

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____
din _____ 2026

**cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță
pentru navele maritime de pescuit**

În temeiul art. 6 alin. (3) lit. c), art. 9 alin. (2) și art. 40 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr. 1-4, art. 2), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit (se anexează).

2. În termen de 12 luni de la data publicării prezentei hotărâri:

2.1. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale:

2.1.1. va asigura elaborarea și aprobarea cadrului normativ aferent reglementării regimului răspunderii contravenționale, respectiv penale în contextul punerii în aplicare a Regulamentului aprobat;

2.1.2. va elabora regulile privind înregistrarea navelor maritime de pescuit în Registrul de stat al navelor;

2.1.3. în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova, va asigura elaborarea și promovarea proiectelor de acte normative subordonate, precum și a proiectelor de modificare și/sau completare a acestora, în vederea punerii în aplicare a Regulamentului aprobat.

2.2. Agenția Navală:

2.2.1. va asigura aplicarea tehnică și operațională a normelor de siguranță prevăzute de Regulament, inclusiv prin adaptarea procedurilor de certificare, inspecție și control al navelor de pescuit la cerințele stabilite;

2.2.2. va elabora și aproba instrucțiuni, ghiduri și proceduri interne necesare punerii în aplicare a Regulamentului;

2.2.3. va asigura instruirea personalului implicat în activitățile de inspecție și control.

3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se asigură de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea termenului de 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția punctelor 17 și 34 din Regulamentul aprobat care se aplică de la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

PRIM-MINISTRU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministrul
infrastructurii și dezvoltării regionale

Vasile TOFAN

Vladimir BOLEA

Regulamentul privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit

Prezentul Regulament transpune Directiva 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat privind siguranța navelor de pescuit cu o lungime egală sau mai mare de 24 de metri, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene L 34 din 9 februarie 1998, CELEX: 31997L0070), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009.

Capitolul I DISPOZIȚII GENERALE

1. Prezentul Regulament stabilește cerințele de siguranță aplicabile navelor maritime de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare, atât navelor noi, cât și navelor existente, în măsura în care acestora li se aplică anexa la Protocolul de la Torremolinos din 1993.

2. Prezentul Regulament se aplică navelor prevăzute la pct. 1 care:

2.1. arborează pavilionul Republicii Moldova și sunt înregistrate în Registrul de stat al navelor;

2.2. operează în apele interioare navigabile sau în apele maritime teritoriale ale Republicii Moldova; sau

2.3. descarcă captura în porturile Republicii Moldova.

3. Prezentul Regulament nu se aplică ambarcațiunilor de agrement utilizate pentru pescuitul necomercial.

4. Prezentul Regulament nu aduce atingere aplicării legislației naționale în domeniul securității și sănătății în muncă, inclusiv a prevederilor Legii securității și sănătății în muncă nr. 186/2008 (în continuare Legea nr. 186/2008) și a actelor normative subsecvente, aplicabile lucrătorilor la bordul navelor de pescuit.

5. În sensul prezentului Regulament, următoarele noțiuni semnifică:

5.1. *navă de pescuit* – orice navă echipată sau utilizată în scop comercial pentru capturarea peștelui ori a altor resurse marine vii;

5.2. *navă de pescuit nouă* – orice navă de pescuit:

5.2.1. al cărei contract de construire sau de modificare majoră a fost încheiat la sau după 1 ianuarie 1999; sau

5.2.2. al cărei contract de construire sau de modificare majoră a fost încheiat înainte de 1 ianuarie 1999, dar care este livrată la cel puțin trei ani după această dată; sau

5.2.3. pentru care, în lipsa unui contract de construire, la sau după 1 ianuarie 1999:

5.2.3.1. a fost montată chila; sau

5.2.3.2. a început construcția identificabilă cu cea a unei nave specifice; sau

5.2.3.3. a început montajul utilizând cel puțin 50 tone sau 1 % din masa estimată a tuturor materialelor de structură, luându-se în considerare valoarea cea mai mică;

5.3. *navă de pescuit existentă* – orice navă de pescuit care nu se încadrează în categoria navelor de pescuit noi;

5.4. *Protocolul de la Torremolinos* – Protocolul din 1993 referitor la Convenția internațională de la Torremolinos pentru siguranța navelor de pescuit din 1977, cu modificările ulterioare;

5.5 *certificat* – certificatul de conformitate eliberat în condițiile prezentului Regulament;

5.6. *lungime* – 96 % din lungimea totală pe linia de plutire la 85 % din înălțimea minimă măsurată de la linia chilei sau lungimea de la partea din față a etravei până la axa butucului cârmei, luându-se în considerare valoarea mai mare;

5.7. *operare* – capturarea sau capturarea și prelucrarea peștelui sau altor resurse marine vii, fără a aduce atingere dreptului de trecere inofensivă în apele maritime teritoriale și libertății de navigare în zona economică exclusivă de 200 mile;

5.8. *organizație recunoscută* – astfel cum este reglementată prin Hotărârea Guvernului nr. 2/2020 privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (Hotărârea Guvernului nr. 2/2020).

Capitolul II

REGIMUL CERINTELOR DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVELE DE PESCUIT

Secțiunea 1. Cerințe generale de siguranță

6. Navele de pescuit care arborează pavilionul Republicii Moldova se conformează dispozițiilor anexei la Protocolul de la Torremolinos, cu excepțiile prevăzute în anexa nr.1 la Regulament.

