel încât să nu necesite o mărire considerabilă a forței manuale exercitate asupra timonei.

3.13.3. Suplimentar față de cele mai sus menționate, asistarea transmisiei de cârmă trebuie să respecte următoarele cerințe:

- (a) asistarea transmisiei de cârmă trebuie să poată fi cuplată și decuplată de la postul de cârmă pentru orice poziție a cârmei. Pozițiile de „pornit” și „oprit” trebuie să fie clar indicate;
- (b) elementele de legătură electrice, hidraulice sau pneumatice dintre asistarea transmiției și transmisia mecanică principală de cârmă acționată manual nu trebuie să compromită capacitatea transmisiei principale de a fi pusă imediat în funcțiune. Alte defecțiuni ale transmisiei de cârmă de asistență nu trebuie să determine defectarea sau blocarea sistemului principal;
- (c) toate componentele transmisiei de cârmă de asistență și oricare din elementele incorporate acesteia trebuie să corespundă cerințelor pentru transmisia de cârmă stabilite în prezentul capitol.

- 3.13.4. Indicatorul de poziție a cârmei trebuie să funcționeze atât pentru transmisia de cârmă principală cât și pentru cea auxiliară.
- 3.13.5. Cerințele prezentului articol se aplică și în cazul când transmisia de cârmă de asistență este instalată după construirea navei.
- 3.14. **Vedere liberă**
Vizibilitatea din postul de cârmă trebuie să fie suficient de liberă în toate direcțiile. Spre prova ea trebuie să fie asigurată prin mijloace optice fiabile.
- 3.15. **Presiune acustică**
În condiții normale de exploatare, nivelul presiunii acustice a zgomotului produs de navă nu trebuie să depășească 70 dB(A) la nivelul capului timonierului.
- 3.16. **Componente electrice ale transmisiei de cârmă**
- 3.16.1. Puterea nominală a motoarelor trebuie să corespundă momentului maxim de torsiune din transmisia de cârmă. Pentru instalațiile hidraulice, puterea nominală a motorului de comandă trebuie să poată asigura un debit maxim al pompei la presiunea maximă a instalației (reglare a supapei de siguranță) ținând cont de randamentul pompei.
- 3.16.2. Motoarele trebuie să corespundă cel puțin următoarelor cerințe:
- (a) transmisia de cârmă acționată electric pentru funcționare intermitentă:
- motoarele acționărilor electro-hidraulice și convertoarele aferente trebuie să fie proiectate pentru funcționare continuă cu sarcină intermitentă și pentru un coeficient de utilizare de 15 %. Se va lua în considerare un ciclu de utilizare de 10 minute;
 - motoarele transmisiei de cârmă acționată electric trebuie să fie proiectate pentru o funcționare intermitentă fără să fie afectate de procesul de pornire și pentru un coeficient de utilizare de 15 %. Se va lua în considerare un ciclu de utilizare de 10 minute;
- (b) transmisia de cârmă care necesită alimentare constantă trebuie să fie proiectată pentru funcționare continuă.
- 3.16.3. Circuitele de acționare și circuitele de comandă pot fi protejate doar contra scurtcircuitelor. Circuitele de comandă trebuie să fie protejate pentru un curent cel puțin egal cu dublul curentului nominal maxim a circuitului electric; valoarea nominală a dispozitivelor de protecție nu trebuie să fie mai mică de 6 A.
- 3.16.4. Cablurile de alimentare a motorului trebuie să fie protejate astfel:
- În cazul utilizării siguranțelor fuzibile, curentul nominal al acestora trebuie să fie cu două trepte mai mare decât curentul nominal al motoarelor, dar nu mai mare de 160 % decât curentul nominal al motoarelor pentru funcționare intermitentă sau de scurtă durată. Deconectarea instantanee la scurtcircuit a comutatoarelor de putere nu trebuie să fie fixată la un curent nominal ce depășește de 10 ori curentul nominal al motorului de comandă.
- 3.16.5. Atunci când în comutatoarele de putere există întrerupătoare termice, acestea trebuie fie dezafectate, fie fixate la o valoare dublă față de cea a curentului nominal al motorului.
- 3.16.6. Pentru echipamentul electric trebuie să fie prevăzute următoarele dispozitive de comandă și indicare:
- (a) un semnal luminos verde care să indice funcționarea instalației;
- (b) un semnal luminos roșu care să se aprindă când instalația iese din funcțiune sau este în mod accidental deconectată, când motorul electric este în suprasarcină sau în cazul defectării uneia din fazele de alimentare în instalațiile cu curent trifazic. Un semnal acustic trebuie emis în același timp cu aprinderea luminii roșii.
- În cazul în care alimentarea se efectuează exclusiv prin comutatoare de putere, nu se impune controlul fazelor.
- 3.16.7. Atunci când indicatorul poziției cârmei este electric, acesta trebuie alimentat de la o sursă independentă de curent.

3.17. Timonerie mobilă

Atunci când timoneria este mobilă, trebuie să existe un dispozitiv care să împiedice apropierea persoanelor în momentul coborârii acesteia. În cazul în care aceste persoane ar putea trece pe sub timonerie, trebuie să existe o alarmă sonoră care să intre în funcțiune automat în momentul coborârii acesteia. În caz de defectare a dispozitivului pentru coborârea timoneriei, această manevră trebuie să poată fi realizată prin alte mijloace.

CAPITOLUL 4

DISTANȚA DE SIGURANȚĂ, BORD LIBER ȘI SCĂRI DE PESCAJ**4.01. Definiții**

În prezentul capitol:

- (a) „lungime L” înseamnă lungimea maximă a corpului, exclusiv cârma și bompresul;
- (b) „mijlocul navei” înseamnă mijlocul lungimii L;
- (c) un dispozitiv sau o construcție în ansamblu se consideră a fi „etanș contra stropilor și intemperiilor” în cazul în care, în condiții normale, permite doar pătrunderea unei mici cantități de apă.

4.02. Distanța de siguranță

Distanța minimă de siguranță trebuie să fie:

- (a) pentru uși și deschideri, altele decât ramele de bocaport, care pot fi închise etanș contra stropilor și intemperiilor: 0,15 metri;
- (b) pentru uși și deschideri, altele decât ramele de bocaport, care nu pot fi închise etanș contra stropilor și intemperiilor: 0,20 metri;
- (c) pentru ramele de bocaport închise etanș contra stropilor și intemperiilor: 0,30 metri;
- (d) pentru ramele de bocaport care nu pot fi închise etanș contra stropilor și intemperiilor sau care nu sunt închise (magazii neacoperite): 0,50 metri.

4.03. Bord liber

Bordul liber trebuie să fie suficient pentru a asigura conformitatea cu distanțele de siguranță; acesta nu poate fi negativ.

4.04. Mărci de pescaj

4.04.1. Nivelul maxim de pescaj trebuie determinat astfel încât să fie asigurată respectarea cerințelor privind distanța minimă de siguranță, asigurându-se în același timp că acest nivel nu poate fi în nici un punct mai mare decât punțile laterale sau, în absența punților laterale, decât marginea superioară a bordajului de lemn sau metalic.

4.04.2. Nivelul maxim de pescaj trebuie să fie indicat prin mărci de pescaj vizibile și de neșters.

4.04.3. Mărcile de pescaj trebuie să se compună dintr-un dreptunghi cu o lungime de 0,30 metri și o înălțime de 0,04 metri, a cărui bază este orizontală și coincide cu nivelul de pescaj maxim autorizat în prezenta anexă. Aceste mărci pot fi combinate cu altele cerute conform altor reglementări.

4.04.4. Orice navă trebuie să aibă cel puțin trei perechi de mărci de pescaj, dintre care o pereche plasată la mijloc, iar celelalte două la o distanță de prova și respectiv de pupa egală cu aproximativ o șesime din lungime.

Cu toate acestea:

- în cazul navelor a căror lungime este mai mică de 40 de metri, sunt suficiente două perechi de mărci de pescaj situate la o distanță față de prova și respectiv față de pupa egală cu aproximativ o pătrime din lungimea navei;
- în cazul navelor care nu sunt destinate transportului de mărfuri, este suficientă o pereche de mărci de pescaj amplasată aproximativ la mijlocul navei.

- 4.04.5. Mărcile sau indicațiile care, în urma unei noi inspecții, își pierd valabilitatea, trebuie șterse sau marcate ca nevalabile sub supravegherea autorității de certificare.
- În cazul în care, din anumite motive, o marcă de pescaj a dispărut, aceasta poate fi înlocuită doar sub supravegherea autorității de certificare.
- 4.04.6. Atunci când o navă a fost măsurată în conformitate cu Convenția privind tonajul navelor de navigație interioară ⁽¹⁾ și nivelul mărcilor de tonaj corespunde cerințelor prezentei anexe, mărcile de tonaj pot fi acceptate ca alternativă la mărcile de pescaj.
- 4.05. **Scări de pescaj**
- 4.05.1. Orice navă al cărei pescaj poate atinge un metru trebuie să aibă pe fiecare parte spre pupa o scară de pescaj; aceasta poate avea și scări de pescaj suplimentare.
- 4.05.2. Punctul zero al fiecărei scări de pescaj trebuie să se afle vertical sub scara de pescaj într-un loc, paralel la planul nivelului maxim de pescaj, care trece prin punctul cel mai de jos al corpului sau al chilei, în cazul în care există. Distanța verticală deasupra punctului zero trebuie să fie gradată în decimetri. De la nivelul minim de pescaj (pescajul corespunzător navei neîncărcate) până la 10 cm deasupra nivelului maxim de pescaj, aceste gradații trebuie să fie marcate prin cherneruire sau gravate și vopsite cu două culori alternante astfel încât să fie bine vizibile. Gradarea trebuie indicată prin cifre marcate alături de scară, cel puțin la fiecare 5 decimetri, precum și la capătul superior al acesteia.
- 4.05.3. Cele două scări de tonaj din pupa, afișate conform Convenției menționate la 4.04.6, pot ține loc de scări de pescaj, cu condiția ca acestea să fie gradate conform cerințelor de mai sus și, dacă este cazul, să fie adăugate cifre care să indice pescajul.

CAPITOLUL 5

MAȘINI

- 5.01. **Dispoziții generale**
- 5.01.1. Toate mașinile și instalațiile aferente, trebuie să fie proiectate, executate și instalate conform regulilor bune practice de construcție navală.
- 5.01.2. Căldările și alte vase sub presiune, precum și accesoriile acestora trebuie să corespundă normelor tehnice în vigoare.
- 5.01.3. Sunt interzise mașinile principale și auxiliare care funcționează pe bază de combustibil cu un punct de aprindere sub 55 °C.
- Cu toate acestea, motoarele care asigură energia pentru vinciurile de ancoră, bărcile navei și motopompele portabile pot funcționa pe bază de combustibil cu un punct de aprindere sub 55 °C.
- 5.01.4. Sunt permise dispozitive de inițiere a pornirii care funcționează pe bază de combustibil cu un punct de aprindere sub 55 °C.
- 5.02. **Echipament de siguranță**
- 5.02.1. Toate mașinile trebuie să fie asamblate și montate astfel încât să fie suficient de accesibile pentru manevrare și întreținere și să nu pună în pericol persoanele implicate.
- 5.02.2. Mașinile principale și de avarie, căldările și toate accesoriile trebuie să fie dotate cu dispozitive de siguranță care corespund normelor în vigoare în statul membru care eliberează certificatul.
- 5.02.3. De asemenea, trebuie să fie posibilă oprirea motoarelor care comandă presiunea și ventilatoarele de tiraj din exteriorul încăperilor în care acestea sunt montate.
- 5.03. **Mecanism de propulsie**
- 5.03.1. Mecanismul de propulsie a navei (elice, roți etc.) trebuie să poată fi pus în funcțiune, oprit sau să i se poată inversa sensul de funcționare rapid și în siguranță.

⁽¹⁾ Nr. E/ECE/626.

Nr. E/ECE/546 din 15 februarie 1966.

- 5.03.2. În cazul în care mecanismul de propulsie nu este comandat din timonerie în timpul marșului navei, trebuie asigurat un sistem sigur de comunicații emisie-recepție între timonerie și compartimentul de mașini.
- 5.04. **Tubulaturile de evacuare a gazelor arse de la motoare**
- 5.04.1. Tubulaturile de evacuare a gazelor arse care trec prin încăperi de locuit sau prin timonerie trebuie izolate cu o carcasă de protecție suficient de etanșă la gaze. Spațiul dintre carcasa de protecție și tubulaturile de evacuare a gazelor arse trebuie să comunice cu exteriorul.
- 5.04.2. Toate gazele de ardere trebuie evacuate în afara navei. Trebuie luate toate măsurile corespunzătoare pentru evitarea pătrunderii gazelor toxice în diferite compartimente. Sunt interzise evacuările de la mașinile principale care se fac prin bordaj sau peste acesta.
- 5.04.3. Tubulaturile de evacuare a gazelor arse trebuie protejate termic, izolate sau răcite în mod corespunzător.
- 5.04.4. În cazul în care tubulaturile de evacuare a gazelor arse trec pe lângă materiale inflamabile sau le traversează, aceste materiale trebuie protejate cu un strat de material izolant sau orice alt mijloc corespunzător care să asigure o izolare eficientă.
- 5.05. **Rezervoare, buncăre și tubulaturi**
- 5.05.1. Combustibilul lichid trebuie depozitat în rezervoare solid fixate de corp sau în buncăre.
- 5.05.2. Rezervoarele, buncărele, tubulatura acestora și celelalte accesorii, trebuie dispuse și amenajate astfel încât nici combustibilul, nici gazul să nu se poată răspândi în interiorul navei.
- 5.05.3. Cu excepția cazului rezervoarelor umplute pentru consum zilnic, gura țevii pentru umplerea rezervoarelor și a buncărelor pentru combustibil lichid trebuie să se afle pe punte. Țeava de umplere trebuie să fie dotată cu un dispozitiv de închidere. Fiecare rezervor și buncăr trebuie să fie dotat cu o tubulatură de ventilație care să fie scoasă în aer liber deasupra punții și care să fie dispusă astfel încât apa să nu poată pătrunde în ea.
- 5.05.4. Tubulatura pentru distribuirea combustibilului lichid trebuie să fie prevăzută cu un dispozitiv de închidere situat la ieșirea din rezervoare sau buncăre.
- În plus, trebuie să poată fi oprită de pe punte curgerea prin tubulaturile care alimentează direct motoarele, căldările și aparatele de încălzit.
- Tubulatura de combustibil nu trebuie să fie expusă la influența dăunătoare a căldurii și trebuie să poată fi inspectată pe întreaga lungime.
- 5.05.5. Sticlele de nivel de la rezervoarele și buncărele pentru combustibil lichid trebuie să fie protejate în mod eficient contra șocurilor, să fie dotate cu robinete cu autoînchidere și să fie racordate în partea lor superioară la rezervoare sau buncăre.
- 5.05.6. Rezervoarele și buncărele pentru combustibil lichid trebuie să fie prevăzute cu guri cu închidere etanșă care să permită curățarea și inspectarea.
- 5.05.7. Rezervoarele care alimentează direct mașinile de propulsie trebuie să fie echipate cu un dispozitiv care să emită un semnal optic și acustic în timonerie atunci când nivelul combustibilului nu mai este suficient pentru funcționarea în siguranță.
- 5.05.8. Nici o țeavă pentru gaze sau lichide periculoase, în special țevi aflate sub o presiune la care o scurgere ar putea să pună pericol persoanele, nu se permite a fi instalată în zonele de locuit și pe culoare. Această cerință nu se aplică țevilor pentru aburi și tubulaturii sistemelor hidraulice, cu condiția ca ele să fie protejate de o carcasă metalică.
- 5.06. **Pompe de santină**
- 5.06.1. Se aplică cerințele de la 2.02.5.
- 5.06.2. Navele cu echipaj trebuie să fie dotate cu cel puțin o pompă de santină. Cu toate acestea, navele la care puterea instalației mecanice de propulsie este mai mare de 225 kW și navele de peste 350 tdw trebuie să fie dotate cu două pompe de santină separate, dintre care una trebuie să fie acționată electric.
- Pompele de santină acționate manual sunt suficiente pentru compartimentele etanșe cu o lungime mai mică de 4 metri.

- 5.06.3. Diametrul interior (d) al tubulaturii de santină trebuie să fie de cel puțin:

$$d = 1.5 \sqrt{L(B+C)} + 25 \text{ (in mm)}$$

Diametrul interior (d_a) al ramificațiilor care fac legătura la diferite puțuri de aspirație trebuie să fie de cel puțin:

$$d_a = 2.0 \sqrt{l(B+C)} + 25 \text{ (in mm)}$$

unde:

- L este lungimea navei între perpendiculare, în metri;
- B este lățimea teoretică a navei, în metri;
- C este înălțimea teoretică a navei până la puntea principală, în metri;
- l este lungimea respectivului compartiment etanș, în metri.

- 5.06.4. Debitul pompei de santină acționată electric trebuie să fie de cel puțin $0,1 \text{ d}^2 \text{ l/minut}$.

Debitul pompei de santină auxiliară trebuie să fie de cel puțin $0,1 \text{ d}_a^2 \text{ l/minut}$, unde d_a se referă la cel mai lung compartiment etanș.

Debitul oricărei pompe de santină acționate manual destinată utilizării într-un singur compartiment trebuie să fie de cel puțin:

$0,1 \text{ d}_a \text{ l/minut}$, unde d_a se referă la acel compartiment.

- 5.06.5. Se permit doar pompe de santină cu autoamorsare.

- 5.06.6. În orice compartiment cu fund plat cu o lățime mai mare de 5 metri, trebuie să existe cel puțin un puț de aspirație în fiecare bord. În compartimentele de mașini cu o lungime mai mare de 5 metri, trebuie să existe cel puțin două puțuri de aspirație.

- 5.06.7. Drenarea compartimentului pupa trebuie să fie posibilă din compartimentul de mașini cu ajutorul tubulaturilor cu închidere automată (2.02.8).

- 5.06.8. Ramificațiile pentru drenare din diferite compartimente trebuie să fie racordate la tubulatura principală printr-o supapă de reținere care poate fi închisă.

Compartimentele sau alte încăperi prevăzute pentru balastare trebuie să fie racordate doar la instalația de drenare printr-un dispozitiv simplu de obturare.

5.07. Sistem de colectare a uleiurilor uzate

Instalațiile pentru drenarea santinelor compartimentului de mașini trebuie să fie în proiectate astfel încât hidrocarburiile sau apa cu hidrocarburi pompată din santină să rămână la bord.

Un separator dinamic de hidrocarburi trebuie să fie montat pe tubulatura în aval de pompa de santină sau, în lipsa acestuia, trebuie montat un separator static în jurul fiecărui puț de aspirație.

Aceste dispozitive trebuie să aibă omologarea de tip acordată de către autoritatea competentă în unul din statele membre și să aibă dimensiunile corespunzătoare.

5.08. Vinciuri

- 5.08.1. Pentru ancore de peste 50 kg trebuie prevăzute vinciuri de ancoră.

- 5.08.2. Vinciurile proiectate pentru a fi acționate atât electric cât și manual, trebuie să fie proiectate astfel încât să asigure că acționarea electrică nu poate declanșa acționarea manuală.

5.09. Zgomotul intrinsec al navei

- 5.09.1. Zgomotul intrinsec al unei nave în marș și, mai ales, zgomotele produse de admisia și evacuarea mașinilor trebuie atenuate prin mijloace corespunzătoare.

- 5.09.2. În condiții normale de funcționare, zgomotul produs de navă, măsurat lateral la o distanță de 25 metri de bordaj, nu trebuie să depășească 75 dB(A).

CAPITOLUL 6

INSTALAȚII ELECTRICE

6.01. **Dispoziții generale**

6.01.1. Toate instalațiile electrice trebuie să corespundă cerințelor prezentului capitol.

6.01.2. La bord trebuie să se afle:

(a) o schemă electrică și de montaj, verificată și semnată de organul de inspecție, care să specifice:

- tipurile și mărcile mașinilor și dispozitivelor utilizate;
- tipurile și secțiunile de cabluri;
- toate celelalte date esențiale pentru o evaluare a conformității cu cerințele de siguranță;

(b) instrucțiuni de funcționare pentru instalațiile electrice.

6.01.3. Toate instalațiile electrice trebuie să fie proiectate, construite și montate pentru a rezista la o înclinare transversală permanentă de până la 15° și la temperaturi ambiante de până la 40 °C.

6.02. **Tensiuni maxime admisibile**

6.02.1. Pentru tensiuni nu trebuie să fie depășite următoarele valori:

Felul instalației	Tensiunea maximă admisibilă		
	Curent continuu	Curent alternativ monofazic	Curent alternativ trifazic
A. Instalații de forță și de încălzire, inclusiv prizele de curent cu utilizare generală	250 V	250 V	500 V
B. Instalații de iluminat, inclusiv prizele de curent cu utilizare generală	250 V	250 V	-
C. Prize de curent destinate alimentării dispozitivelor pentru uz manual folosite pe punți deschise sau în spații metalice închise, înguste sau umede, altele decât căldările și tancurile:			
1. în cazul general	50 V	50 V	-
2. în cazul utilizării unui transformator de separare care nu alimentează decât un singur dispozitiv. Ambele fire ale acestei instalații trebuie să fie izolate de pământ	-	250 V	-
3. în cazul utilizării dispozitivelor cu izolație întărită sau dublă	250 V	250 V	-
D. Prize de curent destinate alimentării dispozitivelor pentru uz manual de la căldări și tancuri	50 V	50 V	-

6.02.2. Sub rezerva respectării măsurilor de siguranță indicate se permit tensiuni mai mari:

- (a) la instalațiile pentru echipamentele de reincărcare a bateriilor, în funcție de procesul de încărcare;
- (b) pentru mașinile a căror putere impune acest lucru;
- (c) pentru instalațiile speciale de la bordul navei (de exemplu instalațiile radio și echipamentul de aprindere).

6.03. **Racordarea la mal**

6.03.1. În cazul în care o instalație electrică este alimentată printr-o sursă de curent de pe mal, cablurile trebuie să aibă o racordare fixă la bord sau să fie dotate cu borne sau cu dispozitive cu priză de curent.

Trebuie acordată atenție astfel încât cablurile și conexiunile lor să nu fie supuse la întindere.

- 6.03.2. Se vor folosi doar cabluri flexibile izolate cu un înveliș rezistent la hidrocarburi și care nu propagă focul.
- 6.03.3. În cazul în care tensiunea de intrare depășește 50 V, corpul navei trebuie să fie efectiv legat la pământ. Priza de pe corpul navei trebuie să fie semnalată cu marcaje speciale.
- 6.03.4. Tabloul principal de distribuție trebuie să includă un indicator care să arate dacă racordul la rețeaua de pe mal este sub tensiune.

6.04. **Generatoare și motoare**

- 6.04.1. Generatoarele și motoarele trebuie să fie amplasate astfel încât să fie ușor accesibile pentru efectuarea inspecțiilor, măsurătorilor și reparațiilor, iar bobinajul lor trebuie să fie ferit de apă și/sau hidrocarburi. Cutiile bornelor trebuie să fie ușor accesibile.
- 6.04.2. Generatoarele acționate de motorul principal, arborele port elice sau grupul generator de avarie, destinat unei alte funcții, trebuie să fie proiectate pentru variații ale turației care pot apărea în exploatare.

6.05. **Acumulatori**

- 6.05.1. Acumulatorii trebuie să aibă o construcție special adaptată pentru exploatarea la bordul unei nave. Cutiile elementelor acumulatorilor trebuie fabricate dintr-un material rezistent la șocuri și greu inflamabil și realizate astfel încât să împiedice orice deversare de electrolit în cazul unei înclinări de 40° față de verticală.
- 6.05.2. Acumulatorii trebuie fixați astfel încât să nu se poată deplasa datorită mișcărilor navei. Aceștia vor fi amplasați astfel încât să nu fie expuși căldurii excesive, frigului excesiv, stropilor, aburilor sau vaporilor.
- Acumulatorii trebuie dispuși astfel încât să fie ușor accesibili și să se asigure că orice vapori pe care îi emană nu pot dăuna dispozitivelor învecinate.

Bateriile de acumulatori nu pot fi instalate în timonerie, în încăperile de locuit sau în magazii.

Cu toate acestea, acumulatorii pentru aparate portabile pot fi amplasați în timonerie și în cabine.

- 6.05.3. Bateriile care necesită o putere electrică mai mare de 2 kW pentru încărcare (calculată pornind de la curentul maxim de încărcare și tensiunea nominală a bateriei) trebuie instalate într-o încăpere rezervată numai bateriilor. În cazul în care sunt plasate pe punte, bateriile trebuie amplasate într-un dulap sau o cutie.
- Bateriile care necesită o putere electrică ce nu depășește 2 kW pentru încărcare pot fi instalate sub punte, într-un dulap sau într-o cutie. Acestea pot fi instalate, de asemenea, în compartimentul de mașini sau într-un alt loc bine ventilat, cu condiția să fie protejate contra căderii unor obiecte și contra infiltrațiilor de apă.
- 6.05.4. Interioarele tuturor încăperilor, dulapurilor sau cutiilor, etajerelor și ale altor subansambluri secundare destinate în mod special bateriilor, trebuie protejate contra efectelor dăunătoare ale electrolitului printr-un strat de vopsea sau o căptușeală dintr-un material rezistent la electrolit.
- 6.05.5. Trebuie asigurată o ventilație eficientă atunci când acumulatorii sunt amplasați într-un compartiment, într-un dulap sau într-o cutie închisă. Pătrunderea aerului trebuie să se facă prin partea inferioară, iar evacuarea acestuia prin partea superioară, astfel încât să fie asigurată evacuarea totală a gazelor. Conducele de ventilație nu trebuie să cuprindă dispozitive care pot obstrucționa pătrunderea liberă a aerului (spre exemplu robinet de închidere).
- 6.05.6. Debitul de aer cerut, în litri pe oră, va fi calculat cu ajutorul următoarei formule:

$$Q = 110 \cdot j \cdot n$$

unde:

- j reprezintă un sfert din curentul maxim admisibil al dispozitivului de încărcare, în amperi;
- n reprezintă numărul elementelor.

- 6.05.7. În caz de ventilație naturală, secțiunea transversală a conductelor trebuie să corespundă debitului de aer necesar la viteza de 0,5 metri pe secundă. Aceasta nu trebuie să fie mai mică de 80 cm² pentru bateriile cu plumb și 120 cm² pentru bateriile alcaline.
- 6.05.8. În cazul în care ventilația cerută nu poate fi obținută printr-un curent de aer natural, trebuie prevăzut un ventilator, de preferință unul cu exhaustor de fum al cărui motor nu trebuie să se afle în curentul de gaz din aer.

Trebuie să fie prevăzute dispozitive speciale pentru a împiedica pătrunderea gazelor în motor.

Ventilatoarele trebuie proiectate și realizate dintr-un material care să prevină formarea de scântei în cazul contactului dintre o pală și carcasa ventilatorului și să prevină încărcările electrostatice.

- 6.05.9. Simbolul „Fumatul interzis” cu un diametru minim de 0,10 m trebuie să fie afișat pe ușile compartimentelor, dulapurilor sau pe capacele cutiilor în care se află baterii.

6.06. **Tablouri electrice**

- 6.06.1. Tablourile electrice trebuie să fie plasate în locuri accesibile, bine ventilate și ferite de degajările de gaze sau acizi. Acestea trebuie dispuse astfel încât să fie la adăpost de șocuri și de orice deteriorare cauzată de intemperii, apă, hidrocarburi, combustibili lichizi, aburi sau vapori.

Tablourile electrice nu trebuie amplasate în apropierea sondelor de măsurare a nivelului sau în apropierea aerisirilor rezervoarelor pentru combustibil lichid.

- 6.06.2. În general, materialele care intră în construcția tablourilor electrice trebuie să prezinte o rezistență mecanică adecvată, să fie durabile și neinflamabile. Acestea nu trebuie să fie higroscopice.

- 6.06.3. În cazul în care tensiunea depășește 50 V:

- (a) trebuie folosite tablouri electrice ale căror componente conducătoare de curent sunt dispuse sau protejate astfel încât să prevină contactul accidental;
- (b) trebuie să fie prevăzut un covor izolant sau un grilaj din lemn impregnat; cu toate acestea, nu se va aplica la panourile cu întrerupătoare pentru deconectare;
- (c) părțile metalice ale cadrelor panoului de comandă sau subansamblelor și carcasa metalice ale dispozitivelor trebuie să fie legate la pământ cu atenție.

- 6.06.4. Toate componentele tablourilor electrice, inclusiv conexiunile, trebuie să fie ușor accesibile pentru inspecție, lucrări de întreținere sau de înlocuire și să poată fi scoase de sub tensiune.

- 6.06.5. Pe tablourile electrice de distribuție trebuie amplasate plăci indicatoare pentru toate circuitele principale sau derivațiile care indică circuitul respectiv.

6.07. **Întrerupătoare, prize de curent, siguranțe fuzibile și protecția cablurilor**

- 6.07.1. Întreaga instalație, cablurile de ramificație de la tabloul electric principal și cablurile de ramificație de la panoul de distribuție trebuie să poată fi scoase de sub tensiune cu ajutorul întrerupătoarelor sau a disjunctorilor automate care să scoată de sub tensiune simultan toate conductoarele de curent.

Atunci când tensiunea este mai mică sau egală cu 50 V, sunt admise excepții pentru cablurile de ramificație de la tablourile de distribuție și, în special, în cazul circuitelor cu întrerupătoare separate pentru fiecare dispozitiv.

- 6.07.2. Toate generatoarele și circuitele trebuie să fie protejate la excesul de curent din orice pol sau conductor nelegat la pământ. În acest scop, pot fi utilizate disjunctori automate de curent cu defazaje de scurtcircuit sau impuls de tensiune sau siguranțe fuzibile de tipul capsulat. Aceste dispozitive de protecție electrică trebuie instalate astfel încât să fie protejate în mod corespunzător contra șocurilor.

- 6.07.3. În ceea ce privește protecția componentelor instalației de guvernare, trebuie să fie respectate prevederile de la 3.16.3., 3.16.4. și 3.16.5.

- 6.07.4. Pozițiile „pornit” și „oprit” ale circuitului trebuie indicate pe dispozitivele de întrerupere a curentului. Această prevedere nu se aplică întrerupătoarelor pentru iluminat cu mai puțin de 10 A.

- 6.07.5. Toate întrerupătoarele și prizele de curent trebuie să fie proiectate pentru a scoate simultan de sub tensiune toate conductoarele. Întrerupătoarele de iluminat cu mai puțin de 10 A pot fi exceptate de aplicarea acestei dispoziții, cu excepția cazului iluminatului din încăperile umede.

- 6.07.6. Dispozitivele care necesită un curent mai mare de 10 A trebuie să fie conectate la un circuit special.

- 6.07.7. Cablurile trebuie să aibă un înveliș etanș la apă, care să nu propage focul și să fie de un tip folosit în mod normal pe nave.

Alte tipuri de cabluri pot fi folosite în cabinele de locuit cu condiția ca acestea să fie protejate în mod eficient și să nu propage focul.

Cablurile trebuie să fie protejate contra tuturor riscurilor de avarie în condiții normale de exploatare, în special pe punte și în magazii.

- 6.07.8. Nu este permisă în nici un caz alimentarea dispozitivelor mobile prin cabluri cu izolație metalică.
- 6.07.9. Cablurile și echipamentele trebuie să fie racordate cu ajutorul dispozitivelor solide și durabile care să prevină ruperea conexiunilor datorită unor sarcini de întindere.
- 6.08. **Echipamente pentru verificarea legării la pământ**
Vor fi prevăzute echipamente corespunzătoare pentru toate circuitele de peste 50 V care nu sunt legate la pământ.
- 6.09. **Iluminat**
- 6.09.1. Toate dispozitivele de iluminat trebuie să fie instalate astfel încât căldura pe care o degajă să nu conducă la incendierea obiectelor sau elementelor inflamabile învecinate.
- 6.09.2. În încăperile unde sunt instalați acumulatori, unde sunt folosite vopsele sau unde sunt depozitate alte substanțe cu un grad ridicat de inflamabilitate sau în încăperi asemănătoare, nu pot fi montate decât instalații de iluminat cu risc limitat de explozie.
- 6.09.3. Aparatele de iluminat din compartimentele de mașini și de căldări trebuie să fie repartizate pe cel puțin două circuite.
- 6.10. **Lumini de semnalizare**
- 6.10.1. Tabloul de comandă a luminilor de semnalizare trebuie să fie instalat în timonerie; acesta trebuie să poată fi alimentat printr-un cablu independent de la tabloul principal de distribuție.
- 6.10.2. Fiecare lumină de semnalizare trebuie să fie alimentată separat de la tabloul de comandă a luminilor de semnalizare, protejată și comandată separat. Luminile care formează un grup pot fi alimentate de un singur circuit cu condiția ca defectarea oricărei lumini din acest grup să activeze alarma echipamentului de supraveghere.
- 6.10.3. În cazul în care supravegherea directă din timonerie nu este posibilă, luminile trebuie supravegheate cu ajutorul ledurilor de control sau al dispozitivelor similare prevăzute în tabloul de comandă din timonerie. Defectarea ledului de control nu trebuie să afecteze funcționarea luminii de semnalizare pe care o controlează.
- 6.11. **Legarea la pământ**
- 6.11.1. Părțile metalice care nu se află sub tensiune în timpul exploatarei, cum ar fi ramele și carcasa mașinilor, ale aparatelor, ale armăturilor și accesoriilor, trebuie să fie legate la pământ în măsura în care nu sunt deja montate astfel încât să fie în contact metalic cu corpul.
- 6.11.2. În curent continuu, armăturile metalice și accesoriile, izolația metalică a cablurilor și traseelor de cabluri trebuie să aibă cel puțin ambele extremități legate la pământ. Atunci când cablurile sunt montate pe lemn sau pe un material plastic, este suficientă o singură legare la pământ. În curent alternativ, cablurile cu un singur conductor și traseele de cabluri nu pot fi legate la pământ decât într-un singur punct.
- 6.11.3. În instalațiile care au tensiuni care nu depășesc 50 V, se poate renunța la legarea la pământ.
- 6.11.4. Atunci când tensiunea depășește 50 V, carcasa aparatelor mobile consumatoare de curent, în cazul în care nu sunt făcute dintr-un material izolant sau nu sunt protejate, trebuie să fie legate la pământ prin cablul de alimentare cu ajutorul unui conductor suplimentar care în mod normal nu se află sub tensiune.
- 6.12. **Instalații de putere în caz de avarie**
- 6.12.1. Următoarele instalații sunt permise ca instalații de putere în caz de avarie:
- un grup auxiliar cu o instalație de alimentare cu combustibil independentă de cea a motorului principal și cu un sistem de răcire independent, care, în caz de defecțiune a circuitului principal, pornește automat sau poate fi pornit manual, în cazul în care este instalat în imediata apropiere a timoneriei sau a altor posturi unde se află permanent personal calificat, și care în decurs de 30 de secunde poate să asigure singur alimentarea cu curent; sau
 - o baterie de acumulatori care preia automat alimentarea în caz de defecțiune a circuitului principal sau care poate fi conectată manual din timonerie sau din orice alt post unde se află permanent personal calificat și care poate să alimenteze cu curent utilizatorii enumerați, pe perioada de timp prescrisă, fără a fi reîncărcată și fără o cădere inadmisibilă de tensiune.

- 6.1.2.2. Grupurile auxiliare, bateriile de avarie și instalațiile de comandă aferente pot fi instalate în compartimentul de mașini, dar în acest caz trebuie amplasate cât mai sus posibil.
- 6.1.2.3. Ca cerință minimă, sursele de putere pentru caz de avarie trebuie să poată asigura, în cazul în care sunt obligatorii și în măsura în care instalațiile nu au alimentare independentă în caz de avarie, funcționarea simultană a următoarelor instalații electrice:
- (a) lumini de semnalizare;
 - (b) semnale sonore;
 - (c) iluminat de avarie;
 - (d) radiotelefon;
 - (e) alarmă generală, megafon corespunzător sau alte instalații de avarie;
 - (f) reflector pentru caz de avarie.
- Perioada de timp pentru care instalația de avarie trebuie să poată funcționa trebuie determinată conform destinației navei, dar nu trebuie să fie mai mică de 30 minute.