7. Navele de pescuit existente se conformează cerințelor capitolelor IV, V, VII și IX din anexa Protocolului de la Torremolinos care se referă la navele noi cu lungimea de 45 metri sau mai mare, la navele de pescuit noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare , cu excepția cazului în care anexa nr.2 la regulamentul dispune altfel.

8. Navele de pescuit care operează în zone specifice, se conformează cerințelor de siguranță aplicabile acestor zone, stabilite în anexa nr.3 la Regulament.

9. Navele de pescuit trebuie să corespundă cerințelor specifice de siguranță prevăzute în anexa nr.4 la Regulament.

10. Se interzice operarea navelor de pescuit care arborează pavilionul unui stat terț în apele interioare sau maritime teritoriale ale Republicii Moldova, precum și descărcarea capturii în porturile Republicii Moldova, în lipsa certificării conformității acestora cu cerințele de siguranță prevăzute de prezentul Regulament.

11. Echipamentele maritime instalate la bordul navelor de pescuit, care respectă cerințele reglementărilor naționale privind echipamentele maritime, aprobate de Guvern, se consideră conforme cu cerințele prezentului Regulament.

Secțiunea a 2-a. Cerințe specifice, exceptări și echivalări

12. În cazul în care, din cauza condițiilor locale specifice sau a caracteristicilor tehnice ale navelor de pescuit care operează în anumite zone de navigație, se constată necesitatea instituirii unor măsuri suplimentare de siguranță, Agenția Navală poate aproba măsuri specifice de siguranță, cu condiția menținerii unui nivel corespunzător de siguranță.

13. Măsurile prevăzute la pct. 12 pot avea în vedere, după caz:

- 13.1. natura apelor în care operează navele;
- 13.2. condițiile climatice predominante;
- 13.3. durata și specificul voiajelor;
- 13.4. particularitățile constructive ale navelor, inclusiv materialul din care acestea sunt construite.

14. Măsurile aprobate potrivit pct. 12 sunt prevăzute în anexa nr.3 la Regulament și se aplică tuturor navelor de pescuit care operează în aceleași condiții specifice, fără discriminare în funcție de pavilion sau de naționalitatea operatorului.

15. Excepțiile de la cerințele prezentului Regulament pot fi acordate de către Agenția Navală, în condițiile și în limitele prevăzute de capitolul 1 art. 3 alin. (3) din anexa la Protocolul de la Torremolinos, ratificat de Republica Moldova, cu respectarea obligațiilor internaționale asumate de stat, conform procedurii prevăzute la pct.17.

16. Pot fi aprobate echivalări ale cerințelor tehnice stabilite prin prezentul Regulament, în conformitate cu capitolul 1 art. 1 alin. (4) din anexa la Protocolul de la Torremolinos, cu condiția demonstrării faptului că soluțiile alternative asigură un nivel de siguranță cel puțin echivalent.

17. În cazul în care se aprobă măsuri specifice, excepții sau echivalări potrivit pct. 12, 15 sau 16, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale:

17.1. notifică Comisia Europeană a Uniunii Europene, prin intermediul mecanismelor instituite de cadrul juridic aplicabil, cu prezentarea elementelor justificative privind menținerea unui nivel corespunzător de siguranță;

17.2. asigură reflectarea acestora în actele normative naționale relevante;

17.3. informează statele membre ale Uniunii Europene, în condițiile legislației aplicabile, cu privire la măsurile adoptate.

18. Excepțiile prevăzute la pct. 15 se aplică exclusiv pe durata operării navei de pescuit în condițiile specifice pentru care au fost aprobate.

Capitolul III

REGIMUL CERINȚELOR DE SIGURANȚĂ ȘI CONTROLUL

NAVELOR DE PESCUIT

Secțiunea 1. Norme de proiectare, construcție și întreținere

19. Proiectarea, construcția și întreținerea corpului navei, a mașinilor principale și auxiliare, a instalațiilor electrice și a sistemelor automate ale navelor de pescuit care arborează pavilionul Republicii Moldova se efectuează în conformitate cu regulile tehnice în vigoare la data construirii navei, stabilite de o organizație recunoscută sau aprobate de Agenția Navală.

20. Navele de pescuit noi se construiesc și se clasifică în conformitate cu regulile aplicabile organizațiilor recunoscute, care îndeplinesc cerințele stabilite de legislația națională armonizată cu actele normative ale Uniunii Europene privind normele și standardele comune pentru organizațiile de inspecție și control al navelor.

21. Supravegherea respectării cerințelor prevăzute la pct. 19-20 se realizează de către Agenția Navală, în limitele competențelor stabilite de lege.

Secțiunea a 2-a. Inspecții și certificate

22. Navelor de pescuit care arborează pavilionul Republicii Moldova și care îndeplinesc cerințele prevăzute la pct. 6-9 și 19-20 li se eliberează un certificat de conformitate cu cerințele prezentului Regulament, însoțit de lista echipamentelor și, după caz, de certificat de exceptare.

23. Modelul certificatului de conformitate, al listei echipamentelor și al certificatului de exceptare este prevăzut în anexa nr.5 la Regulament.

24. Certificatul de conformitate se eliberează de către Agenția Navală sau de către o organizație recunoscută, care acționează în numele acesteia, în condițiile legislației naționale, în urma efectuării inspecției inițiale.