CAPITOLUL 7

ECHIPAMENTE

- 7.01. **Ancore, lanțuri și cabluri de ancoră**
- Numărul și greutatea ancorelor și lanțurilor lor trebuie să corespundă caracteristicilor căii navigabile utilizate și trebuie stabilite de către autoritatea competentă locală.
- 7.02. **Alte echipamente**
- 7.02.1. Navele trebuie să fie prevăzute cel puțin cu următoarele echipamente:
- (a) aparate și dispozitive necesare pentru emiterea semnalelor optice și sonore și pentru reperarea navelor, în conformitate cu reglementările navale în vigoare;
 - (b) lumini de avarie, independente de circuitul electric principal al navei, pentru a înlocui, dacă este cazul, luminile prevăzute de reglementările mai sus menționate pentru navele staționate, eșuate sau scufundate;
 - (c) parâme și cabluri metalice;
 - (d) un paiet de gaură de apă, în afară de cazul când certificatul indică faptul că acesta nu se cere;
 - (e) o pasarelă de îmbarcare cu o lățime de cel puțin 0,40 m și o lungime de cel puțin 4 m, ale cărei părți laterale să fie semnalate printr-o bandă de culoare deschisă; aceasta trebuie să aibă balustrade;
 - (f) tranchete plutitoare sau tranchete plutitoare din lemn;
 - (g) o cange;
 - (h) o trusă de prim-ajutor;
 - (i) un binoclu;
 - (j) un afiș cu instrucțiuni privind salvarea și reanimarea celor înecați;
 - (k) un recipient cu capac pentru depozitarea cârpelor murdare de ulei;
 - (l) o bandulă de aruncat;
 - (m) un topor.
- 7.02.2. Navele a căror punte se află la peste 1,50 m deasupra liniei de plutire a navei goale trebuie să aibă o scară de îmbarcare verticală sau înclinată.
- 7.03. **Instalații de luptă împotriva incendiilor**
- 7.03.1. La bordul navei trebuie să existe cel puțin:
- (a) în timonerie: un stingător portabil;
 - (b) în apropierea fiecărui punct de acces de pe punte spre încăperile de locuit: un stingător portabil;

- (c) la punctul de acces în orice zonă de exploatare, care nu este accesibilă din încăperile de locuit și în care se află instalații de încălzit, de gătit sau frigorifice care funcționează cu combustibil solid sau lichid: un stingător portabil;
 - (d) la intrarea în fiecare compartiment de mașini și de căldări: un stingător portabil;
 - (e) la navele a căror putere totală depășește 110 kW, într-un loc convenabil sub punte în compartimentul de mașini: un stingător portabil.
- 7.03.2. Stingătoarele portabile considerate trebuie să respecte următoarele cerințe:
- (a) capacitatea stingătoarelor portabile de tip cu lichid nu trebuie să fie mai mare de 13,5 litri sau mai mică de 9 litri. Conținutul stingătoarelor cu pulbere trebuie să fie de cel puțin 6 kg.
 - (b) ca cerință minimă, agentul de stingere a incendiului trebuie să corespundă stingerii tipului de incendiu produs în încăperea sau încăperile pentru care stingătorul este în principal prevăzut. La navele ale căror instalații electrice au o tensiune de funcționare ce depășește 50 V, agentul de stingere a incendiului trebuie, de asemenea, să corespundă stingerii incendiului de la instalațiile electrice. Instrucțiunile de folosire trebuie să fie clar indicate pe fiecare stingător portabil;
 - (c) agentul de stingere a incendiului de la stingătoarele portabile prevăzute la 7.03.1 de mai sus nu poate conține CO₂ și nici produse susceptibile să degajeze gaze toxice în timpul utilizării (de ex. tetraclorura de carbon);
 - (d) stingătoarele sensibile la temperaturi scăzute sau la temperaturi ridicate trebuie să fie instalate sau protejate astfel încât să se asigure că eficiența acestora este menținută.
- 7.03.3. Toate mijloacele de stingere a incendiului trebuie să fie inspectate cel puțin o dată la doi ani. La bordul navei trebuie să existe un certificat semnat de persoana care a efectuat inspecția.
- 7.03.4. În cazul în care mijloacele de stingere a incendiului sunt instalate astfel încât să nu fie vizibile, peretele care le acoperă trebuie marcat cu litera „F” de culoare roșie, cu o înălțime de cel puțin 10 cm.
- 7.03.5. O instalație de stingere a incendiului cu apă sub presiune și tubulatura aferentă alimentată de una sau mai multe pompe, care deservește ajutajele prin intermediul hidranților și furtunurilor de incendiu, trebuie instalată în următoarele condiții:
- (a) pompele de incendiu să fie acționate electric. Acestea nu trebuie să fie instalate în prova peretelui de coliziune;
 - (b) presiunea apei la hidranții de incendiu trebuie să fie menținută la cel puțin 3 bari;
 - (c) tubulatura și hidranții de incendiu să fie proiectate astfel încât furtunurile să poată fi racordate cu ușurință la ele;
 - (d) toate ajutajele de incendiu trebuie să fie prevăzute cu un dispozitiv pentru reglarea jetului de apă la presiune mare sau pentru pulverizare și pentru oprirea debitului de apă;
 - (e) întreaga instalație trebuie să corespundă normelor curente.
- 7.03.6. Singurul agent de stingere a incendiului autorizat pentru instalațiile fixe de stingere a incendiilor este halonul 1301 (CBrF₃). Utilizarea sa se face cu respectarea următoarelor condiții:
- (a) aceste mijloace se pot folosi doar în compartimentele de mașini, de căldări și în compartimentul pompelor;
 - (b) cantitatea de agent de stingere a incendiului trebuie să fie suficientă pentru a umple, sub formă gazoasă la 20 °C, între 4,25 și 7 % din volumul total al încăperii ce trebuie protejată, inclusiv puțul de ventilație.

La calcularea cantității de agent necesar pentru stingerea incendiului, se consideră că un kilogram de halon 1301 la 20 °C umple un volum de 0,160 m³;
 - (c) rezervoarele sub presiune destinate stocării halonului 1301 trebuie să se conformeze specificațiilor organelor de control autorizate. De asemenea, aceste rezervoare trebuie să poată rezista la aceeași presiune la care rezistă întregul sistem în condițiile în care temperatura ambiantă atinge un maxim de 60 °C. Pe recipiente trebuie să fie înscrise în mod citeț și fără a se putea șterge următoarele informații: presiunea nominală de funcționare, presiunea sub care se află agentul de stingere a incendiului, anul de fabricație și anul ultimei inspecții, precum și tipul și cantitatea agentului de stingere a incendiului;
 - (d) rezervoarele, amplasate în încăperea ce trebuie protejată, trebuie să fie dotate cu un dispozitiv automat de siguranță care să asigure degajarea agentului de stingere a incendiului în zona protejată dacă, în caz de incendiu, rezervorul se află expus la foc și dacă instalația de stingere a incendiului nu a fost pusă în funcțiune; acest dispozitiv de siguranță trebuie să fie eficient la o temperatură ambiantă de 60 °C;

- (e) rezervoarele, care sunt amplasate în exteriorul zonei ce va fi protejată, trebuie să fie suficient de protejate la acțiunea presiunii excesive până la o temperatură ambiantă maximă de 60 °C. De asemenea, această condiție este valabilă pentru rezervoarele care conțin gaz propulsor;
- (f) orice rezervor care conține și un gaz propulsor trebuie să fie dotat cu un manometru sau cu un instrument echivalent care să permită controlarea presiunii acestui gaz carburant;
- (g) tubulatura și accesoriile trebuie să fie executate din oțel sau dintr-un material care să aibă o rezistență echivalentă la căldură;
- (h) singurul carburant autorizat pentru rezervoarele amplasate în interiorul zonei ce va fi protejată este azotul care trebuie să se afle sub o presiune suficientă în aceste rezervoare;
- (i) supapele de evacuare trebuie să fie amplasate astfel încât să permită agentului de stingere a incendiului să fie distribuit în mod uniform și trebuie să fie proiectate astfel încât să permită agentului de stingere a incendiului să se amestece în mod omogen și complet cu aerul, pentru a evita producerea unei mari concentrări locale a acestui agent;
- (j) tubulatura și supapele de evacuare trebuie să permită degajarea agentului de stingere a incendiului în încăperea ce va fi protejată în decurs de 10 secunde, considerând că acest agent de stingere a incendiului se află în stare fluidă la o temperatură ambiantă de 0 °C;
- (k) sistemul de stingere a incendiului trebuie să poată fi pus în funcțiune manual din timonerie sau din orice alt loc considerat corespunzător; acest loc trebuie să fie amplasat în exteriorul încăperii care trebuie protejată;

nu este autorizată instalarea unui dispozitiv cu declanșare automată care nu este prevăzut cu un sistem de avertizare sonoră;

- (l) în cazul în care un sistem de stingere a incendiului trebuie să protejeze câteva zone, instrucțiunile de utilizare și cantitățile de agent de stingere a incendiului necesare pentru fiecare zonă trebuie să fie clar prezentate;
- (m) sistemele de comandă pneumatice, hidraulice și electrice trebuie să fie instalate astfel încât să reducă la minimum posibilitățile de defectare în caz de incendiu sau de explozie;
- (n) sistemul de stingere a incendiului trebuie să fie verificat cel puțin o dată la 12 luni. Această verificare trebuie să includă cel puțin:
 - inspectarea exterioară a întregii instalații;
 - verificarea funcționării corespunzătoare a sistemului electric în ceea ce privește ruperea dispozitivului de etanșare;
 - verificarea presiunii din rezervoare.

Scăderea admisibilă a presiunii nu poate depăși 10 % în fiecare rezervor.

Cu ocazia celei de-a doua verificări, trebuie verificată și cantitatea de agent de stingere a incendiului din rezervoare. Orice scădere a acestei cantități nu trebuie să depășească 5 % în fiecare stingător;

- (o) verificarea certificatelor semnate de inspectori trebuie efectuată la bordul navei;
- (p) în cazul în care nava este prevăzută cu unul sau mai multe sisteme de stingere a incendiului cu halon 1301, care au făcut obiectul unei verificări, la rubrica 18 a certificatului eliberat navei se vor indica următoarele:

„... (numărul) sistemelor fixe de stingere a incendiului cu halon 1301. Certificatele cerute trebuie să se afle la bord.”

7.04. Bărci

- 7.04.1. Motonavele și barjele de peste 150 tdw, precum și remorcherele, împingătoarele și remorcherele-împingătoare cu un deplasament de peste 150 m³, trebuie să fie dotate cu cel puțin o barcă.
- 7.04.2. Această barcă trebuie să fie amplasată pe navă astfel încât să poată fi coborâtă la apă în deplină siguranță și în cel mai scurt timp, cu ajutorul unui dispozitiv de coborâre adecvat, dacă este necesar.
- 7.04.3. Bărcile navei prevăzute la 7.04.1. și 7.04.2. trebuie să respecte următoarele condiții:
 - (a) trebuie să aibă locuri de stat jos pentru cel puțin trei persoane, lățimea scaunului pentru o persoană fiind de cel puțin 0,45 m;
 - (b) să fie suficient de solide;
 - (c) volumul trebuie să fie de cel puțin 1,5 m³ sau produsul dintre lungime x lățime x înălțime nu trebuie să fie mai mic de 2,7 m³;
 - (d) în cazul în care transportă persoane cu o greutate de aproximativ 75 kg fiecare, bărcile navei trebuie să aibă un bord liber de cel puțin 25 cm;

- (e) trebuie să fie suficient de stabile. Se consideră că sunt suficient de stabile în cazul în care, având la bord doi oameni care cântăresc aproximativ 75 kg fiecare stând jos în același bord și cât mai aproape de marginea bordului, rămâne un bord liber de cel puțin 10 cm;
- (f) rezerva de flotabilitate a bărcii (în kg) fără persoane la bord, dar în întregime umplută cu apă, trebuie să fie cel puțin egală cu $30 \times \text{lungime} \times \text{lățime} \times \text{înălțime}$;
- (g) următorul echipament trebuie să se afle la bord:
 - un set de vâsle;
 - o parâmbă;
 - un ispol.

7.04.4. În 7.04.3:

- lungime înseamnă lungimea maximă a bărcii (în metri);
- lățime înseamnă lățimea maximă a bărcii (în metri);
- înălțime înseamnă înălțimea teoretică maximă a bărcii (în metri).

7.05. **Colaci de salvare, flotoare sferice și veste de salvare**

7.05.1. La bordul navelor trebuie să existe cel puțin trei colaci de salvare sau doi colaci de salvare și două flotoare sferice. Acestea trebuie să fie pregătite pentru utilizare imediată și fixate pe punte în locuri adecvate fără a fi imobilizate în suporturile lor. Cel puțin un colac de salvare trebuie să se afle în imediata apropiere a timoneriei.

La bordul navelor cu motor cu o lungime de până la 40 metri, vor fi suficienți doi colaci de salvare.

Cel puțin unul dintre colacii de salvare sau flotoarele sferice trebuie să aibă o saulă cu lungime suficientă.

7.05.2. Colacii de salvare trebuie:

- să aibă o flotabilitate de cel puțin 7,5 kilograme în apă dulce;
- să fie fabricați dintr-un material adecvat și să fie rezistenți la hidrocarburi și la produsele derivate din acestea, precum și la temperaturi de până la 50 °C;
- să fie colorați astfel încât să fie ușor vizibili în apă;
- să aibă o masă proprie de cel puțin 2,5 kilograme;
- să aibă un diametru interior de 0,45 m, $\pm 10\%$;
- să fie înconjurați de o parâmbă care să permită prinderea lor.

7.05.3. Flotoarele sferice trebuie:

- să aibă o flotabilitate de cel puțin 7,5 kilograme în apă dulce;
- să fie fabricate dintr-un material adecvat și să fie rezistente la hidrocarburi și la produse derivate din acestea, precum și la temperaturi de până la 50 °C;
- să fie colorate astfel încât să fie ușor vizibile în apă;
- să aibă o masă proprie de cel puțin 1 kg;
- să fie înconjurate de o plasă care să permită prinderea lor.

7.05.4. Fiecare persoană aflată în mod normal la bord trebuie să aibă la îndemână o vestă de salvare.

7.05.5. Flotabilitatea, materialul și culoarea vestelor de salvare trebuie să corespundă condițiilor menționate la 7.05.2.

Vestele de salvare gonflabile trebuie să se umfle automat sau manual; de asemenea, acestea trebuie să poată fi umflate cu gura.

CAPITOLUL 8

INSTALAȚII CU GAZE LICHEFIATE PENTRU UZ GOSPODĂRESC

8.01. **Dispoziții generale**

8.01.1. Orice instalație cu gaze lichefiate va consta în principal dintr-o instalație de alimentare compusă dintr-unul sau mai multe recipiente cu gaz, unul sau mai multe reductoare de presiune, o sistem de distribuție și un număr de instalații care funcționează cu gaz.

8.01.2. Instalațiile nu pot fi alimentate decât cu propan comercial.

8.02. Instalare

- 8.02.1. Pe toată durata utilizării, instalațiile cu gaze lichefiate trebuie să fie corespunzătoare utilizării propanului, trebuie să fie instalate conform bunelor practici și trebuie să respecte reglementările în vigoare în statul membru care eliberează certificatul.
- 8.02.2. O instalație cu gaze lichefiate nu poate fi folosită decât pentru uz gospodăresc, în încăperile de locuit și în timonerie.
- 8.02.3. La bord pot exista mai multe instalații separate. Zonele de locuit separate de o magazie sau un tanc fix nu pot fi deservite de o singură instalație.

8.03. Recipiente

- 8.03.1. Sunt autorizate numai recipientele cu capacități admise cuprinse între 5 și 35 de kg.
- 8.03.2. Recipientele trebuie să corespundă cerințelor în vigoare în statul membru care eliberează certificatul. Acestea trebuie să aibă ștampila oficială care atestă că au trecut încercările statutare.

8.04. Amplasarea și amenajarea instalației de alimentare

- 8.04.1. În cazul utilizării unor recipiente cu o capacitate de până la 35 kg, instalația de alimentare trebuie să fie amplasată pe punte într-un dulap special sau într-un dulap în perete, în exteriorul zonei de locuit, astfel încât să nu incomodeze deplasarea la bord. Cu toate acestea, aceasta nu trebuie să fie instalată pe tabla parapetului din prova sau pupa. Dulapul poate fi un dulap în perete încastrat în suprastructură, cu condiția ca el să poată fi deschis numai spre exterior. Acesta trebuie să fie situat astfel încât tubulatura care duce spre punctele de consum de gaz să fie cât mai scurtă posibil.

Fiecare instalație poate cuprinde maxim patru recipiente aflate simultan în exploatare, cu sau fără utilizarea unui întrerupător inversor automat. Numărul recipientelor de la bord, inclusiv recipientele de rezervă, nu trebuie să fie mai mare de șase per instalație.

Reductorul de presiune sau, în cazul unui reductor în două trepte, primul reductor de presiune trebuie să fie montat pe perete în același dulap cu recipientele.

- 8.04.2. Instalația de alimentare trebuie să fie montată astfel încât orice scurgere de gaz să poată fi evacuată din dulapul în care se află instalația fără riscul că ar putea pătrunde în interiorul navei sau că ar putea veni în contact cu orice ar putea declanșa un incendiu.
- 8.04.3. Dulapul trebuie construit din materiale greu inflamabile și trebuie ventilat în mod corespunzător prin orificii în partea inferioară și în partea superioară. Recipientele trebuie așezate în dulap vertical astfel încât să nu poată fi răsturnate.
- 8.04.4. Dulapul trebuie proiectat și amplasat astfel încât temperatura recipientelor să nu poată depăși 50 °C.
- 8.04.5. Inscricția „Instalație cu gaze lichefiate” și simbolul „Fumatul interzis” conform descrierii de la 6.05.9, trebuie afișate pe peretele exterior al dulapului.
- 8.04.6. În cazul în care în interiorul dulapului este necesară iluminarea, aceasta trebuie să fie electrică, iar instalația trebuie să fie protejată la flacără.

8.05. Recipiente de rezervă și recipiente goale

Recipientele de rezervă și recipientele goale care nu se țin în instalația de alimentare trebuie să fie depozitate în exteriorul zonei de locuit și al timoneriei, într-un dulap proiectat în conformitate cu cerințele de la punctul 8.04 al prezentului capitol.

8.06. Reductoare de presiune

- 8.06.1. Aparatele cu consum de gaz pot fi racordate la recipiente numai prin intermediul unei instalații de distribuție dotată cu unul sau mai multe reductoare de presiune care să reducă presiunea gazelor la nivelul presiunii de utilizare. Presiunea poate fi redusă într-o treaptă sau în două trepte. Toate reductoarele de presiune trebuie să fie permanent reglate la o presiune determinată în conformitate cu punctul 8.07 de mai jos.
- 8.06.2. Reductoarele de presiune finală trebuie să fie prevăzute sau urmate de un dispozitiv care să protejeze automat țeava față de un exces de presiune în cazul funcționării defectuoase a reductorului de presiune. Orice gaz pe care acest dispozitiv de protecție îl lasă să scape, trebuie evacuat în exterior fără nici un risc

de pătrundere în interiorul navei sau de intrare în contact cu orice ar putea declanșa un incendiu; în cazul în care este necesar, o conductă specială trebuie prevăzută în acest scop.

8.06.3. Atât dispozitivele de protecție cât și orificiile de ventilare trebuie să fie protejate contra pătrunderii apei.

8.07. **Presiuni**

8.07.1. Presiunea la ieșirea din ultimul reductor de presiune nu trebuie să depășească 0,05 bari peste presiunea atmosferică, cu o toleranță de 10 %.

8.07.2. În cazul utilizării unei instalații de reducere a presiunii în două trepte, valoarea presiunii medii nu trebuie să fie mai mare de 2,5 bari peste presiunea atmosferică.

8.08. **Țevi și tuburi flexibile**

8.08.1. Tubulatura trebuie realizată din țevi fixe de oțel sau de cupru.

Cu toate acestea, tubulatura care se racordează la recipiente trebuie să fie din tuburi flexibile pentru presiuni înalte sau din tuburi în spirală, adecvate pentru propan. Aparatele cu consum de gaz pot, în cazul în care nu sunt instalate fix, să fie racordate cu ajutorul unor tuburi flexibile adecvate, cu o lungime de cel mult 1 metru.

8.08.2. Tubulatura trebuie să poată rezista oricăror solicitări sau acțiuni corozive care pot surveni la bord în condiții normale de exploatare, iar caracteristicile și dispunerea acestora trebuie să fie astfel încât să asigure un debit al gazului la o presiune adecvată aparatelor cu consum de gaz.

8.08.3. Tubulatura trebuie să aibă cât mai puține îmbinări posibile. Atât tubulaturile, cât și îmbinările trebuie să rămână etanșe la gaze în pofida oricăror vibrații și dilatații la care pot fi supuse.

8.08.4. Tubulatura trebuie să fie ușor accesibilă, fixată și protejată în fiecare punct în care ar putea fi supusă impactului sau frecării, în special la trecerile prin pereții din oțel sau spații metalice.

Întreaga suprafață exterioară a tubulaturii din oțel trebuie să fie tratată contra coroziunii.

8.08.5. Tuburile flexibile și îmbinările lor trebuie să poată rezista oricărei solicitări care poate surveni la bord în condiții normale de exploatare. Acestea trebuie să fie dispuse netensionat și astfel încât să poată fi inspectate pe întreaga lor lungime.

8.09. **Instalația de distribuție**

8.09.1. Nici o parte a instalației de gaze lichefiate nu trebuie să fie amplasată în compartimentul de mașini.

La bordul navelor-cisternă supuse regulilor referitoare la transportul mărfurilor periculoase, nici o parte a instalațiilor de gaze lichefiate nu trebuie să se afle în zona de depozitare a mărfii.

8.09.2. O supapă rapid și ușor accesibilă trebuie să asigure mijlocul prin care întreaga instalație de distribuție trebuie să poată fi închisă.

8.09.3. Fiecare aparat cu consum de gaz trebuie să fie alimentat de o ramificație separată a instalației de distribuție și fiecare ramificație trebuie să fie comandată printr-un dispozitiv separat de închidere.

8.09.4. Supapele trebuie să fie instalate cât mai departe posibil în puncte în care sunt la adăpost de intemperii și șocuri.

8.10. **Aparate cu consum de gaz și instalarea acestora**

8.10.1. Singurele aparate care pot fi instalate sunt aparatele cu consum de propan, care sunt omologate în statul membru care a eliberat certificatul și care sunt dotate cu dispozitive care împiedică în mod eficient scurgerea gazelor atât în cazul stingerii flăcării, cât și în cazul stingerii flăcării la suflaj.

8.10.2. Fiecare aparat trebuie să fie dispus și racordat astfel încât să fie evitat orice risc de agățare accidentală a tubulaturii de racordare.

8.10.3. Aparatele de încălzit și cele pentru încălzit apă trebuie să fie racordate la o conductă de evacuare a gazelor de ardere.

- 8.10.4. Instalarea aparatelor cu consum de gaz în timonerie este permisă doar în cazul în care timoneria este construită astfel încât gazul care scapă accidental să nu se poată scurge spre părțile inferioare ale navei, în special prin traseele de comandă care duc la compartimentul de mașini.
- La bordul navelor-cisternă supuse regulilor referitoare la transportul mărfurilor periculoase, nici un aparat cu consum de gaz nu trebuie să fie amplasat în timonerie.
- 8.10.5. Aparatele cu consum de gaz pot fi instalate în cabinele de dormit numai în cazul în care arderea are loc independent de aerul din cabine.
- 8.10.6. Aparatele cu consum de gaz, la care arderea depinde de aerul din încăperile în care ele sunt amplasate, trebuie să fie instalate în încăperi cu dimensiuni suficient de mari.
- 8.10.7. La navele cisternă supuse regulilor privind transportul mărfurilor periculoase, aparatele cu consum de gaz trebuie să aibă un marcaj roșu bine vizibil.
- 8.11. **Aerisirea și evacuarea gazelor de ardere**
- 8.11.1. În încăperile care conțin aparate cu consum de gaz a căror ardere se bazează pe aerul ambiant, alimentarea cu aer proaspăt și evacuarea gazelor de ardere trebuie să fie asigurată prin intermediul deschiderilor de aerisire cu dimensiuni suficient de mari, determinate în funcție de puterea aparatelor.
- 8.11.2. Deschiderile de aerisire nu trebuie să aibă vreun dispozitiv de închidere și nu trebuie să conducă spre cabinele de dormit.
- 8.11.3. Dispozitivele de evacuare trebuie să fie construite astfel încât să asigure evacuarea în siguranță a gazelor de ardere. Acestea trebuie să fie sigure în funcționare și rezistente la foc. Funcționarea lor nu trebuie să fie afectată de ventilatoare.
- 8.12. **Instrucțiuni de folosire și siguranță**
- Un aviz care să cuprindă instrucțiuni referitoare la utilizarea instalației trebuie să fie amplasat la bord, într-un loc adecvat. Avizul trebuie să cuprindă, printre altele, următoarele instrucțiuni în limba sau în limbile corespunzătoare:
- „robinetele de închidere ale recipientelor care nu sunt racordate la sistemul de distribuție trebuie să fie închise, chiar în cazul în care se presupune că recipientele sunt goale”;
 - „tuburile flexibile trebuie schimbate de îndată ce starea lor necesită acest lucru”;
 - „toate recipientele trebuie să rămână racordate numai în cazul în care țevile de racordare corespunzătoare nu sunt închise prin robinete sau obturate”;
- 8.13. **Inspecție**
- Înainte de utilizarea unei instalații cu gaze lichefiate, după orice modificare sau reparație, precum și la fiecare reînnoire a atestatului prevăzut la 8.15, întreaga instalație amintită trebuie inspectată de un expert autorizat al statului membru care eliberează certificatul. Cu ocazia acestei inspecții, expertul trebuie să verifice dacă instalația corespunde cerințelor prezentului capitol. El trebuie prezinte un raport de inspecție autorității competente care eliberează certificatul.
- 8.14. **Probe**
- După montare probele instalației trebuie să se efectueze astfel:
- 8.14.1. Tubulatura de presiune medie situată între ieșirea primului dispozitiv de reducere a presiunii și supapele montate înaintea reductorului final de presiune:
- (a) proba de rezistență, realizată cu aer, un gaz inert sau un lichid la o presiune de 20 bari peste presiunea atmosferică;
 - (b) proba de etanșitate, realizată cu aer sau un gaz inert la o presiune de 3,5 bari peste presiunea atmosferică.
- 8.14.2. Tubulatura la presiunea de utilizare între reductorul simplu sau reductorul final de presiune și supapele instalate înaintea aparatelor cu consum de gaz:
- proba de etanșitate, realizată cu aer, un gaz inert sau un lichid la o presiune de 1 bar peste presiunea atmosferică.
- 8.14.3. Tubulatura situată între reductorul simplu sau reductorul final de presiune și comenzile aparatului cu consum de gaz:
- proba de etanșitate la o presiune de 0,2 bari peste presiunea atmosferică.

- 8.14.4. La probele menționate la 8.14.1 litera (b), 8.14.2. și 8.14.3, tubulaturile sunt considerate etanșe în cazul în care, după o perioadă de timp suficientă pentru a permite echilibrarea termică, nu se constată nici o scădere a presiunii de probă în timpul următoarelor 10 minute.
- 8.14.5. Racordurile recipientelor, tubulatura și alte armături supuse presiunii în recipiente, precum și îmbinările dintre reductorul de presiune și tubulatura de distribuție:
— proba de etanșeitate realizată cu ajutorul unui produs spumos, la presiunea de funcționare.
- 8.14.6. Toate aparatele cu consum de gaz trebuie să fie puse în funcțiune și încercate la presiunea nominală pentru a se asigura că arderea este satisfăcătoare cu butoanele de reglare stabilite în diferite poziții.
Dispozitivele de siguranță trebuie verificate astfel încât să se asigure funcționarea lor satisfăcătoare.
- 8.14.7. După efectuarea probei menționate la 8.14.6, la fiecare aparat cu consum de gaz racordat la o conductă de evacuare trebuie să se verifice dacă, după o funcționare de cinci minute la presiunea nominală, cu ferestrele și ușile închise și cu dispozitivele de ventilare în funcțiune, se scurg gaze de ardere pe lângă robinet.
În cazul în care se constată că o astfel de curgere este mai mult decât de moment, trebuie să fie imediat descoperită și eliminată cauza. Aparatul nu trebuie omologat pentru utilizare înainte de a fi fost remediate toate defecțiunile.
- 8.15. **Atestare**
- 8.15.1. Certificatul trebuie să includă o atestare a faptului că, în urma inspecției menționate la 8.13, toate instalațiile cu gaze lichefiate corespund cerințelor prezentului capitol.
- 8.15.2. Durata de valabilitate a atestării este de cel mult trei ani. Aceasta nu poate fi reînnoită decât în urma efectuării unei noi inspecții în conformitate cu 8.13.
La solicitarea motivată a proprietarului navei sau a reprezentantului acestuia, valabilitatea atestatului poate fi prelungită cu cel mult șase luni fără a proceda la inspecția cerută în conformitate cu 8.13. Această prelungire trebuie înscrisă în certificat. Data la care în mod normal ar trebui efectuată următoarea inspecție nu poate fi amânată ca urmare a prelungirii menționate.

CAPITOLUL 9

INSTALAȚII SPECIALE DIN TIMONERIE PENTRU CÂRMUIREA NAVEI PRIN RADAR DE CĂTRE O SINGURĂ PERSOANĂ

- 9.01. **Dispoziții generale**
Se consideră că o timonerie este special amenajată în vederea cârmuirii navei prin radar de către o singură persoană, în cazul în care aceasta corespunde condițiilor prezentului capitol.
- 9.02. **Condiții generale de proiectare**
- 9.02.1. Timoneria trebuie să fie proiectată pentru poziția șezând a timonierului.
- 9.02.2. Toate aparatele, instrumentele și comenzile trebuie să fie dispuse astfel încât timonierul să se poată servi de ele în mod comod în timpul voiajului, fără a-și părăsi locul și fără a-și lua ochii de pe ecranul radarului.
Comenzile trebuie să poată fi puse ușor în poziția de funcționare care trebuie să fie clar determinată.
- 9.02.3. Indicațiile aparatelor de control trebuie să poată fi ușor citite, iar iluminarea acestora trebuie să poată fi reglată continuu până la punctul de stingere, indiferent de condițiile de iluminare din interiorul timoneriei, astfel încât iluminarea să nu fie perturbată și vizibilitatea să nu fie afectată.
- 9.02.4. Timoneria trebuie să aibă un dispozitiv de încălzire reglabil. Ventilarea nu trebuie să fie afectată de către dispozitivul de reducere a luminii în timonerie.
- 9.03. **Echipamente radar și indicator al vitezei de rotație**
- 9.03.1. Ecranul radarului nu trebuie să fie foarte departe de raza vizuală a timonierului atunci când acesta se află la timonă în poziție normală.

9.03.2. Imaginea radar trebuie să rămână perfect vizibilă, fără a fi nevoie de filtru sau ecran, indiferent de condițiile de iluminare din afara timoneriei.

9.03.3. Un indicator al vitezei de rotație trebuie să fie instalat direct deasupra sau sub ecranul radar.

9.04. **Semnalizare și echipament pentru emiterea semnalelor**

9.04.1. Lumina și semnalele luminoase trebuie să fie comandate prin întrerupătoare a căror instalare să reflecte poziția efectivă a luminilor și semnalelor luminoase. Fiecare lumină sau semnal luminos trebuie indicat printr-un led de control, de aceeași culoare cu lumina sau semnalul luminos deservit, inclus în întrerupător sau montat lângă acesta. Nefuncționarea unei lumini sau a unui semnal luminos trebuie să determine stingerea ledului de control corespunzător.

9.04.2. Dispozitivele de avertizare sonoră trebuie să fie controlate cu piciorul.

9.05. **Instalații pentru cârmuirea navei și comanda motoarelor**

9.05.1. Transmisia de cârmă a navei trebuie să fie comandată cu ajutorul unei manete orizontale. Aceasta manetă trebuie să fie ușor manevrabilă iar unghiul dintre manetă și axul navei trebuie să reflecte cu exactitate unghiul de deflecție al planului cârmei. Trebuie să fie posibilă decuplarea manetei, în orice poziție a sa, fără ca poziția planului cârmei să se schimbe. Un sistem de comandă echivalent este permis pentru propulsoarele Voith-Schneider și elicele orientabile.

În cazul în care nava este prevăzută și cu cârme reversibile sau cu cârme prova, acestea trebuie să fie comandate de manete separate.

9.05.2. Fiecare motor trebuie să fie comandat de o singură manetă care să se deplaseze pe un arc de cerc situat într-un plan vertical mai mult sau mai puțin paralel cu axul longitudinal al navei. Deplasarea înainte a acestei manete trebuie să determine deplasarea navei înainte, în timp ce deplasarea manetei înapoi trebuie să determine deplasarea navei înapoi. Acționarea trebuie pornită sau inversată când maneta se află aproximativ în poziție neutră. Trebuie să existe un declic distinct care să indice că maneta a intrat în poziție neutră. Deplasarea manetei din poziția neutră în poziția „marș înainte cu toată viteza”, precum și din poziția neutră în poziția „marș înapoi cu toată viteza” nu trebuie să depășească 90 de grade.

9.05.3. Sensul și viteza de rotație a elicelor trebuie să fie indicate.

9.06. **Instalații pentru manevrarea ancorelor de la pupa**

Timonierul trebuie să poată lăsa la apă ancora (ancorele) de la pupa fără a-și părăsi postul. Această cerință nu se aplică navelor din convoaiele împinse sau formațiunilor în cuplu cu o lungime ce nu depășește 86 de metri.

9.07. **Echipament de telefonie**

9.07.1. Nava trebuie să fie dotată cu o instalație radiotelefonică pentru comunicația navă-navă. Recepția trebuie să se facă printr-un difuzor, iar emisia printr-un microfon fix. Timonierul trebuie să poată efectua ambele operațiuni. Trecerea de la recepție la emisie trebuie să se realizeze cu ajutorul unui buton. Timonierul trebuie să poată ajunge la această instalație din locul său.

Aceleași cerințe se aplică, dacă este necesar, pentru serviciul de operațiuni nautice.

9.07.2. În cazul în care timonieria este prevăzută cu o instalație radiotelefonică conectată la rețeaua serviciului public, recepția trebuie să se facă printr-un difuzor de la locul timonierului. Cu toate acestea, microfonul pentru comunicația navă-navă nu trebuie să fie utilizat în nici un caz pentru convorbiri prin rețeaua serviciului public.

9.07.3. Toate navele trebuie să aibă un sistem de comunicație vocală. Aceasta trebuie să deservească cel puțin următoarele puncte:

- prova navei sau capul convoiului;
- cabinele de locuit ale echipajului, și
- cabina timonierului.

Recepția trebuie să se facă printr-un difuzor separat iar emisia printr-un microfon fix care poate fi cel destinat comunicației navă-navă, cu condiția ca aceasta să nu implice interferențe între cele două rețele. Trecerea de la recepție la emisie trebuie să se efectueze prin butoane sau comutatoare.

- 9.08. **Semnale de alarmă**
- 9.08.1. O instalație de alarmă comandată printr-un întrerupător „pornit/oprit” trebuie să se afle la îndemâna timonierului. Nu se permit întrerupătoare cu revenire automată la poziția „oprit” atunci când sunt acționate.
- 9.08.2. Puterea acestui semnal trebuie să fie de cel puțin 75 dB(A) în încăperile de locuit. În compartimentul de mașini puterea acestui semnal trebuie să fie cu 5 dB(A) mai mare decât nivelul zgomotului ambiant când mașinile de propulsie se află la capacitate maximă de funcționare.
- 9.09. **Alte aparate**
- Numărul aparatelor, altele decât cele enumerate anterior, trebuie să fie redus la minimum.
- 9.10. **Mențiuni în certificatul de inspecție**
- În cazul în care nava corespunde cerințelor prezentului capitol, certificatul trebuie andosat după cum urmează:
„Aprobat pentru guvernarea navei prin radar de către o singură persoană”.

Capitolul 10

DISPOZIȚII SPECIALE PENTRU NAVELE DESTINATE SĂ FACĂ PARTE DINTR-UN CONVOI ÎMPINS, DINTR-UN CONVOI REMORCAT SAU DINTR-O FORMAȚIUNE ÎN CUPLU

- 10.01. **Împingătoare**
- 10.01.1. Împingătoarele trebuie să aibă la prova o „platformă împingătoare”, dispozitiv cu o lățime egală cu cel puțin două treimi din lățimea maximă a navei. Această platformă trebuie să fie proiectată astfel încât, de la începerea manevrelor de cuplare, personalul implicat să se poată deplasa cu mecanismul de cuplare de la o navă la alta ușor și fără riscuri.
- Platforma trebuie, de asemenea, să permită împingătorului să ocupe o poziție fixă în raport cu barjele și, în special, să împiedice mișcarea transversală a împingătorului în raport cu pupa acestora.
- 10.01.2. Împingătoarele trebuie să fie dotate cu dispozitivele de cuplare necesare; în cazul în care cuplarea se face cu ajutorul cablurilor, împingătoarele trebuie să fie dotate cel puțin cu două vinciuri speciale sau cu dispozitive echivalente.
- 10.01.3. Motoarele principale trebuie să poată fi comandate din timonerie. Controlul funcționării lor trebuie să fie asigurat de dispozitive instalate în timonerie.
- 10.02. **Barje**
- 10.02.1. Capitolul 3 și punctele 7.02, 7.04 și 7.05.1 nu se aplică barjelor. Punctul 5.06 nu se aplică barjelor care nu au încăperi de locuit și compartimente de mașini sau de căldări.
- 10.02.2. Barjele purtate trebuie, de asemenea, să corespundă următoarelor dispoziții constructive:
- pereti transversali etanși menționați la 2.02.3 nu sunt necesari în cazul în care provele pot rezista unui șoc de cel puțin 2,5 ori față de cel cerut pentru peretele de coliziune al unei nave de navigație interioară cu același pescaj, construită în conformitate cu normele unei societăți de clasificare recunoscute de statul membru care trebuie să elibereze certificatul;
 - prin derogare de la 2.02.5, compartimentele cu dublu fund, în care accesul este dificil, nu trebuie să fie drenate decât atunci când volumul spațiului considerat depășește 5 % din deplasamentul barjei purtate la pescajul autorizat maxim;
 - suprafața punților, punțile laterale și capacele ramelor de bocaport trebuie să fie antiderapante. În cazul în care este necesar, suprafețele înclinate trebuie să fie prevăzute cu supraînălțări;
 - de-a lungul liniei, acolo unde puntea sau punțile laterale formează un unghi cu bordajul navei, trebuie să fie prevăzute apărători antiderapante sau corniere cu o înălțime de cel puțin 0,03 metri și balustrade cu o înălțime minimă de 0,90 metri; balustradele pot fi mobile.
- În prova nu se cer balustrade.