25. Inspecțiile prevăzute la pct. 24 se efectuează de către inspectorii Agenției Navale a Republicii Moldova sau ai unei organizații recunoscute, în conformitate cu dispozițiile capitolului 1 art. 6 alin. (1) lit. a) din anexa la Protocolul de la Torremolinos.

26. Termenul de valabilitate al certificatului de conformitate nu poate depăși termenele stabilite la capitolul 1 art. 11 din anexa la Protocolul de la Torremolinos.

27. Reînnoirea certificatului de conformitate se efectuează în urma realizării inspecțiilor periodice prevăzute la capitolul 1 art. 6 din anexa la Protocolul de la Torremolinos, în condițiile prezentului Regulament.

Secțiunea a 3-a. Controlul

28. Navele de pescuit care nu arborează pavilionul Republicii Moldova și care operează în apele interioare sau în marea teritorială a Republicii Moldova ori își descarcă captura în porturile Republicii Moldova sunt supuse controlului de stat al portului, exercitat de Agenția Navală, în vederea verificării respectării cerințelor prezentului Regulament, fără discriminare în funcție de pavilion sau de naționalitatea operatorului.

29. Navele de pescuit care arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene, care nu operează în apele interioare sau în marea teritorială a Republicii Moldova și nu își descarcă captura în porturile Republicii Moldova, sunt supuse controlului de stat al portului atunci când se află în porturile Republicii Moldova, în vederea verificării respectării cerințelor aplicabile, fără discriminare în funcție de pavilion sau de naționalitatea operatorului.

30. Navele de pescuit care arborează pavilionul unui stat terț și care se află în porturile Republicii Moldova sunt supuse controlului de stat al portului conform regulilor aprobate de Guvern.

31. Controlul pentru verificarea respectării Protocolului de la Torremolinos prevăzut la pct. 28-30 se efectuează în conformitate cu prevederile Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova (Legea nr. 599/1999), Hotărârii Guvernului nr.2/2020 și cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.

Capitolul IV

MONITORIZAREA, CONTROLUL ȘI RĂSPUNDEREA

32. Controlul respectării prevederilor prezentului Regulament se exercită de către Agenția Navală, în limitele atribuțiilor stabilite de legislația în vigoare.

33. Încălcarea prevederilor prezentului Regulament atrage răspunderea contravențională, civilă sau penală, după caz, în conformitate cu legislația Republicii Moldova.

34. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale asigură coordonarea implementării prezentului Regulament și comunicarea către Comisia Europeană a informațiilor privind actele normative adoptate în domeniul reglementat.

Adaptarea dispozițiilor anexei la Protocolul de la Torremolinos

În înțelesul prezentei anexe:

1. „Navă nouă de pescuit construită la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date” înseamnă o navă nouă de pescuit pentru care:

(a) la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date a fost semnat un contract de construcție sau de modificare majoră a construcției; sau

(b) contractul de construcție sau de modificare majoră a construcției a fost semnat înainte de 1 ianuarie 2003, iar nava este livrată după trei ani sau mai mult de la această dată; sau

(c) în lipsa unui contract de construcție, la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date:

— a fost pusă chila; sau

— s-a început construcția unei nave cu caracteristici specifice; sau

— a început asamblarea care cuprinde cel puțin 50 tone sau 1 % din masa estimată a tuturor materialelor structurale, luându-se în considerare valoarea mai mică.

PARTEA A

Modificări aplicabile tuturor navelor de pescuit pentru care se aplică regulamentul, cu excepția navelor noi de pescuit construite la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date

CAPITOLUL 1: DISPOZIȚII GENERALE

Regula 2: Definiții

La pct.5.2, termenul „navă nouă” trebuie înlocuit cu definiția termenului „navă nouă de pescuit” de la pct.5.2. din regulament.

CAPITOLUL V: PROTECȚIA ÎMPOTRIVA INCENDIILOR, DETECTAREA INCENDIILOR, STINGEREA ȘI COMBATEREA INCENDIILOR

Regula 2: Definiții

La alineatul (2), termenul „test standard de rezistență la foc” se modifică la final în ceea ce privește curba standard de temperatură și va avea următorul cuprins:

„... Curba standard de temperatură-timp este definită de o curbă continuă trasată prin următoarele puncte indicatoare ale temperaturii interne a cuptorului:

- temperatura inițială internă a cuptorului:	20 °C
- după primele 5 minute:	576 °C
- după 10 minute:	679 °C
- după 15 minute:	738 °C
- după 30 minute:	841 °C
- după 60 minute:	945 °C”

Capitolul VII: MIJLOACE ȘI DISPOZITIVE DE SALVARE

Regula 1: Aplicare

Alineatul (2) va avea următorul cuprins: „Regulile 13 și 14 se aplică, de asemenea, navelor existente, cu o lungime de 45 metri sau mai mare, cu condiția ca administrația să poată amâna punerea în aplicare a cerințelor din aceste reguli până la 1 februarie 1999.”

Regula 13: Mijloace radio de salvare

Alineatul (2) va avea următorul cuprins: „Aparatele radiotelefonice de emisie-recepție în UIF de la bordul navelor existente care nu îndeplinesc standardele de funcționare adoptate de organizație pot fi acceptate de administrație până la 1 februarie 1999, cu condiția ca administrația să se declare satisfăcută de faptul că acestea sunt compatibile cu aparatele radiotelefonice de emisie-recepție în UIF aprobate.”