10.03. Nave cu motor și remorhere apte să împingă

Pentru a fi autorizate să efectueze operațiuni de împingere, navele cu motor și remorherele trebuie:

- (a) să aibă o platformă de împingere conform cerințelor de la 10.01.1, sau
- (b) să fie prevăzute cu dispozitive corespunzătoare și eficiente pentru a împiedica mișcarea transversală a provei navei care împinge în raport cu pupa navei ce trebuie împinsă.

10.04. Probe ale convoaielor împinse

10.04.1. Pentru eliberarea certificatului unui împingător sau unui remorcher-împingător sau pentru vizarea certificatului unei motonave sau al unui remorcher „apt să împingă”, autoritatea competentă decide dacă și care convoaie trebuie prezentate la probe și va efectua probe cu acele formațiuni pe care le consideră cele mai nefavorabile. Certificatul trebuie să indice condițiile în care împingătorul este certificat sau în care avizul „apt să împingă” este valabil.

10.04.2. Probele trebuie să se demonstreze următoarele:

- (a) convoiul are o stabilitate corespunzătoare a direcției;
- (b) o schimbare de rută importantă urmată imediat de întoarcerea la ruta inițială se poate efectua rapid și ușor;
- (c) convoiul are o viteză suficientă pe apă;
- (d) dacă este nevoie, puterea de propulsie înapoi este suficientă pentru a permite convoiului să se oprească când este condus în aval;
- (e) cu ocazia formării și dislocării convoiului, instalația de cuplare se manipulează cu ușurință și în siguranță.

De asemenea, instalația de cuplare trebuie să respecte următoarele cerințe:

- să asigure rigiditatea convoiului;
- instalația de cuplare să asigure o tensiune uniformă, de preferință cu ajutorul unor vinciuri speciale.

10.04.3. În timpul probelor mai sus menționate, autoritatea competentă nu va ține cont de efectele favorabile care ar putea fi determinate de dispozitivele speciale (cârme, mecanisme de propulsie etc.) instalate pe barje, decât în cazul în care aceste barje fac parte întotdeauna din același convoi. În acest caz, barjele autorizate trebuie nominalizate în certificatul navei care asigură propulsia convoiului.

10.05. Nave pentru remorcaj

Pentru a fi autorizate să efectueze operațiuni de remorcare, navele trebuie să respecte următoarele cerințe:

- (a) instalația de remorcare trebuie să fie instalată astfel încât, în cazul în care este în funcțiune, să nu compromită siguranța echipajului navei sau a mărfii. Nava trebuie să fie suficient de manevrabilă și stabilă pe timpul remorcării;
- (b) timonierul trebuie să poată asigura el însuși manevrarea mașinilor de propulsie sau să poată comanda această manevră fără a părăsi postul de guvernare;
- (c) în cazul în care pentru remorcare se folosesc cabluri, instalația de remorcare trebuie să includă vinciuri sau un cârlig de remorcare care să poată fi eliberate din postul de guvernare. Instalația de remorcare trebuie să fie amplasată în înaintea planului elicelor. Cu toate acestea, aceasta nu se aplică remorcherelor articulate.

10.06. Nave destinate propulsiei formațiunilor în cuplu

Pentru a putea fi autorizate să asigure propulsia formațiunilor în cuplu, navele trebuie:

1. să corespundă prevederilor de la 10.05 literele (a) și (b);
2. să fie echipate cu mijloace care, prin numărul și dispunerea lor, să asigure că formațiunea motonavelor și a navelor propulsate se menține cuplată în siguranță, indiferent dacă este încărcată sau goală.

CAPITOLUL 11

IGIENA ȘI SIGURANȚA ÎN ÎNCĂPERILE DE LOCUIT ALE ECHIPAJULUI

11.01. **Dispoziții generale**

- 11.01.1. Navele la bordul cărora este cerută prezența continuă a persoanelor în afara orelor de program trebuie să fie prevăzute cu încăperile de locuit necesare.
- 11.01.2. Încăperile de locuit trebuie să fie proiectate, dimensionate și dotate astfel încât să corespundă nevoilor de siguranță, igienă și confort ale persoanelor de la bord. Aceste încăperi de locuit trebuie să îndeplinească cerințele de la 11.02 - 11.12.
- 11.01.3. Autoritățile care efectuează inspecția pot admite excepții de la regulile de mai jos, atunci când siguranța, igiena și confortul celor de la bord sunt asigurate într-un mod echivalent prin alte măsuri.
- 11.01.4. Punctele 11.03, 11.08.2, 11.09, 11.10 și 11.11 nu se aplică încăperilor de locuit folosite în mod exclusiv de către membrii echipajului care nu sunt muncitori angajați în baza unui contract de muncă. Aceste derogări trebuie să fie menționate în certificat la rubrica nr. 21.

11.02. **Amplasarea și dotarea încăperilor de locuit**

- 11.02.1. Încăperile de locuit vor fi amplasate în pupa peretelui de coliziune, iar cea mai mare parte posibilă a acestor încăperi trebuie să se afle deasupra punții.
- La prova navei, nici o podea nu trebuie să se situeze la mai mult de 1,20 metri sub nivelul pescajului maxim.
- Pot fi admise excepții pentru încăperile de locuit care nu sunt ocupate în permanență.
- 11.02.2. Încăperile de locuit trebuie să fie accesibile cu ușurință și în deplină siguranță.
- De regulă, încăperile de locuit și bucătăriile trebuie să fie accesibile de pe punte printr-un culoar.
- 11.02.3. Încăperile de locuit trebuie să fie dispuse și echipate astfel încât să se evite, pe cât posibil, pătrunderea aerului poluat provenit de la alte compartimente ale navei (de exemplu: mașini și magazii). În cazul folosirii ventilației forțate, orificiile pentru admisia aerului vor fi situate astfel încât să corespundă cerinței de mai sus. Aerul viciat al bucătăriilor sau încăperilor sanitare trebuie să fie scos în exteriorul navei pe traseul cel mai scurt.
- 11.02.4. Încăperile de locuit trebuie protejate contra zgomotului și vibrațiilor inacceptabile. Presiunea acustică maximă admisibilă este:
- 70 dB(A) în cabinele de locuit;
 - 60 dB(A) în cabinele de dormit, cu excepția navelor destinate exclusiv navigației pe timp de zi.
- 11.02.5. Pentru a permite evacuarea rapidă în caz de naufragiu sau incendiu, încăperile de locuit trebuie să dispună de ieșiri de urgență cât mai distanțate posibil unele de altele și, în cazul în care se poate, spre babord și spre tribord.
- Aceasta nu se aplică:
- încăperilor de locuit care au mai multe ieșiri, uși sau hublouri care permit evacuarea rapidă;
 - încăperilor sanitare.
- 11.02.6. Ieșirile de urgență, ușile sau hublourile destinate utilizării ca ieșiri de urgență trebuie să aibă o deschidere de cel puțin $0,36 \text{ m}^2$, iar cea mai mică dimensiune poate fi de minim 0,50 m.

11.03. **Dimensiunile încăperilor de locuit**

- 11.03.1. Înălțimea liberă pentru poziția în picioare în cabinele echipajului nu trebuie să fie mai mică de 2 m.
- 11.03.2. Suprafața liberă a podelei încăperilor de locuit nu trebuie să fie mai mică de 2 m^2 per ocupant. Suprafața ocupată de mobilierul mobil, ca de exemplu scaune și mese, va fi inclusă în suprafața liberă a podelei.

- 11.03.3. Volumul de aer per ocupant nu trebuie să fie mai mic de $3,5 \text{ m}^3$ în cabinile de locuit, iar în cabinile de dormit de cel puțin 5 m^3 pentru primul ocupant și 3 m^3 pentru al doilea ocupant. Volumul de aer este cel care rămâne după scăderea volumelor corespunzătoare dulapurilor, paturilor, etc.
- 11.03.4. Volumul fiecărei unități din cabinile de locuit și de dormit nu va fi mai mic de 7 m^3 .
- 11.03.5. Closetele cu apă trebuie să aibă o suprafața minimă a podelei de 1 m^2 (cel puțin $0,75 \text{ m}$ în lățime și cel puțin $1,1 \text{ m}$ în lungime).
- 11.03.6. Cabinile de dormit trebuie concepute pentru a fi ocupate de maxim doi adulți.
- 11.04. **Tubulaturile din încăperile de locuit**
Tubulatura din încăperile de locuit trebuie să corespundă cerințelor de la 5.05.8.
- 11.05. **Mijloace de acces, uși și scări în încăperile de locuit**
- 11.05.1. Mijloacele de acces spre încăperile de locuit trebuie să fie dispuse și să aibă dimensiuni astfel încât să poată fi utilizate fără pericol sau dificultăți.
Se consideră că această prevedere trebuie respectată atunci când:
- (a) există destul spațiu în fața deschiderii de acces pentru a permite intrarea liberă;
 - (b) mijloacele de acces se află la o distanță suficientă de instalațiile care ar putea constitui o sursă de pericol cum ar fi vinciurile, instalația de remorcare sau de întindere a parâmelor și instalația de încărcare;
 - (c) lățimea liberă este de cel puțin $0,60 \text{ m}$, iar înălțimea totală a accesului plus rama este de cel puțin $1,90 \text{ m}$, această ultimă dimensiune se acceptă a fi obținută prin luarea în calcul a huselor sau capacelor;
 - (d) orice ramă prevăzută la deschiderile ușilor are o înălțime de cel mult $0,40 \text{ m}$, fără a aduce să aducă atingere dispozițiilor altor reguli de siguranță;
 - (e) mijloacele de acces de la ieșirile de urgență sunt izolate și acoperite cu materiale rezistente la foc.
- 11.05.2. Deschiderea sau închiderea accidentală a ușilor și a capacelor rabatabile trebuie împiedicată.
- 11.05.3. Ușile trebuie să fie prevăzute cu dispozitive de închidere și de deschidere manevrabile din ambele părți.
- 11.05.4. În cazul în care nu există acces de la nivelul punții la încăperile de locuit iar diferența de nivel este de $0,30 \text{ m}$ sau mai mare, încăperile de locuit trebuie să fie accesibile cu ajutorul scârilor de tambuchi.
- 11.05.5. Scările trebuie să fie fixe. Acestea trebuie să fie utilizate în siguranță și această prevedere se consideră a fi respectată atunci când:
- (a) scările au cel puțin $0,50 \text{ m}$ lățime;
 - (b) treptele au puțin $0,15 \text{ m}$ adâncime;
 - (c) treptele sunt antiderapante;
 - (d) scările cu mai mult de patru trepte sunt prevăzute cu cel puțin o balustradă.
- 11.06. **Podele, pereți și plafoane ale încăperilor de locuit**
- 11.06.1. Podelele, pereții și plafoanele încăperilor de locuit trebuie să fie realizate astfel încât să poată fi curățate cu ușurință. Suprafața podelelor trebuie să fie antiderapantă. Materialul de protecție a suprafețelor nu trebuie să fie dăunător sănătății.
- 11.06.2. Încăperile de locuit, inclusiv culoarele în partea navei utilizată pentru încăperile de locuit ale echipajului, trebuie să fie izolate contra frigului și căldurii care provin din afară sau de la compartimentele adiacente.
- 11.07. **Încălzirea și ventilația încăperilor de locuit**
- 11.07.1. Încăperile de locuit trebuie să fie prevăzute cu o instalație de încălzit care să mențină o temperatură satisfăcătoare ținându-se cont de condițiile meteorologice și climatice la care este expusă nava.
- 11.07.2. Încăperile de locuit trebuie să fie suficient ventilate, chiar atunci când accesul la acestea este închis.
Ventilația trebuie să poată fi reglată pentru a asigura circulația adecvată a aerului în orice condiții climatice.

11.08. Lumina naturală și iluminatul încăperilor de locuit

- 11.08.1. Încăperile de locuit trebuie să fie suficient iluminate. Cabinele de locuit, cabinele de dormit și bucătăriile trebuie să primească lumină naturală și, în cazul în care este posibil, să aibă vedere în exteriorul navei.
- 11.08.2. În încăperile de locuit trebuie instalată o iluminare electrică corespunzătoare.
- 11.08.3. Orice dispozitiv de iluminare care utilizează combustibil lichid trebuie să fie executat din metal și să funcționeze numai cu combustibili ale căror puncte de aprindere sunt mai mari de 55 °C sau cu petrol comercial. Acestea trebuie să fie fixate astfel încât să nu prezinte pericol de incendiu.

11.09. Mobilierul încăperilor de locuit

- 11.09.1. Fiecare membru al echipajului trebuie să aibă o cușetă individuală. Cușetele trebuie să corespundă datelor biometrice ale corpului omenesc.
- 11.09.2. Cușetele nu trebuie să fie dispuse una lângă alta astfel încât ocupantul să fie obligat să se suie pe o cușetă pentru a ajunge la următoarea.
- 11.09.3. Cușetele nu trebuie să fie amplasate la o distanță mai mică de 0,30 m de podea. Atunci când există cușete suprapuse, cușeta de sus va fi situată la aproximativ jumătatea distanței dintre partea de jos a cușetei inferioare și plafon; deasupra fiecărei cușete trebuie să fie asigurat un spațiu liber de cel puțin 0,60 m.
- 11.09.4. Cușetele, inclusiv cadrele acestora, trebuie să fie confecționate din materiale solide și netede. În cazul cușetelor suprapuse, sub cușeta de sus trebuie să fie prevăzută o căptușeală antipraf.
- 11.09.5. Pentru fiecare membru al echipajului trebuie să fie prevăzut un dulap corespunzător pentru haine, care să se închidă cu cheia. Dulapurile trebuie să aibă o înălțime liberă de cel puțin 1,70 m și o suprafață liberă de cel puțin 0,25 m².
- 11.09.6. În afara cabinelor, a camerelor de zi sau a sălilor de masă trebuie să fie prevăzute spații bine ventilate pentru depozitarea hainelor de lucru folosite pe vreme rea și pentru activități care implică murdărirea.

11.10. Bucătării, săli de masă, magazii

- 11.10.1. În general, navele trebuie să aibă cel puțin un compartiment separat de cabinele de dormit și utilizat drept bucătărie sau cameră de zi și bucătărie combinată (combinația cameră de zi - bucătărie).
- 11.10.2. Bucătăriile și combinația cameră de zi - bucătărie trebuie să fie prevăzute cu:
- instalație de gătit;
 - chiuvetă cu scurgere;
 - instalație destinată alimentării cu apă potabilă;
 - un frigider cu o capacitate care să corespundă numărului de persoane din echipaj;
 - dulapurile sau etajerele necesare.
- 11.10.3. Sălile de masă sau combinațiile cameră de zi-bucătărie trebuie să fie suficient de mari pentru a corespunde numărului de persoane din echipaj care le folosesc în mod normal în același timp, scaunele având o lățime minimă de 0,60 m.
- 11.10.4. Sălile de masă și combinațiile cameră de zi-bucătărie vor fi prevăzute un număr suficient de mese și scaune cu spătar.
- 11.10.5. La navele cu echipaj permanent, trebuie să existe frigider și încăperi pentru depozitarea produselor alimentare. Aceste încăperi trebuie să fie menținute uscate și bine ventilate. Acestea trebuie să poată fi menținute într-o stare de igienă impecabilă. Frigiderele și camerele frigorifice trebuie să poată fi deschise dinspre interior chiar în cazul în care au fost închise din exterior.

11.11. Instalații sanitare

- 11.11.1. Navele care au încăperi de locuit trebuie să dispună cel puțin de următoarele instalații sanitare:
- o chiuvetă, racordată la apă rece potabilă și apă caldă per unitate de locuit sau per patru membri ai echipajului. Lavoarele trebuie să aibă dimensiuni adecvate și să fie construite dintr-un material neted care să nu se fisureze și să nu ruginească;

- (b) o cadă de baie sau un duș, cu racord la apă potabilă rece și apă caldă per unitate de locuit sau per șase membri ai echipajului;
 - (c) un closet cu apă per unitate de locuit sau per șase membri ai echipajului.
- 11.11.2. Instalațiile sanitare trebuie să se afle în imediata apropiere a încăperilor de locuit. Closetele cu apă nu trebuie să aibă acces direct la bucătărie, săli de masă și combinația cameră de zi-bucătărie.
- 11.11.3. Încăperile care dispun de instalații sanitare trebuie să corespundă următoarelor cerințe:
- (a) podelele și pereții trebuie să fie din materiale durabile și rezistente la apă;
 - (b) îmbinările dintre pereți și podele trebuie să fie etanșe la apă.
- 11.11.4. Closetele cu apă trebuie să aibă aerisirea în exterior.
- 11.11.5. Closetele cu apă trebuie să fie prevăzute cu instalații de scurgere. Scaunele de toaletă trebuie să poată fi ușor de curățat.
- 11.12. **Instalații de apă potabilă**
- 1.12.1. (a) Navele care au încăperi de locuit trebuie să fie dotate cu unul sau mai multe rezervoare de apă potabilă sau cu o instalație de regenerare a apei potabile;
- (b) Capacitatea acestora trebuie să fie adaptată numărului de persoane de la bord și să fie de cel puțin 150 de litri de persoană.
- 11.12.2. Rezervoarele de apă potabilă trebuie să fie proiectate și dispuse astfel încât să nu existe pericolul poluării sau alterării apei potabile în ceea ce privește gustul sau mirosul ei, în special datorită influenței combustibilului lichid sau a uleiurilor de ungere.
- Rezervoarele de apă potabilă trebuie, în măsura în care este posibil, să fie protejate contra unei încălziri excesive a apei potabile.
- 11.12.3. Rezervoarele de apă potabilă trebuie să fie dotate cu un indicator de nivel al apei.
- 11.12.4. Rezervoarele de apă potabilă nu trebuie să aibă pereți comuni cu rezervoarele destinate altor scopuri.
- 11.12.5. Rezervoarele de apă potabilă trebuie să aibă o deschidere sau o gură de vizitare care să permită curățarea la interior.
- 11.12.6. Rezervoarele de apă sub presiune pentru apă potabilă trebuie să funcționeze doar cu aer comprimat cu compoziție naturală. În cazul în care aerul comprimat este obținut din recipientele sub presiune utilizate la funcționarea navei ori în alte scopuri sau dacă este produs cu ajutorul compresoarelor, atunci trebuie instalat un filtru de aer sau un separator de hidrocarburi chiar înaintea rezervorului de apă sub presiune, în afară de cazul când apa și aerul sunt separate prin membrane.
- 11.12.7. Țevile de apă potabilă nu trebuie să treacă prin rezervoarele sau tancurile care conțin alte lichide. Țevile prin care se transportă alte lichide sau gaz nu trebuie să treacă prin rezervoarele sau tancurile de apă potabilă.
- Racordurile între instalația de apă potabilă și celelalte instalații cu tubulaturi sunt interzise.
- Tubulatura rezervată pentru apă potabilă trebuie să fie durabilă, să aibă un înveliș de protecție neted și să fie prevăzută cu racorduri pentru gurile de apă ale danelor.
- 11.12.8. Gurile de umplere și tubulatura de racordare la rezervoarele și tancurile de apă potabilă trebuie să fie marcate astfel încât utilizatorul lor să fie avertizat împotriva introducerii altor lichide.
- 11.13. **Dispozitive de siguranță**
- 11.13.1. Navele trebuie să fie echipate astfel încât echipajul să se poată deplasa și lucra fără pericol. Dacă este necesar, părțile mobile și deschiderile din punte trebuie să fie protejate cu dispozitive de siguranță și trebuie să fie instalate parapete, balustrade și mâini curente. Vinciurile și cârligele de remorcă trebuie să fie proiectate astfel încât să asigure siguranța în cadrul activității.
- Toate instalațiile necesare pentru activitatea la bord trebuie să fie proiectate, amplasate și protejate astfel încât manevrele, întreținerea și reparațiile la bord să se facă în siguranță și cu ușurință.

- 11.13.2. Punțile din vecinătatea vinciurilor și babalelor, precum și punțile laterale, podelele compartimentelor de mașini, palierele, scările și partea superioară a balustradelor punții laterale trebuie să fie antiderapante.
- 11.13.3. Părțile superioare ale babalelor punții laterale și orice obstacole din zona în care circulă echipajul (ca de exemplu: treptele scărilor, trebuie să fie semnalate cu vopsea de culoare deschisă).
- 11.13.4. Trebuie să fie prevăzute dispozitive corespunzătoare pentru ancorarea capacelor ramelor de bocaport stivuite.
- 11.14. **Accesibilitatea posturilor de lucru**
- 11.14.1. Posturile de lucru trebuie să fie accesibile imediat și în siguranță.
- 11.14.2. În cazul în care există o diferență de nivel de peste 0,50 m față de nivelurile de acces, ieșiri și culoare, trebuie prevăzute scări înclinate, trepte sau dispozitive similare. În cazul în care diferența de nivel a posturilor de lucru cu echipaj permanent față de accesul la care trebuie să ajungă este mai mare de 1 m, trebuie prevăzute scări verticale.
- 11.14.3. Ieșirile de urgență trebuie să fie în mod clar semnalizate ca atare.
- 11.14.4. Numărul, destinația și dimensiunile ieșirilor, inclusiv ale ieșirilor de urgență, trebuie să corespundă destinației și dimensiunilor încăperilor.
- 11.15. **Dimensiunile posturilor de lucru**
- 11.15.1. Posturile de lucru trebuie să aibă dimensiuni care să asigure o libertate de mișcare suficientă fiecărui membru al echipajului care lucrează în acestea.
- 11.15.2. Posturile de lucru cu echipaj permanent trebuie să aibă dimensiuni suficiente pentru a asigura:
- (a) un volum net de aer de cel puțin 7 m³, cu excepția timoneriei navelor cu o lungime mai mică de 40 m;
 - (b) o suprafață liberă a podelei și o înălțime de construcție pentru fiecare post de lucru care să permită o libertate de mișcare suficientă pentru exploatare, control, lucrări obișnuite de întreținere și reparații curente.
- 11.15.3. Lățimea liberă a punților laterale trebuie să fie de cel puțin 0,60 m; această dimensiune poate fi redusă în zona babalelor de amarare.
- 11.16. **Protecție contra căderii**
- 11.16.1. Posturile de lucru situate în apropierea apei sau în amplasamente care au diferențe de nivel mai mari de 1 m trebuie să fie dotate contra alunecării și a căderii membrilor echipajului.
- 11.16.2. La navele cu echipaj, protecția contra căderii sau alunecării peste bord trebuie să fie asigurată prin balustrade care includ o mână curentă, o protecție intermediară la nivelul genunchilor și o bară la nivelul gleznei. La navele fără echipaj este suficientă mâna curentă.
- 11.17. **Accesul, ușile și scările posturilor de lucru**
- 11.17.1. Culoarele, căile de acces și coridoarele pentru deplasarea persoanelor și a mărfurilor trebuie să aibă dimensiuni și să fie amplasate astfel încât să nu prezinte pericol de accident. Se consideră că sunt respectate cerințele minime atunci când:
- (a) există destul spațiu în fața deschiderii căii de acces astfel încât deplasarea să nu fie împiedicată;
 - (b) deschiderile se află destul de departe de instalațiile care ar putea fi o sursă de pericol;
 - (c) lățimea liberă a culoarului corespunde destinației postului de lucru și este de cel puțin 0,60 m, exceptând navele cu o lățime mai mică de 8 m la care lățimea culoarului poate fi redusă la 0,50 m;
 - (d) înălțimea, inclusiv înălțimea ramei, este de cel puțin 1,90 m.
- 11.17.2. Ușile trebuie să fie proiectate și amplasate astfel încât să nu pună în pericol persoanele care le deschid sau le închid. Acestea trebuie protejate contra închiderii sau deschiderii accidentale și trebuie să poată fi deschise sau închise din ambele părți.
- 11.17.3. Structurile de trecere de la un nivel la altul, în special scările și treptele, trebuie să fie utilizabile fără riscuri. Se consideră că cerințele minime sunt respectate în cazul în care:
- (a) scările înclinate și verticale sunt fixe și protejate contra alunecării și răsturnării;

- (b) lățimea scărilor este de cel puțin 0,50 m; lățimea între mâinile curente trebuie să fie de cel puțin 0,60 m; lățimea scărilor verticale, înclinate și treptelor este de cel puțin 0,30 m;
 - (c) adâncimea treptelor nu este mai mică de 0,15 m;
 - (d) scările și treptele pot fi utilizate în siguranță, fără pericol de alunecare laterală; treptele trebuie să fie vizibile de deasupra;
 - (e) scările înclinate care au mai mult de 4 trepte sunt prevăzute cu mâini curente;
 - (f) scările verticale sunt prevăzute cu mânere deasupra ieșirilor;
 - (g) scările mobile (scările de magazie) sunt protejate contra răsturnării și a alunecării și au o lungime suficientă pentru ca, înclinate la 60° de orizontală, să depășească rama de bocaport cu 1 m. Acestea trebuie să aibă o lățime minimă de 0,40 m și 0,50 m la bază;
 - (h) treptele sunt fixate în montant astfel încât să nu se poată răsuci sau desprinde, iar distanța maximă între trepte este 0,30 m.
- 11.17.4. Ieșirile de urgență, ușile și hublourile destinate utilizării ca ieșiri de urgență trebuie să aibă o deschidere liberă de cel puțin 0,36 m², iar cea mai mică dimensiune trebuie să fie de cel puțin 0,50 m.
- 11.18. **Podelele, suprafețele punții, dușumelele magaziilor, pereții, plafoanele, ferestrele, hublourile**
- 11.18.1. Podelele și dușumelele magaziilor din interiorul posturilor de lucru, suprafețele punții din exteriorul posturilor de lucru și suprafețele pe care se deplasează personalul trebuie să solid construite și proiectate astfel încât să prevină alunecarea și căderea.
- 11.18.2. Deschiderile în punți sau podele trebuie, în cazul în care sunt deschise, să fie prevăzute cu o protecție contra căderii persoanelor.
- 11.18.3. Podelele, suprafețele punții, dușumelele magaziilor, pereții și plafoanele trebuie să fie proiectate astfel încât să poată fi curățate.
- 11.18.4. Ferestrele și hublourile trebuie să fie amplasate și echipate astfel încât să poată fi manevrate și curățate fără pericol.
- 11.19. **Ventilarea și încălzirea posturilor de lucru**
- 11.19.1. Încăperile închise în care se lucrează, cu excepția încăperilor pentru provizii, trebuie să poată fi ventilate. Dispozitivele de ventilație trebuie să evite formarea curenților de aer și să asigure reîmprospătarea corespunzătoare și regulată a aerului în posturile de lucru pentru persoanele care se află în acestea.
- Atunci când debitul de reîmprospătare a aerului pe cale naturală este necorespunzător, trebuie prevăzută o ventilație mecanică. Debitul de reîmprospătare a aerului poate fi considerat corespunzător în cazul în care reîmprospătarea se face de cel puțin cinci ori pe oră.
- 11.19.2. Instalația de ardere sau cea de ventilare nu trebuie să producă deteriorarea calității aerului în posturile de lucru.
- 11.19.3. Posturile de lucru permanente din interiorul navei trebuie prevăzute cu o instalație de încălzire care să mențină temperaturi corespunzătoare.
- 11.20. **Lumină naturală și iluminarea posturilor de lucru**
- 11.20.1. Acolo unde este posibil, posturile de lucru trebuie să primească lumină naturală corespunzătoare, chiar dacă ușile sunt închise. Posturile de lucru cu echipaj permanent trebuie să aibă vedere directă în exteriorul navei, în măsura în care cerințele de exploatare sau constructive permit acest lucru.
- 11.20.2. Iluminarea trebuie să fie amenajată astfel încât să se evite efectele de orbire.
- 11.20.3. Comutatoarele pentru iluminarea posturilor de lucru trebuie să fie dispuse în locuri ușor accesibile, în apropierea ușilor.
- 11.21. **Protecția contra zgomotului și vibrațiilor**
- 11.21.1. Posturile de lucru permanente și instalațiile din acestea trebuie să fie proiectate și izolate fonic astfel încât siguranța și sănătatea utilizatorilor să fie protejate față de zgomote și vibrații.

Fără să aducă atingere dispozițiilor 2.06.7 și 3.15, nivelul zgomotului ambiant în posturile de lucru cu echipaj permanent nu poate depăși 90 dB(A) la nivelul înălțimii capului lucrătorilor și fiecare mijloc de acces trebuie să fie prevăzut cu o inscripție clar redactată.

- 11.21.2. În cazul în care acest nivel este depășit, trebuie să existe un număr suficient de dispozitive individuale de protecție acustică.
- 11.21.3. Posturile de lucru trebuie să fie situate, echipate și proiectate astfel încât membrii echipajului să nu fie expuși la vibrații dăunătoare.

CAPITOLUL 12

DISPOZIȚII REFERITOARE LA CERINȚELE TEHNICE SUPLIMENTARE FAȚĂ DE CELE PENTRU ZONA 4, APLICABILE NAVELOR CARE NAVIGHEAZĂ PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE DIN ZONA 3

(Cerințele de la 4.02 și 4.03 nu se aplică căilor navigabile din zona 3)

12.01. Cerințe referitoare la construcția navei

Nave, convoaie împinse și formațiuni în cuplu a căror lungime maximă depășește 86 m.

- 12.01.1. Orice navă dotată cu mijloace mecanice de propulsie a cărei lungime maximă depășește 86 m trebuie să fie construită și amenajată astfel încât să se poată opri la timp într-un punct de oprire din aval, rămânând în același timp suficient de manevrabilă înainte și după oprire. Aceasta condiție se aplică, de asemenea, convoaielor împinse și formațiunilor în cuplu a căror lungime depășește 86 m.

În acest scop, se va verifica, pe baza unei probe de oprire, dacă puterea de propulsie la mersul înapoi este suficientă. Proba de oprire nu este necesară în cazul în care se demonstrează în alt mod că această condiție este respectată.

Deplasamentul maxim admis al navei sau al convoiului pe timpul navigației în aval este determinat în funcție de rezultatele probei de oprire sau a documentelor doveditoare; certificatul de inspecție va fi avizat în mod corespunzător.

- 12.01.2. Nava, convoiul împins sau formațiunea în cuplu trebuie să poată atinge o viteză minimă suficientă.

12.02. Bord liber, distanța de siguranță și scări de pescaj

12.02.1. Definiții

În prezentul capitol:

- (a) „lungimea L” înseamnă lungimea maximă a corpului, excluzând cârma și bompresul;
- (b) „lățimea B” înseamnă lățimea maximă măsurată în exteriorul bordajului de lemn sau metalic, fără a include roțile cu zbaturi;
- (c) „mijlocul navei” înseamnă mijlocul lungimii L;
- (d) „suprastructura închisă” înseamnă o construcție formată din pereți etanși solizi deasupra punții și îmbinată cu aceasta în mod permanent și etanș;
- „lățimea unei suprastructuri” înseamnă lățimea medie a acesteia și
- „înălțimea unei suprastructuri” înseamnă înălțimea medie verticală măsurată pe bordajul navei între partea superioară a suprastructurii și puntea de bord liber; în cazul în care pereții au deschideri, cum ar fi uși sau ferestre, înălțimea suprastructurilor se va măsura doar din punctul cel mai de jos al deschiderilor;
- (e) elementele și dispozitivele structurale sunt considerate etanșe la apă atunci când sunt echipate astfel încât să împiedice orice pătrundere de apă în interiorul navei:
- fie sub efectul unei presiuni corespunzătoare unei coloane de apă de 1 m timp de 1 minut;
- fie sub acțiunea unui jet de apă cu o presiune de cel puțin 1 bar aplicată timp de 10 minute în toate direcțiile și pe întreaga suprafață;
- (f) elementele și dispozitivele structurale sunt considerate etanșe la stropi și la intemperii în cazul în care, în condiții normale, permit doar pătrunderea a unei cantități foarte mici de apă.

12.02.2. *Distanța de siguranță*

1. Distanța de siguranță nu trebuie să fie mai mică de 30 cm.
2. La navele ale căror deschideri nu pot fi închise cu dispozitive etanșe la stropire și la intemperii și la navele care navighează cu magazii neacoperite, distanța de siguranță se majorează cu 20 cm.

Cu toate acestea, la navele cu magazine neacoperite majorarea se aplică doar la ramele de bocaporți neacoperite și numai până când se atinge distanța de 50 cm prevăzută între planul celui mai mare pescaj și marginea superioară a ramelor de bocaporți.

12.02.3. *Bord liber*

1. Bordul liber al navelor cu o punte continuă, fără velatură și fără suprastructuri, trebuie să fie de 150 mm.

Această valoare reprezintă, de asemenea, bordul liber de bază pentru navele cu velatură și suprastructuri.

2. La navele cu velatură și suprastructuri, bordul liber se calculează conform următoarei formule:

$$F = F_0(1 - \alpha) - \frac{\beta_1 \cdot Se_1 + \beta_2 \cdot Se_2}{15}$$

Bordul liber (F) nu poate fi în nici un caz mai mic de zero.

În această formulă:

- F_0 este bordul liber de bază indicat la 12.02.3(1) (în mm);
- α este un coeficient de corecție care ține cont de toate suprastructurile considerate;
- α se calculează conform următoarei formule:

$$\alpha = \frac{\sum l_e}{L}$$

unde:

- l_e este lungimea efectivă a suprastructurilor prova (în m);
- L este lungimea navei definită la 12.02. 1 (în m);
- Se_1 și Se_2 reprezintă velatura efectivă la prova și, respectiv, velatură efectivă la pupa (în mm);
- β_1 și β_2 sunt coeficienți de corecție pentru influența velaturii de la prova și respectiv a velaturii de la pupa, care rezultă din existența suprastructurilor la extremitățile navei;
- β_1 este calculat conform următoarei formule:

$$\beta_1 = 1 - \frac{3l_{e1}}{L}$$

unde:

- β_2 este calculat conform următoarei formule:

$$\beta_2 = 1 - \frac{3l_{e2}}{L}$$

În aceste formule:

- l_{e1} este lungimea efectivă a suprastructurilor de la prova (în m) și
- l_{e2} este lungimea efectivă a suprastructurilor de la pupa (în m).

Cu toate acestea, lungimea efectivă nu se ia în considerare decât în cazul în care ea se află în sfertul prova sau pupa din lungimea L a navei.

3. Velatura efectivă este calculată conform următoarei formule:

$$Se = p S$$

în care:

- S este velatura reală la extremitatea considerată (în mm);
- S pentru prova nu poate fi luat mai mare de 1 000 mm;

— S pentru pupa nu poate fi luat mai mare de 500 mm;

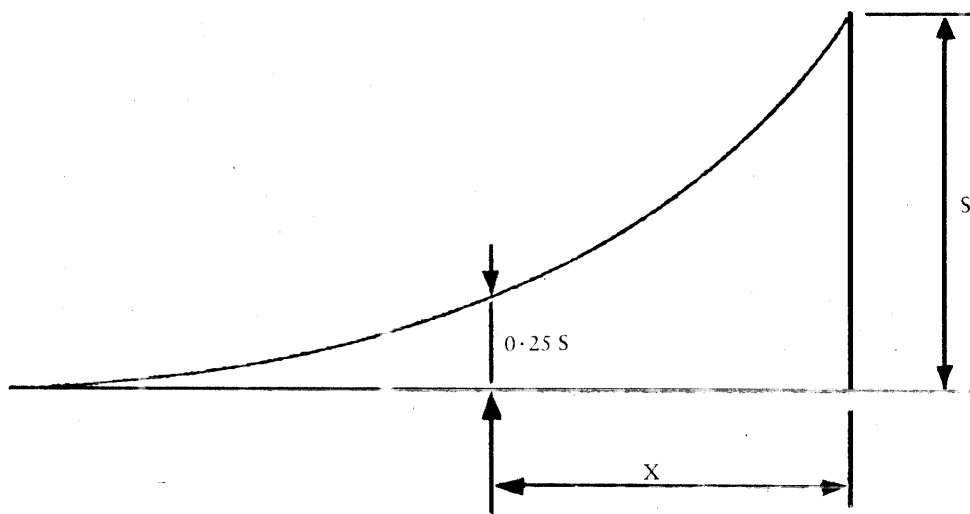
— p este coeficientul obținut pornind de la tabelul de mai jos, în funcție de raportul $\frac{X}{L}$.

$\frac{X}{L}$	0,25 și peste	0,20	0,15	0,10	0,05	0
P	1	0,8	0,6	0,4	0,2	0

Pentru valori intermediare ale raportului $\frac{X}{L}$, coeficientul p este obținut prin interpolare liniară.

X este abscisa, măsurată pornind de la extremitate până la punctul în care velatura este egală cu 0,25 S (a se vedea schița de mai jos).

În cazul în care $\beta_2 S e_2$ este mai mare decât $\beta_1 S e_1$, valoarea lui $\beta_1 S e_1$ se va lua ca valoare a lui $\beta_2 S e_2$.



4. Lungimea efectivă a unei suprastructuri este calculată conform formulei:

$$l_e = 1 \left(2,5 \frac{b}{B} - 1,5 \right) \frac{h}{0,6 \times 0,6}$$

unde:

— l este lungimea reală a suprastructurii considerate (în m);

— b este lățimea suprastructurii considerate (în m);

— B este lățimea navei, așa cum a fost definită la 12.02.1 (în m)

(pentru l_1 și l_2 , se va lua cu toate acestea lățimea navei la jumătatea lungimii suprastructurii considerate);

— h este înălțimea suprastructurii considerate (în m)

(cu toate acestea, pentru ramele de magazie, h este obținut prin reducerea înălțimii ramelor de bocaporți cu jumătatea distanței de siguranță prevăzută la 12.02.2).