CAPITOLUL IX: RADIOCOMUNICAȚII

Regula 1: Aplicare

Alineatul (1), se completează cu o propoziție nouă, cu următorul cuprins:
„Totuși, pentru navele existente, administrația poate amâna aplicarea cerințelor până la 1 februarie 1999.”

Regula 3: Scutiri

Alineatul (2) litera (c) se modifică și va avea următorul cuprins:
„c) în cazul în care nava este scoasă permanent din funcțiune înainte de 1 februarie 2001.”

PARTEA B

Modificări aplicabile noilor nave de pescuit construite la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date

Textul existent al următoarelor reguli se modifică și va avea următorul cuprins:

CAPITOLUL I: DISPOZIȚII GENERALE

Regula 2: Definiții

Peretele de coliziune este poziționat la o distanță de la perpendiculara prova care să nu fie mai mică de 0,05L și nici mai mare de 0,05L plus 1,35 m pentru navele cu lungimea sub 45 m.

Regula 6: Inspecții

În plus față de inspecția periodică de la litera (b) punctul (i), se realizează inspecții intermediare care vizează structura și mașinile navei, la intervale de doi ani plus/minus trei luni pentru navele construite din alte materiale decât lemnul și la intervalele specificate de administrație pentru navele construite din lemn. De asemenea, inspecțiile au ca obiectiv să se asigure că nu s-au făcut modificări care ar afecta negativ siguranța navei și a echipajului.

CAPITOLUL II: CONSTRUCȚIE, ETANȘEITATE ȘI ECHIPAMENTE

Regula 1: Construcție

Rezistența și construcția corpului, suprastructurilor, rufurilor, șahtului mașinilor, tambuchiurilor și a oricăror altor structuri și echipamente de pe navă trebuie să fie suficiente pentru a face față tuturor condițiilor previzibile ale serviciului pentru care este destinată nava și trebuie să respecte normele unei organizații recunoscute.

Regula 2: Uși etanșe la apă

Numărul deschiderilor din pereții etanși, conform Regulii 1 alineatul (3), trebuie redus la minimum în conformitate cu amenajările generale și necesitățile de operare a navei; deschiderile trebuie echipate cu dispozitive de închidere etanșă conform normelor unei organizații recunoscute. Ușile etanșe trebuie să aibă o rezistență echivalentă cu structura adiacentă neperforată.

Regula 2: Uși etanșe la apă

Pentru navele cu o lungime de 45 m sau mai mare, ușile etanșe trebuie să fie de tip glisant:

- în încăperile care se intenționează a fi deschise către mare și dacă pragurile sunt amplasate sub linia de plutire de operare cea mai de sus, în afară de cazul în care administrația consideră acest lucru impracticabil sau nefolositor având în vedere tipul și exploatarea navei.

Scutirile de la această regulă, acordate de Agenția Navală, fac obiectul procedurii de la pct.12-18 din regulament.

Regula 5: Guri de magazie

Trebuie prevăzute dispozitive pentru asigurarea etanșeității la intemperii a capacelor din lemn ale gurilor de magazii, în conformitate cu standardele prezentate la regula 14 și 15 din anexa I la Convenția internațională privind liniile de încărcare din 1966.

Regula 9: Trombe de ventilație

La navele având o lungime de 45 m sau mai mare, înălțimea ramelor trombelor de ventilație față de punte, altele decât cele care deservește încăperea de mașini, trebuie să fie de cel puțin 900 mm pe puntea de lucru și de cel puțin 760 mm pe puntea suprastructurii. La navele cu lungimea mai mică de 45 m, înălțimea acestor rame trebuie să fie de 760 mm și respectiv de 450 mm. Înălțimea față de punte a deschiderilor trombelor de ventilație, necesare pentru alimentarea continuă a încăperii mașinilor și, la cerere, alimentarea imediată a încăperii generatoarelor, trebuie să fie, în general, în conformitate cu regula II/9 alineatul (3). Totuși, acolo unde, datorită dimensiunilor navei și dotărilor, acest lucru nu este posibil, pot fi acceptate înălțimi mai mici, dar în nici un caz mai mici de 900 mm deasupra punții de lucru și a suprastructurii, cu condiția să existe dispozitive de închidere etanșă în conformitate cu regula II/9 alineatul (2), în combinație cu alte dispozitive corespunzătoare, pentru a se asigura o ventilație adecvată și neîntreruptă a acestor spații.

Regula 12: Hublouri laterale

Administrații și ferestre fără capace în pereții laterali și din pupă ai rufurilor amplasate pe sau deasupra punților de lucru, dacă consideră că prin aceasta siguranța navei nu este periclitată, luând în considerare normele organizațiilor recunoscute, bazate pe standardele ISO relevante.

Regula 15: Instalații de ancorare

Orice navă trebuie prevăzută cu instalație de ancorare concepută pentru o funcționare rapidă și sigură, care constă în ancore, lanțuri de ancoră sau parâme metalice, stope și un vinci de ancoră sau alte dispozitive care să permită coborârea și ridicarea ancorei și menținerea navei la ancoră în toate condițiile de serviciu previzibile. De asemenea, navele trebuie prevăzute cu o instalație de amarare adecvată pentru o amarare sigură în toate condițiile de exploatare. Instalațiile de ancorare și de amarare trebuie să fie conforme cu normele unei organizații recunoscute.

CAPITOLUL III: STABILITATEA ȘI STAREA AFERENTĂ DE NAVIGABILITATE

Regula 1: Generalități

Navele trebuie proiectate și construite astfel încât să satisfacă cerințele prezentului capitol în situațiile de exploatare menționate de regula 7. Calculele curbilor brațelor de redresare trebuie efectuate ținând cont de Codul OMI privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave.

Regula 2: Criterii de stabilitate

Trebuie îndeplinite următoarele criterii minime, în afara cazului în care administrația consideră că experiența în operare justifică derogarea de la acestea. Orice derogare de la criteriile minime de stabilitate, acceptată de Agenția Navală, trebuie să facă obiectul procedurii de la de la pct.12-18 din regulament.

Înălțimea metacentrică inițială GM nu trebuie să fie mai mică de 350 mm pentru navele cu o singură punte. Pentru navele cu o suprastructură completă, înălțimea metacentrică poate fi redusă, în cazul în care și administrația este de acord, dar nu trebuie să fie mai mică de 150 mm. Reducerea înălțimii metacentrice, acceptată de Agenția Navală, face obiectul procedurii de la de la pct.12-18 din regulament.

În cazul în care, în scopul respectării alineatului (1), se prevede ambarcare de balast, atunci natura și amplasarea acestuia trebuie aprobate de administrație. Pe navele cu lungimea mai mică de 45 m, acest balast trebuie să fie permanent. Balastul permanent trebuie să fie solid și fixat sigur de structura navei. Administrația poate accepta balast lichid în tancuri complet umplute care nu sunt conectate la sistemele de pompare ale navei. Atunci când se utilizează balast lichid ca balast permanent pentru a se respecta dispozițiile alineatului (1), detalii referitoare la acest balast lichid trebuie menționate în Certificatul de conformitate și în manualul privind stabilitatea.

Balastul permanent nu trebuie debarcat de pe navă sau reamplasat fără aprobarea administrației.

Regula 4: Metode speciale de pescuit

Navele care pescuiesc prin metode speciale datorită cărora, în timpul operațiilor de pescuit, nava este supusă acțiunii unor forțe exterioare suplimentare, trebuie să satisfacă criteriile de stabilitate conform Regulii 2 alineatul (1), sporindu-se, dacă este necesar, rigoarea acestora într-o măsură considerată satisfăcătoare de administrație. Navele care practică traularea la travers trebuie să satisfacă următoarele criterii sporite de stabilitate:

(a) criteriile referitoare la aria situată sub brațele de redresare și la mărimea brațelor de redresare, menționate de Regula 2 alineatul (1) literele (a) și (b) trebuie să fie majorate cu 20 %;

(b) înălțimea metacentrică nu trebuie să fie mai mică de 500 mm;

(c) criteriile așa cum sunt definite la litera (a) sunt aplicabile numai navelor cu o putere de propulsie instalată care nu depășește valorile în kilowați obținute cu formulele următoare:

— $N = 0,6 L_s^2$ pentru navele cu lungimea de 35 metri sau mai mică,

- $N = 0,7 L_s^2$ pentru navele cu lungimea de 37 metri sau mai mare;
- pentru o lungime intermediară a navei, coeficientul pentru L_s se determină prin interpolare între 0,6 și 0,7;
- L_s este lungimea maximă în conformitate cu Certificatul de tonaj.

Dacă puterea de propulsie instalată este mai mare decât puterea de propulsie standard obținută cu formulele de mai sus, criteriile de stabilitate menționate la litera (a) sunt majorate direct proporțional cu creșterea puterii de propulsie.

Administrația se asigură că aceste criterii sporite de stabilitate pentru traularea la travers sunt îndeplinite în condițiile de operare menționate la Regula 7 alineatul (1) din prezentul capitol.

Pentru calculul stabilității, bigile sunt considerate ridicate la un unghi de 45° față de orizontală.

Regula 5: Vântul puternic și ruliul

Navele trebuie să reziste la acțiunea vântului puternic și a ruliului asociate cu condițiile mării, ținând seama de condițiile meteorologice sezoniere, starea mării în care nava este operată, tipul și modul ei de lucru. Calculele relevante sunt efectuate în conformitate cu Codul OMI privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave.

Regula 8: Acoperirea cu gheață

Această regulă se aplică, în afara cazului în care modificarea acumulării de gheață, lăsată la latitudinea administrației prin Recomandarea 2, nu este permisă.

Regula 9: Proba de înclinare

În cazul în care o navă suferă transformări constructive care afectează situația de navă goală și/sau poziția centrului ei de greutate, ea este din nou supusă unei probe de înclinări, în cazul în care administrația consideră acest lucru necesar, având în vedere rezerva de stabilitate a navei, iar informațiile referitoare la stabilitate sunt revizuite. Totuși, dacă variația greutatei navei goale depășește 2 % din greutatea inițială a navei goale și nu se poate demonstra prin calcul că nava continuă să satisfacă criteriile de stabilitate, nava este re-înclinată.

Regula 12: Înălțimea etravei

Înălțimea etravei trebuie să fie suficientă pentru a preveni îmbarcarea unei cantități excesive de apă.

Pentru navele care operează în zone limitate numai la 10 mile depărtare de coastă, înălțimea minimă a etravei este cea considerată satisfăcătoare de către administrație și trebuie determinată ținând cont de condițiile meteorologice sezoniere, de starea mării în care urmează să opereze nava, de tipul navei și de modul său de operare.