Lui h nu trebuie să i se atribuie, în nici un caz, o valoare care să depășească 0,6 x 0,6 (și anume 0,36 m).

În cazul în care $\frac{b}{B}$ este mai mic de 0,6, valoarea parantezei trebuie să fie considerată egală cu zero (adică lungimea efectivă a suprastructurii trebuie să fie considerată egală cu 0).

12.02.4. Bord liber minim

Ținând cont de reducerile prevăzute la 12.02.3, bordul liber minim nu trebuie să fie mai mic de 50 de mm.

Cu toate acestea, autoritatea competentă poate fixa un bord liber mai mic, în cazul în care se asigură că echipajul are posibilitatea de a se deplasa în siguranță pe toată lungimea navei pentru a-și îndeplini activitatea.

12.02.5. *Mărci de pescaj*

În cazul navelor care navighează în diferite zone de navigație interioară (zonele 1, 2, 3 și 4) trebuie să existe o linie verticală și una sau mai multe linii de pescaj suplimentare cu o lungime de 150 mm spre prova navei pe mărcile de pescaj de la prova și pupa pentru una sau mai multe zone de navigație interioară.

Linia verticală și liniile orizontale trebuie să aibă o grosime de 30 mm. Alături de marca de pescaj orientată spre prova navei, trebuie să fie indicată cifra zonei corespunzătoare, având dimensiunile de 60 × 40 mm (a se vedea figurile 1 și 2).

12.03. **Echipamente**

Colaci de salvare, flotoare sferice și veste de salvare.

Ambarcațiunile autopropulsate cu o lungime de până la 40 m trebuie să aibă la bordul lor cel puțin trei colaci de salvare sau doi colaci de salvare și două flotoare sferice.

Figura 1

Figura 1

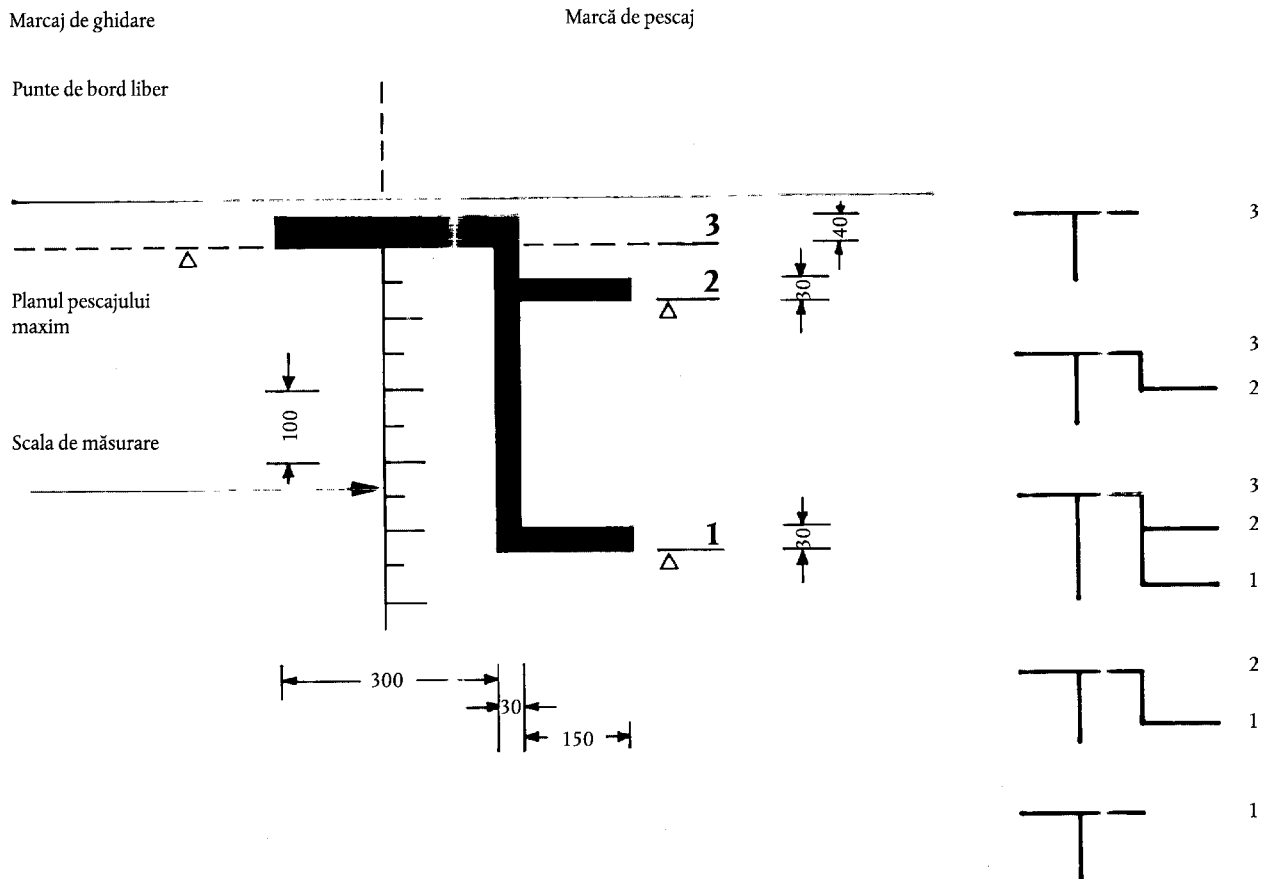
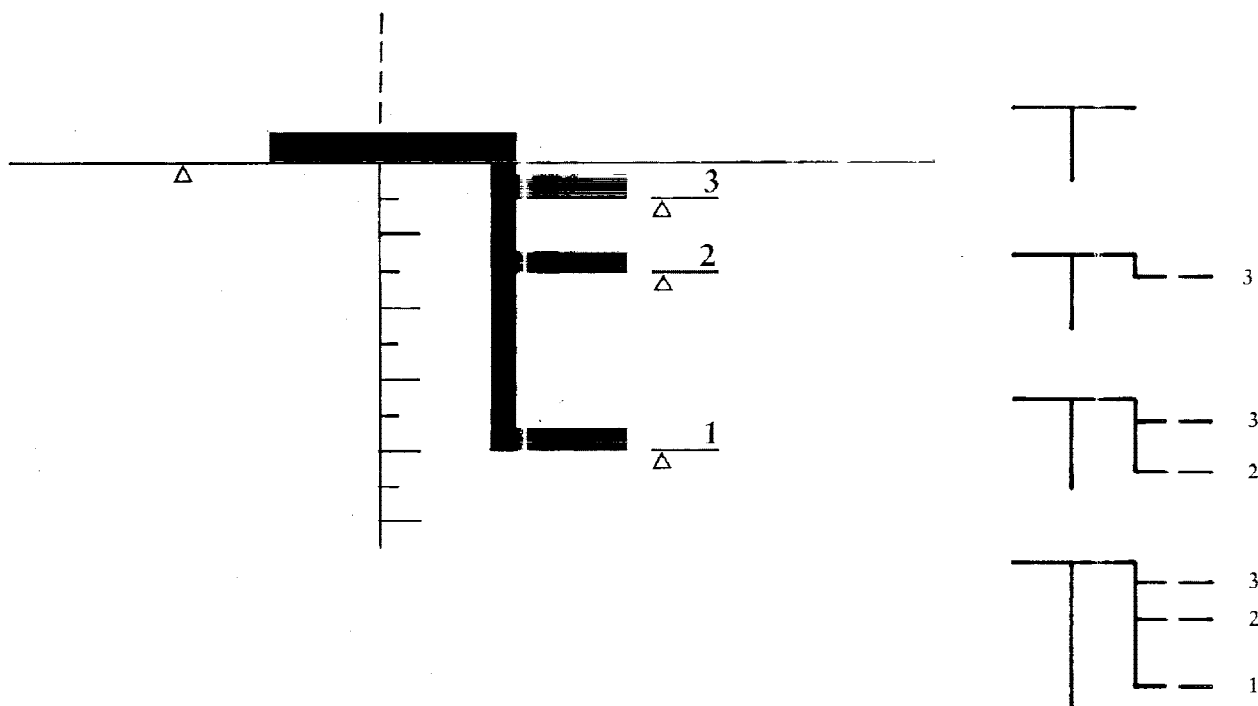


Figura 2



12.04. **Dispoziții speciale pentru navele destinate să facă parte dintr-un convoi împins, dintr-un convoi remorcat sau dintr-o formațiune în cuplu**

12.04.1. Împingătoarele trebuie să fie prevăzute cu vinciuri de ancoră acționate electric.

12.04.2. *Nave care pot remorca*

Pentru a efectua operațiuni de remorcare, navele trebuie să corespundă următoarelor condiții:

- (a) lungimea navelor nu trebuie să depășească 86 m; în mod excepțional, autoritatea competentă poate să autorizeze navele cu o lungime mai mare de 86 m să remorcheze în aval atunci când sunt îndeplinite anumite condiții pe care aceasta le va fixa. Această prevedere se aplică și împingătoarelor destinate convoaielor împinse cu o lungime de 86×12 m sau mai mult.
- (b) în cazul în care există riscul de agățare a cablurilor de remorcă de pupa navei, trebuie să fie prevăzute curbe de remorcă.

CAPITOLUL 13

DEROGĂRI PENTRU NAVELE AFLATE ÎN FUNCȚIUNE

13.01. Navele care, la 1 ianuarie 1985, sunt deja în serviciu sau a căror chilă a fost pusă înainte de această dată, dar a căror construcție și echipamente nu sunt în totalitate conforme cu dispozițiile prezentei directive, trebuie aduse în conformitate cu acestea într-un interval de un an începând de la data primei inspecții tehnice prevăzute la articolul 8 alineatul (2) din directivă, cu excepția dispozițiilor din tabelul nr. 1 de mai jos și cărora le sunt aplicabile următoarele condiții:

- (a) cerințele care figurează în prima coloană a tabelului trebuie să fie aplicate într-un interval de cinci ani începând de la data primei inspecții, prevăzute la articolul 8 din directivă;
- (b) cerințele care figurează în coloana a doua nu sunt aplicabile navelor în funcțiune în măsura în care siguranța navei și a echipajului este asigurată într-un alt mod adecvat;

- (c) derogările prevăzute la punctul 13.01 literele (a) și (b) nu se aplică părților care au făcut obiectul transformărilor sau înlocuirilor;
- (d) autoritățile competente pentru eliberarea certificatului pot acorda derogări în cazul în care aplicarea cerințelor prevăzute la punctele 13.01, 13.01 litera (a) (după expirarea intervalului tranzitoriu) și 13.01 litera (c) nu este practic realizabilă sau ar antrena cheltuieli nerezonabile;
- (e) derogările prevăzute la punctul 13.01 litera (a) trebuie să fie menționate în certificat cu detaliile corespunzătoare cu ocazia primei inspecții efectuate după intrarea în vigoare a prezentei directive; derogările prevăzute la punctul 13.01 litera (d) trebuie să fie menționate în certificat în momentul în care sunt acordate.

13.02. Navele deja certificate pentru conducerea prin radar de către o singură persoană dispun de o amânare de cinci ani pentru a fi aduse în conformitate cu cerințele capitolului 9. Navele care cer pentru prima dată această certificare trebuie să fie aduse în conformitate cu capitolul 9 înainte de a obține această certificare.

13.03. Navele care au la 1 ianuarie 1985 instalații de stingere a incendiilor fixate definitiv care utilizează CO₂ ca agent extingtor pot păstra aceste instalații cu condiția să corespundă următoarelor condiții:

Pentru instalațiile de stingere a incendiilor fixate definitiv, utilizarea CO₂ ca agent de stingere se autorizează în următoarele condiții:

- (a) instalațiile cu CO₂ pot fi utilizate doar în compartimentele de mașini, de cazane și în camera pompelor;
- (b) orice instalație de stingere a incendiilor cu CO₂ fixată definitiv trebuie să fie echipată cu un aparat de avertizare ale cărui semnale să fie clar perceptibile, chiar în condiții de exploatare corespunzătoare celui mai mare nivel al zgomotului intrinsec, în toate încăperile care trebuie să fie inundate cu CO₂ și care să se distingă clar de toate celelalte semnale de avertizare acustică existente la bord.

Aceste semnale de avertizare pentru CO₂ trebuie să fie, de asemenea, clar perceptibile în încăperile învecinate, cu ușile de comunicare închise și în condiții de exploatare corespunzătoare celui mai mare nivel al zgomotului intrinsec, atunci când acestea trebuie să fie evacuate prin încăperea care trebuie să fie inundată cu CO₂.

La intrările și la ieșirile din toate zonele susceptibile a fi inundate cu CO₂ trebuie să fie afișat, într-un loc adecvat, un panou care să aibă următoarea inscripție, scrisă cu litere roșii pe fond alb, în limbile olandeză, franceză și germană, precum și în limba sau limbile statelor membre în care nava navighează:

„A se părăsi imediat această încăpere la semnalul de alarmă pentru CO₂ (descrierea semnalului) – pericol de asfixiere”;

- (c) în apropierea tuturor dispozitivelor de declanșare a unei instalații de stingere a incendiilor cu CO₂ trebuie să fie afișat modul de utilizare în limbile olandeză, franceză și germană, precum și în limba sau limbile statului membru în care nava navighează, lizibil și inscripționat în mod durabil.

Țevile care au capetele în zone susceptibile de a fi atinse de CO₂ trebuie să fie prevăzute cu dispozitive de închidere.

Înainte de punerea în funcțiune a instalației de stingere a incendiilor, avertizorul prevăzut la litera (b) trebuie să fie declanșat automat în prealabil;

- (d) rezervoarele de CO₂ trebuie să fie adăpostite într-o încăpere etanșă la gaz, separată de celelalte încăperi.

Această încăpere nu trebuie să fie accesibilă decât direct din exterior și să dispună de o ventilație suficientă și independentă, complet separată de celelalte sisteme de ventilare de la bord.

Temperatura din această încăpere nu trebuie să depășească 60 °C.

Orice rezervor sub presiune trebuie să aibă inscripția „CO₂” albă pe fond roșu. Înălțimea literelor trebuie să fie de cel puțin 6 cm;

- (e) rezervoarele, garniturile și țevile de CO₂ sub presiune trebuie să fie conforme cu dispozițiile în vigoare din statul membru care a eliberat certificatul. Acestea trebuie să aibă marca oficială care să ateste că au trecut cu succes probele regulamentare;
- (f) avertizorul prevăzut la litera (b) de mai sus trebuie verificat cel puțin o dată la 12 luni.

Instalațiile de stingere a incendiilor trebuie verificate cel puțin o dată la doi ani. Această verificare trebuie să se refere cel puțin la:

- inspectarea exterioară a întregii instalații;
- controlul funcționării sistemului de canalizare și a duzelor de ieșire;
- controlul funcționării declanșatorului;
- cantitatea de CO₂ care se află în fiecare rezervor de serviciu.

(g) certificatele de inspecție semnate de către cei care efectuează verificările trebuie să se afle la bord. Aceste certificate trebuie să menționeze cel puțin verificările prevăzute mai sus, precum și rezultatele obținute și data la care s-a efectuat verificarea;

(h) atunci când nava este echipată cu una sau mai multe instalații de stingere a incendiilor care funcționează cu CO₂ și care au făcut obiectul unei verificări, în certificatul eliberat pentru navă, la rubrica 18, trebuie făcută următoarea mențiune:

„... (numărul) instalații de stingere a incendiilor fixate definitiv care funcționează cu CO₂. Certificatele cerute trebuie să se afle la bord.”

13.04. Dispozițiile capitolului 11 se aplică doar navelor menționate la articolul 8 alineatul (1) din directivă. Cu toate acestea, din motive de securitate, dispozițiile punctelor 11.01.1., 11.01.3. și 11.01.4., precum și, în intervalul indicat, cele din tabelul nr. 2 al acestui capitol, se aplică, de asemenea, navelor menționate la punctul 13.01 al acestui capitol.

13.05. Pe navele existente care au o filă mai mică de 0,50 m, balustradele pot fi înlocuite cu o bară sub formă de cablu fixată pe toată lungimea navei sau cu o bară fixată pe rama de bocaport.

TABELUL 1

Derogări	Cerințe aplicabile navelor în funcțiune, într-un interval de cinci ani, începând de la data primei inspecții		Cerințe care nu sunt aplicabile navelor în funcțiune	
	Capitol	articol	alineat	articol
2. Cerințe referitoare la construcția navală	2.03	2, 3	2.02	3, 6, 7
	2.04	1, 2, 3, 4, 5		
	2.05	1, 2, 3		
	2.06	3, 5, 6	2.06	2, 7
3. Instalația de guvernare și timoneria	3.01	2	3.02	1
	3.03	2		
	3.04	1, 2, 3	3.03	
	3.05	1, 2		
	3.06	1, 2		
	3.08	1, 2, 3, 4		
	3.09	1, 2		
	3.10			
	3.11			
	3.12			
	3.13	2, 3, 4, 5		
	3.14			
	3.16	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	3.15	
		3.17		
4. Distanța de siguranță, bord liber și scări de pescaj	4.05	1, 2, 3		
5. Mașini	5.02	2, 3	5.01	3
			5.03	2/reciproc
	5.05	2, 3, 4, 5, 6	5.04	1, 2, 3, 4
			5.05	7, 8
			5.06	2, 3, 4, 5, 6, 7
			5.08	1, 2
5.09	2			
6. Instalații electrice	6.03	1, 2, 3, 4	6.01	2, 3
			6.02	1, 2
	6.05	1, 2, 5, 6, 7, 8	6.04	1, 2
			6.05	3
	6.06	1, 2, 3, 4, 5		
	6.07	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9		
	6.08			
	6.09	1, 2	6.09	3
	6.11	1, 2, 3, 4	6.10	1, 2, 3
6.12			1, 2, 3	
7. Echipamente	7.03	6	7.03	5
	7.04	1, 2	7.04	3, 4
			7.05	2, 3, 5
8. Instalații cu gaze lichefiate pentru uz gospodăresc	tot capitolul, mai puțin 8.15	trei ani în loc de cinci ani		
12. Dispoziții referitoare la cerințele tehnice suplimentare celor pentru zona 4 aplicabile navelor care navighează pe căile navigabile interioare din zona 3			12.02	2, 3, 4
			12.03	

TABELUL 2

Derogări	Cerințe aplicabile navelor în funcțiune, într-un interval de 5 ani, începând de la data primei inspecții		Cerințe aplicabile navelor în funcțiune într-un interval de un an de la data primei inspecții	
	articol	alineat	articol	alineat
11. Igiena și siguranța în încăperile de locuit și ale echipajului și în posturile de lucru	11.01	2		
	11.02	5		
	11.05	2		
	11.12	5, 6, 7	11.08	3
	11.13	1, 2, 3, 4	11.12	8
	11.16	1, 2	11.14	1, 3, 4
	11.17	2	11.17	3 a)
	11.18	1, 2, 4		
	11.20	2, 3		
			11.21	2

CAPITOLUL 14

PROCEDURI DE INSPECȚIE

14.01. Cerere de inspecție

Procedura pentru cererea de inspecție și de stabilire a locului și a datei acesteia este de competența autorităților care eliberează certificatul. Această procedură va permite ca inspecția să poată avea loc într-un interval rezonabil de la depunerea cererii.