Pentru navele care operează în oricare alte zone:

1. în situația în care, în timpul operațiunilor de pescuit, captura de pește este depozitată în magazii de pește prin guri de magazie care sunt situate pe puntea de lucru expusă în prova rufului sau a suprastructurii, înălțimea minimă a etravei trebuie determinată utilizând metoda de calcul prezentată în recomandarea 4 addenda 3 la Actul final al Conferinței de la Torremolinos;

2. în situația în care captura de pește este depozitată în magazii de pește printr-o gură de magazie care este situată pe puntea de lucru expusă, protejată de un ruf sau o suprastructură, înălțimea minimă a etravei trebuie calculată în conformitate cu Regula 39 a Anexei I la Convenția internațională privind liniile de încărcare (1966), dar nu este mai mică de 2 000 mm. În funcție de

această înălțime este determinat pescajul maxim admisibil de operare, în locul bordului liber de vară atribuit.

Regula 14: Compartimentarea și stabilitatea de avarie

Navele cu lungimea de 100 metri sau mai mare, care transportă un număr de 100 persoane sau mai mult, trebuie să poată să rămână în stare de plutire cu o stabilitate pozitivă, după inundarea oricărui compartiment considerat avariat, ținând cont de tipul navei, serviciul căruia îi este destinată și zona de exploatare preconizată. Calculele sunt efectuate în conformitate cu indicația menționată în nota de subsol.

CAPITOLUL IV: MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE ȘI ÎNCĂPERI DE MAȘINI NESUPRAVEGHEATE PERIODIC

Regula 3: Generalități

Instalațiile principale de propulsie, dispozitivele de comandă, tubulatura de aburi, instalațiile de combustibil, de aer comprimat, electrice și frigorifice; mașinile auxiliare; căldările și alte recipiente sub presiune; tubulatura și instalațiile de pompare, instalațiile de guvernare și instalațiile cu acționare mecanică, arborii și cuplajele de transmitere a puterii trebuie proiectate, construite, încercate, instalate și exploatate în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Aceste mașini și instalații, precum și instalațiile de ridicat, vinciurile, echipamentele de manipulare și prelucrare a peștelui trebuie protejate în așa fel încât să se reducă la minimum orice pericol pentru persoanele aflate la bord. O atenție specială trebuie acordată elementelor mobile, suprafețelor fierbinți și altor pericole.

Administrația se declară satisfăcută în cazul în care Regulile 16–18 sunt implementate și aplicate în mod uniform în conformitate cu normele unei organizații recunoscute (¹⁷).

Trebuie luate măsurile considerate satisfăcătoare de administrație, pentru a se asigura buna funcționare a întregului echipament în toate condițiile de operare, inclusiv în timpul manevrei navei, și trebuie adoptate dispozițiile conforme normelor unei organizații recunoscute, privind inspecțiile regulate și probele de rutină, pentru a se asigura o funcționare continuă corectă.

Navele trebuie prevăzute cu documente conforme cu normele unei organizații recunoscute, care să ateste că ele pot fi exploatate fără prezența permanentă a personalului în încăperile de mașini.

Regula 6: Căldările de abur, instalațiile de alimentare și tubulatura de abur

Fiecare căldare de abur și fiecare generator de abur fără arzător trebuie prevăzute cu cel puțin două supape de siguranță de capacitate corespunzătoare. Totuși, administrația poate permite, având în vedere debitul sau celelalte caracteristici ale oricărei căldări de abur sau generator de abur fără arzător, să se monteze numai o singură supapă de siguranță, dacă se consideră că, astfel, se oferă o protecție corespunzătoare împotriva suprapresiunii, în conformitate cu normele unei organizații recunoscute.

Regula 8: Comanda din timonerie

În cazul în care mașina de propulsie este comandată de la distanță din timonerie, trebuie aplicate următoarele dispoziții: comanda de la distanță menționată la litera (a) trebuie realizată cu un dispozitiv de comandă în conformitate cu normele unei organizații recunoscute și, dacă este necesar, cu posibilități de prevenire a supraîncărcării mașinii de propulsie.

Regula 10: Instalații pentru combustibil, ulei de ungere și alte hidrocarburi inflamabile

Tubulatura de combustibil care, în caz de defectare, ar permite scurgerea combustibilului dintr-un tanc de depozitare, tanc de decantare sau tanc de serviciu situat deasupra dublului fund, trebuie prevăzută cu un robinet sau o valvă montată pe tanc cu posibilitatea de a fi închisă dintr-un loc sigur, aflat în afara încăperii respective, în eventualitatea producerii unui incendiu în încăperea în care sunt aceste tancuri. În cazul special al deeptancurilor situate într-un tunel al liniei de axe, tunel de tubulaturi sau încăperi similare, valvele trebuie montate pe deeptancuri, dar în caz de incendiu trebuie să existe posibilitatea închiderii tubulaturilor cu ajutorul unei valve suplimentare pe tubulatura sau tubulaturile din exteriorul tunelului sau încăperii similare. În cazul când o astfel de valvă suplimentară este montată în încăperea de mașini, ea trebuie acționată din afara acestei încăperi.

Tubulatura de combustibil, precum și valvele și armăturile acesteia, trebuie să fie din oțel sau alt material echivalent, cu condiția ca tubulatura flexibilă care poate fi utilizată să fie minimă. Această tubulatură flexibilă și piesele de cuplare trebuie să aibă o rezistență corespunzătoare și trebuie fabricate din materiale aprobate, rezistente la foc sau care să aibă o protecție rezistentă la foc, în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Montarea acestei tubulaturi flexibile trebuie realizată în conformitate cu Circulara 647 „Linii directe pentru reducerea la minimum a scurgerilor din instalații cu lichide inflamabile” a Comitetului Securității Maritime a Organizației Maritime Internaționale.

Amenajările pentru stocarea, distribuția și utilizarea uleiului folosit în instalațiile de ungere sub presiune trebuie să fie conforme cu normele unei organizații recunoscute. Aceste măsuri în încăperile de mașini de categoria A și, pe cât posibil, în alte încăperi de mașini, trebuie să corespundă cel puțin dispozițiilor alineatelor (1), (3), (6) și (7) și dispozițiilor alineatelor (2) și (4), în măsura în care este necesar, în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Acest lucru nu exclude folosirea vizoarelor de sticlă în instalațiile de ungere, cu condiția demonstrării prin teste că aceste vizore de sticlă au o rezistență corespunzătoare la foc.

Amenajările pentru stocarea, distribuirea și utilizarea hidrocarburilor inflamabile folosite sub presiune în sistemele de transmisie a puterii, altele decât hidrocarburi la care se face referire la alineatul (10), în sistemele de comandă, antrenare și încălzire, trebuie să fie conforme cu normele unei organizații recunoscute. În încăperile în care se află surse de aprindere, aceste amenajări trebuie să respecte, cel puțin, dispozițiile alineatelor (2) și (6) și dispozițiile alineatelor (3) și (7) în privința rezistenței și construcției.

Regula 12: Protecția împotriva zgomotului

Trebuie adoptate măsuri pentru reducerea efectelor zgomotului asupra personalului din încăperile de mașini până la nivelurile impuse de Codul OMI privind nivelurile de zgomot la bordul navelor.

Regula 13: Transmisia de cârmă

Navele trebuie prevăzute cu o transmisie principală de cârmă și cu un mijloc auxiliar de acționare a cârmei în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Transmisia principală de cârmă și mijloacele auxiliare de acționare a cârmei trebuie să fie astfel amplasate încât, pe cât este posibil și practic, o singură defecțiune la una din ele să nu o facă inutilizabilă pe cealaltă.

Regula 16: Sursa principală de energie electrică

În cazul în care energia electrică este singurul mijloc care asigură serviciile auxiliare indispensabile propulsiei și siguranței navei, trebuie prevăzută o sursă principală de energie cuprinzând cel puțin două grupuri generatoare, din care unul poate fi acționat de motorul principal. În conformitate cu normele unei organizații recunoscute, pot fi acceptate alte soluții având o putere electrică echivalentă.

CAPITOLUL V: PROTECȚIA CONTRA INCENDIILOR, DETECTAREA INCENDIILOR, STINGEREA ȘI COMBATEREA INCENDIILOR

Regula 1: Generalități

Metoda IIIF - montarea unei instalații automate de detectare și de alarmă în caz de incendiu, în toate încăperile unde există riscul declanșării unui incendiu, în general fără restricție în ceea ce privește tipul pereților interiori de separație, sub rezerva ca suprafața oricărei încăperi sau a oricărui ansamblu de încăperi de locuit limitate de construcții de tip „A” și „B” să nu depășească în nici un caz 50 m². Totuși, administrația poate aproba creșterea acestei suprafețe pentru spații publice până la 75 m².

Regula 2: Definiții

„Material incombustibil” - un material care nu arde și nici nu emite vapori inflamabili în cantitate suficientă pentru a se autoaprinde când este încălzit la cca. 750 °C, această proprietate fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc. Orice alt material este considerat material combustibil.

Alineatul (2) „test standard al rezistenței la foc” se modifică și va avea următorul cuprins:

„testul standard de rezistență la foc” - operația prin care eșantioane prelevate din pereți relevanți sau punți relevante sunt supuse, în cuptorul de testare, la temperaturi corespunzătoare cu aproximație curbei standard de temperatură. Metodele de testare sunt în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Administrația poate cere o testare a peretelui sau a punții prototip, pentru a se asigura că sunt îndeplinite cerințele de mai sus în ceea ce privește integritatea și creșterea temperaturii în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Administrația poate cere testarea unei construcții prototip, pentru a se asigura că sunt îndeplinite cerințele de mai sus în ceea ce privește integritatea și creșterea temperaturii în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Administrația poate cere testarea unei construcții prototip, pentru a se asigura că este îndeplinită cerința de mai sus în ceea ce privește integritatea și creșterea temperaturii în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Puterea lentă de propagare a flăcării arată că suprafața în cauză va limita, în mod corespunzător, propagarea flăcării, aceasta fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Regula 4: Pereții situați în interiorul încăperilor de locuit și de serviciu

Metoda IIIF - Nu trebuie să existe nici o restricție privind construcția pereților care, conform acestei reguli sau altor reguli din această parte, nu trebuie să fie construcții de tipul „A” sau „B”. În nici un caz suprafața unei încăperi sau a unui grup de încăperi de locuit limitate de o construcție continuă de tip „A” sau „B” nu trebuie să depășească 50 m², cu excepția cazurilor particulare în

care se cer pereți de tip „C” conform tabelului 1 de la Regula 7. Totuși, administrația poate aproba creșterea acestei suprafețe pentru spațiile publice până la 75 m².

Regula 7: Rezistența la foc a pereților și punților

În cazul în care apare un asterisc în tabele, este nevoie ca separația să fie din oțel sau un material echivalent, dar nu este necesar să fie de tip „A”.