14.02. Prezentarea navei pentru inspecție

14.02.1. Proprietarul sau reprezentantul acestuia trebuie să prezinte nava pentru inspecție descărcată, curățată și echipată; el trebuie să acorde asistență, dacă este necesar, în cadrul inspecției, de exemplu să asigure o barcă adecvată și personal corespunzător, să faciliteze examinarea părților corpului sau a instalațiilor care nu sunt direct accesibile sau vizibile.

14.02.2. În cazul în care există motive speciale, autoritatea poate cere, de asemenea, următoarele:

- (a) inspecția navei pe uscat;
- (b) probe de funcționare;
- (c) verificarea prin calcul a rezistenței corpului navei;
- (d) verificarea prin calcul a stabilității, dacă este cazul, pe baza unei probe de înclinări.

14.03. Cheltuieli

Atunci când proprietarul navei, sau reprezentantul său, este obligat să plătească cheltuielile aferente inspecției și eliberării certificatului în conformitate cu un tarif detaliat fixat de fiecare din statele membre, nu se va face nici o discriminare după țara de înmatriculare, naționalitatea sau domiciliul proprietarului navei.

14.04. Informații

Persoanele care justifică un interes întemeiat pentru a cunoaște conținutul certificatului unei nave pot cere de la autoritatea care eliberează certificatul și pot primi, pe cheltuiala lor, extrase sau copii certificate ale certificatului care vor fi însemnate ca atare.

14.05. Registrul certificatelor comunitare

14.05.1. Autoritățile care eliberează certificatele îi vor atribui fiecărui certificat un număr de serie și îl vor înscrie într-un registru.

14.05.2. Autoritățile care eliberează certificatele vor păstra câte o copie după toate certificatele pe care le-au eliberat și vor înscrie pe aceasta toate mențiunile, modificările, anulările și înlocuirile certificatelor.

14.06. **Completarea certificatelor comunitare**

1. Certificatele se vor completa la mașina de scris sau cu caractere de tipar. Se va utiliza cerneală albastră sau neagră.
2. Detaliile urmate de o referință de subsol trebuie să fie șterse după caz cu negru sau cu albastru.
3. În cazul în care o mențiune nu se aplică, trebuie tăiată cu o linie orizontală neagră sau albastră pe toată lungimea rubricii.
4. Mențiunile care trebuie modificate vor fi șterse cu roșu. Mențiunile șterse cu negru sau cu albastru trebuie subliniate cu roșu.
5. Noile mențiuni vor fi introduse cu negru sau cu albastru la titlul 23 din certificat.

14.07. **Observații referitoare la diverse puncte ale certificatului**

2. Pentru a indica tipul navei, trebuie să fie folosiți, pe cât posibil, termenii definiți la capitolul 1. De asemenea, trebuie indicată referința pentru acești termeni. (Exemplu: „remorcher împingător, referința 1 litera (e)”).
3. Numărul oficial este numărul oficial prevăzut pentru navigația pe Rin sau pe Mosela sau, în cazul în care există, numărul prevăzut în regulamentele naționale.
4. Adresa poștală valabilă a proprietarului.

15 și 17. Atunci când autoritatea nu eliberează decât un certificat pentru anumite zone, celelalte variante sunt șterse. Titularul unui astfel de certificat va putea ulterior să obțină eliberarea unui certificat suplimentar valabil pentru celelalte zone sau să obțină modificarea certificatului inițial.

15. Informații conforme cu certificatul de măsurare a capacității; cu două zecimale.

16. Se menționează doar masele, lungimile și sarcinile de rupere efective. Informațiile care figurează în coloană descriu ancorele și lanțurile de ancoră care se află la bord cu ocazia inspecției.

20. Lista poate fi completată cu informații cu privire la echipamente sau greementele prevăzute de normele interne.

Numărul de elemente trebuie să fie indicat, indicarea tipului fiind facultativă.

21. Se indică dispozițiile permanente și temporare cu precizarea articolelor și a datei limită.

La acest titlu pot fi menționate și dispoziții sau condiții speciale cu privire la navigație, încărcătură, etc. Se poate menționa aici certificatul pentru transportul mărfurilor periculoase.

De la 22 la 25. În cazul în care este necesar, se pot adăuga pagini speciale pentru informații ulterioare. Aceste pagini trebuie numerotate cu 5a, 5b, 6a, 6b etc. Paginile originale trebuie să rămână în certificat.

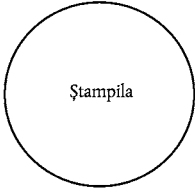
Pagina 10 și, eventual, paginile 10a, 10b etc. sunt rezervate pentru certificate, declarații și/sau atestate naționale.

Certificatul trebuie să fie păstrat într-o copertă solidă. În cazul în care aceasta nu este transparentă, trebuie să apară pe ea antetul certificatului (de exemplu: cel puțin pagina 1 a certificatului până la rândul „numele navei”).

ANEXA III

MODEL DE CERTIFICAT COMUNITAR DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ

(Articolul 3 din prezenta directivă)

Certificat Nr.	Pagina 1
<p>CERTIFICAT COMUNITAR PENTRU NAVELE DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ</p> <p>(Rezervat pentru emblema statului)</p> <p>NUMELE STATULUI</p> <p>Numele și adresa autorității competente care eliberează certificatul</p> <p>1. Numele navei</p> <p>2. Tipul navei Codul</p> <p>3. Numărul oficial (unde acesta există)</p> <p>4. Numele și adresa proprietarului</p> <p>.....</p> <p>5. Locul de înregistrare și numărul de înregistrare</p> <p>6. Țara de înregistrare și/sau portul ⁽¹⁾</p> <p>7. Anul construcției</p> <p>8. Numele și adresa șantierului</p> <p>.....</p> <p>9. Acest certificat înlocuiește certificatul nr.</p> <p>eliberat la de către</p> <p>.....</p> <p>10. Acest certificat expiră la</p> <p>11. Eliberat la</p> <p>12.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Ștampila</p> </div> <div style="text-align: right;"> <p>..... (2)</p> <p>.....</p> <p>(Semnătura)</p> </div> </div>	
<p>⁽¹⁾ Se șterge unde nu este aplicabil.</p> <p>⁽²⁾ Se scrie numele autorității care eliberează certificatul.</p>	

Pagina 2	Certificat nr.
<p>13. Ulterior inspecției efectuate privind ⁽¹⁾ și la prezentarea certificatului eliberat pentru de ⁽¹⁾ nava menționată în acest certificat este recunoscută ca fiind aptă să navigheze</p> <p>— pe căile navigabile comunitare în Zona (Zonele) ⁽¹⁾ — pe căile navigabile în Zona (Zonele) ⁽¹⁾ în (numele statelor membre ⁽¹⁾) cu excepția</p> <p>— pe următoarele căi navigabile în (numele statelor membre ⁽¹⁾)</p> <p>14. Nava menționată în acest certificat este aptă ⁽¹⁾:</p> <p>— să remorcheze în amonte și în aval — să remorcheze numai în amonte — să remorcheze numai ca remorcher auxiliar — să conducă o formațiune în cuplu — să împingă — să fie remorcată — să fie nava motoare într-o formațiune în cuplu — să fie împinsă — să fie condusă prin radar de către o singură persoană</p> <p>15. PRINCIPALELE CARACTERISTICI ALE NAVEI</p> <p>Lungime totală m Lățime totală m Numărul de cale delimitate de pereți despărțitori ficși</p>	
<p>⁽¹⁾ Se șterge unde nu este aplicabil</p>	

Certificat Nr		Pagina 3				
Puterea totală a principalelor mijloace de propulsie kw/CH						
Capacitate de încărcare tone						
Certificat de măsurare a capacității din data de						
Biroul de măsurare a capacității						
		Zone și/sau căi navigabile (*)				
		4	3	2	1	
Bord liber (cm)	cu cală închisă					
	cu cală deschisă					

16. ANCORE ȘI LANȚURI DE ANCORE

NB: Datele referitoare la ancore au doar scopuri informative.

Numărul de ancore prova	
Greutatea totală a ancorelor prova (kg)	
Numărul de ancore pupa	
Greutatea totală a ancorelor pupa (kg)	
Numărul de lanțuri prova	
Lungimea fiecărui lanț	
Sarcina de rupere (kg)	
Numărul de lanțuri pupa	
Lungimea fiecărui lanț	
Sarcina de rupere (kg)	

17. ECHIPAMENT DE SALVARE

	Zone (*)			
	4	3	2	1
Număr de bărci de salvare fiecare având o capacitate de persoane				
Număr de plute de salvare fiecare având o capacitate de persoane				
Număr de veste de salvare				
Număr de colaci de salvare				
Număr de flotoare sferice de salvare				

(!) Se șterge unde nu este aplicabil

Pagina 4	Certificat Nr
18. ECHIPAMENTE DE LUPTĂ CONTRA INCENDIULUI	
Numărul de stingătoare portabile	
Numărul de instalații de luptă contra incendiului fixe	
Agent de stingere	
Alte instalații	
.....	
19. ECHIPAMENTE DE POMPARE	
Numărul de motopompe	Capacitate totală ⁽¹⁾
Numărul de pompe manuale	Capacitate totală ⁽¹⁾
20. ALTE ECHIPAMENTE	
Lumini de semnalizare	
Lumini de semnalizare de urgență	
Cabluri și frânghii	
.....	
Saltele de coliziune	
Portavoce	
Sonde de mână	
Trusă de prim ajutor	
Înștiințare privind salvarea persoanelor peste bord	
Recipiente pentru cârpe uleioase	
Pasarelă sau scară de ambarcare	
.....	
.....	
21. DEROGĂRI ADMISE ȘI DISPOZIȚII SAU CONDIȚII SPECIALE	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	

⁽¹⁾ Se trece unitatea de măsură.

Certificat Nr	Pagina 5				
<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>În cazul în care nava este modificată, reconstruită sau supusă unor reparații majore, proprietarul trebuie să informeze autoritatea competentă fără întârziere.</p> <p>22. PRELUNGIREA/REÎNNOIREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI</p> <p>— (1)</p> <p style="padding-left: 20px;">a inspectat nava la (2)</p> <p>— Un certificat din data de de la societatea de clasificare agreată</p> <p style="padding-left: 20px;">..... (2)</p> <p style="padding-left: 20px;">a fost înaintat autorității competente (2)</p> <p>Ținând cont de rezultatul/certificatul inspecției (2) perioada de valabilitate a certificatului nr..... se prelungește/reînnoiește (2) până la</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Locul)</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Ștampila </div> </td> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Data)</p> <p>..... (2)</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Semnătura)</p> </td> </tr> </table> <p>22. PRELUNGIREA/REÎNNOIREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI</p> <p>— (1)</p> <p style="padding-left: 20px;">a inspectat nava la (2)</p> <p>— Un certificat din data de de la societatea de clasificare agreată</p> <p style="padding-left: 20px;">..... (2)</p> <p style="padding-left: 20px;">a fost înaintat autorității competente (2)</p> <p>Ținând cont de rezultatul/certificatul inspecției (2) perioada de valabilitate a certificatului nr..... se prelungește/reînnoiește (2) până la</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Locul)</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Ștampila </div> </td> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Data)</p> <p>..... (2)</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Semnătura)</p> </td> </tr> </table> <p><small>(1) Numele autorității care a inspectat nava. (2) Se șterge unde nu este aplicabil. (3) Numele autorității care a prelungit/reînnoit certificatul.</small></p>		<p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Locul)</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Ștampila </div>	<p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Data)</p> <p>..... (2)</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Semnătura)</p>	<p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Locul)</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Ștampila </div>	<p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Data)</p> <p>..... (2)</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Semnătura)</p>
<p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Locul)</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Ștampila </div>	<p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Data)</p> <p>..... (2)</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Semnătura)</p>				
<p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Locul)</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Ștampila </div>	<p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Data)</p> <p>..... (2)</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Semnătura)</p>				

Pagina 6

Certificat Nr

23. MODIFICARE A CERTIFICATUL NR

Modificare (modificări) la paragraful (paragrafele):

Noul text:

.....

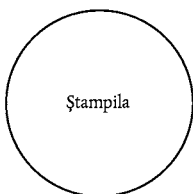
.....

.....

.....

(Locul)

(Data)



..... (1)

(Semnătura)

23. MODIFICARE A CERTIFICATUL NR

Modificare (modificări) la paragraful (paragrafele):

Noul text:

.....

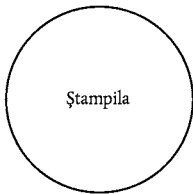
.....

.....

.....

(Locul)

(Data)



..... (1)

(Semnătura)

(1) Numele autorității care a modificat certificatul.

Certificat Nr

Pagina 7

23. MODIFICARE A CERTIFICATUL NR

Modificare (modificări) la paragraful (paragrafele):

Noul text:

.....

.....

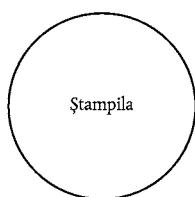
.....

.....

.....

(Locul)

(Data)



..... (1)

.....

(Semnătura)

24. AUTORIZAȚIA PENTRU INSTALAȚIA (INSTALAȚIILE) DE GAZE LICHEFIATE

Instalația (instalațiile) de gaze lichefiate la bordul navei

.....

a/au fost inspectate de ofițerul autorizat (2)

.....

și având în vedere autorizația nr. din (2)

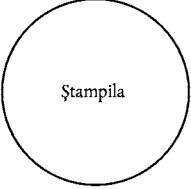
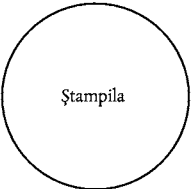
îndeplinește condiția (condițiile) stabilite.

Instalația (instalațiile) include (includ) aparate de utilizare pentru:

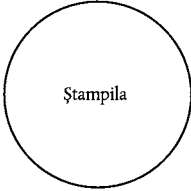
Instalația	Nr. de serie	Varietate	Marca	Tipul	Poziția

(1) Numele autorității care a modificat certificatul.

(2) Se șterge unde nu este aplicabil.

Pagina 8	Certificat nr
<p>Această autorizație este valabilă până la</p> <p>..... (Data)</p> <p style="text-align: center;">(Locul)</p> <p style="text-align: center;">Ofițerul autorizat</p> <p style="text-align: center;">..... (1)</p> <p style="text-align: center;">..... (Semnătura)</p> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div>	
<p>25. PRELUNGIREA AUTORIZAȚIEI PENTRU INSTALAȚIA (INSTALAȚIILE) DE GAZE LICHEFIATE</p> <p>Perioada acoperită de autorizația pentru instalația (instalațiile) de gaze lichefiate la bordul navei</p> <p>.....</p> <p>din data de</p> <p>se prelungește până la</p> <p>— următoarea inspecție de către ofițerul autorizat (?)</p> <p>.....</p> <p>— pe baza prezentării autorizației nr din data de (2)</p> <p>..... (Data)</p> <p style="text-align: center;">(Locul)</p> <p style="text-align: center;">Ofițerul autorizat</p> <p style="text-align: center;">..... (1)</p> <p style="text-align: center;">..... (Semnătura)</p> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div>	
<p>25. PRELUNGIREA AUTORIZAȚIEI PENTRU INSTALAȚIA (INSTALAȚIILE) DE GAZE LICHEFIATE</p> <p>Perioada acoperită de autorizația pentru instalația (instalațiile) de gaze lichefiate la bordul navei</p> <p>.....</p> <p>din data de</p> <p>se prelungește până la</p> <p>— următoarea inspecție de către ofițerul autorizat (?)</p> <p>.....</p>	
<p>.....</p> <p>(1) Numele autorității care a eliberat certificatul.</p> <p>(2) Se șterge unde nu este aplicabil.</p>	

Pagina 9	Certificat nr
— pe baza prezentării autorizației nr din data de (1)	
..... (Locul) (Data)
Ofițerul autorizat	
..... (2)
..... (Semnătura) (Semnătura)



(1) Numele autorității care a eliberat certificatul.
(2) Se șterge unde nu este aplicabil.

Pagina 10

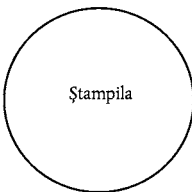
Certificat nr

26. Pagină (pagini) specială (speciale) pentru certificate naționale, declarații și/sau avize.

ANEXA IV

MODEL DE CERTIFICAT COMUNITAR SUPLIMENTAR PENTRU NAVELE DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ

(Articolul 4 din directivă)

Anexa la certificatul de inspecție pentru Rin nr	Pagina 1
<p>CERTIFICAT COMUNITAR SUPLIMENTAR PENTRU NAVELE DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ</p> <p>(Rezervat pentru emblema statului)</p> <p>NUMELE STATULUI</p> <p>Numele și adresa autorității competente care eliberează certificatul suplimentar</p> <p>1. Numele navei</p> <p>2. Numărul oficial</p> <p>3. Locul și numărul de înregistrare</p> <p>4. Țara de înregistrare și/sau portul ⁽¹⁾</p> <p>5. Având în vedere certificatul de inspecție pentru Rin nr</p> <p style="padding-left: 40px;">Din data de valabil până la</p> <p>6. Având în vedere rezultatul inspecției</p> <p style="padding-left: 40px;">..... din</p> <p>7. Nava menționată anterior este recunoscută aptă de a naviga pe căile navigabile comunitare din zona (zonele)</p> <p style="padding-left: 40px;">.....</p> <p>8. Acest certificat suplimentar expiră la data de</p> <p>9. Eliberat în la</p> <p>10.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Ștampila</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>.....</p> <p>Autoritatea competentă</p> <p>.....</p> <p>(Semnătura)</p> </div> </div>	
<p>⁽¹⁾ Se șterge unde nu este aplicabil.</p>	

Pagina 2

Anexă la certificatul de inspecție pentru Rin nr

11.		Zone și/sau căi navigabile ⁽¹⁾				
		4	3	2	1	
Bord liber (cm)	cu cală închisă					
	cu cală deschisă					

12. Derogări de la certificatul de inspecție pentru Rin nr

.....

.....

.....

.....

.....

.....

13. Datele referitoare la numărul membrilor echipajului în certificatul de inspecție pentru Rin nu se aplică.

14. Având în vedere certificatul de inspecție pentru Rin nr

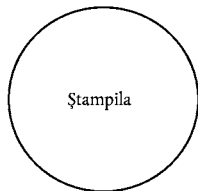
din data de valabil până la

Având în vedere rezultatul inspecției

..... din

Acest certificat suplimentar se prelungește/reînnoiește ⁽¹⁾ până la

..... (Locul) (Data)



.....

Autoritatea competentă

.....

(Semnătura)

⁽¹⁾ Se șterge unde nu este aplicabil.