Când o punte este penetrată de cabluri electrice, țevi sau conducte de ventilație, trecerile sunt construite etanșe pentru a preveni trecerea flăcărilor și a fumului.

Regula 8: Detalii de construcție

(a) Cu excepția încăperilor de marfă sau a compartimentelor frigorifice din încăperile de serviciu, materialele izolante trebuie să fie incombustibile. Izolațiile împotriva condensării și produsele adezive folosite la izolare, precum și izolația armăturilor tubulaturii instalației frigorifice nu trebuie să fie din materiale incombustibile, dar utilizarea lor trebuie redusă la minimum posibil, iar suprafețele lor expuse trebuie să aibă o putere lentă de propagare a flăcării, aceasta fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc. În încăperile în care este posibilă pătrunderea produselor petroliere, suprafața izolației trebuie să fie impenetrabilă la hidrocarburi și vapori de hidrocarburi.

Regula 9: Instalații de ventilație

Conductele de ventilație trebuie să fie din materiale incombustibile. Totuși, conductele scurte care nu depășesc, în general, 2 metri lungime și au o secțiune transversală care nu depășește 0,02 m², nu este nevoie să fie din materiale incombustibile, sub rezerva următoarelor condiții:

- (i) aceste conducte trebuie să fie dintr-un material care prezintă un pericol redus de incendiu, această caracteristică fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Regula 11: Diverse

Vopselele, lacurile și alte produse de finisare folosite pe suprafețele interioare expuse nu trebuie să degajeze cantități mari de fum, gaze sau vapori toxici, determinate în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Regula 12: Depozitarea buteliilor de gaz și a materialelor periculoase

Nu este permisă amplasarea cablurilor și aparatele electrice în interiorul compartimentelor în care se află depozitate lichidele foarte inflamabile sau gazele lichefiate, cu excepția cazului când ele sunt necesare pentru serviciul în interiorul respectivului compartiment. În cazul în care aparatele electrice sunt astfel instalate, ele trebuie să fie certificate din punct de vedere al siguranței și să respecte dispozițiile relevante din Standardul internațional IEC publicația 79 „Aparatură electrică pentru atmosferă cu gaze explozive”. Sursele de căldură trebuie ținute la distanță de aceste încăperi și trebuie prevăzute panouri purtând mențiunea „Fumatul oprit” și „Interzis focul deschis”, afișate la loc vizibil.

Regula 13: Căi de evacuare

Scările verticale și înclinate care duc la și din toate încăperile de locuit și în încăperile în care echipajul lucrează în mod normal, altele decât încăperile de mașini, trebuie dispuse astfel încât să ofere căi imediate de evacuare către puntea deschisă și de acolo către bărcile și plutele de salvare. În special în legătură cu aceste încăperi:

(e) continuitatea căilor de evacuare trebuie să fie considerată satisfăcătoare de către administrație. Scările și coridoarele utilizate drept căi de evacuare trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 700 mm și trebuie să aibă o balustradă pe cel puțin una din laturi. Ușile care asigură accesul la scări trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 700 mm.

Trebuie să existe două căi de evacuare din fiecare încăpere de mașini de categoria A, care constau din:

(a) două seturi de scări din oțel, cât se poate de depărtate între ele, care duc la ușile aflate la partea superioară a încăperii și la fel de depărtate între ele, permițând accesul la puntea deschisă. În general, una din aceste scări trebuie să ofere protecție continuă împotriva focului începând de la partea inferioară a încăperii și până într-un loc sigur situat în afara acesteia. Totuși, administrația poate să nu impună această protecție dacă, în virtutea unor amenajări sau dimensiuni speciale ale încăperii de mașini, există o cale de evacuare sigură de la partea inferioară a acestei încăperi. Această protecție trebuie să fie din oțel, trebuie izolată conform normei „A-60” și trebuie să fie prevăzută, la partea inferioară, cu o ușă din oțel conform normei „A-60” cu auto-închidere; sau

Regula 14: Instalații automate de sprinklere, de alarmă de incendiu și de detectare a incendiilor (Metoda IIF)

Pentru fiecare secțiune a acestei instalații, trebuie să existe sprinklere de rezervă. Sprinklerele de rezervă trebuie să includă toate tipurile și mărimile montate pe navă. Numărul lor se calculează astfel:

- când sunt montate mai puțin de 100 sprinklere: 3 sprinklere de rezervă;
- când sunt montate mai puțin de 300 sprinklere: 6 sprinklere de rezervă;
- când sunt montate între 300 și 1 000 de sprinklere: 12 sprinklere de rezervă.

Regula 15: Instalații automate de alarmă de incendiu și de detectare a incendiilor (Metoda IIIF)

Instalația trebuie să se declanșeze sub efectul unei temperaturi anormale a aerului, a unei concentrații anormale de fum sau datorită altor factori care indică un început de incendiu în oricare dintre încăperile care trebuie protejate. Detectoarele care reacționează la temperatura aerului nu trebuie să se declanșeze la o temperatură mai mică de 54 °C și trebuie să se declanșeze la o temperatură ce nu depășește 78 °C, dacă creșterea de temperatură până la aceste valori nu depășește 1 °C pe minut. Dacă administrația este de acord, temperatura de declanșare poate fi mărită cu maximum 30 °C peste temperatura maximă prevăzută la partea superioară a încăperii în cazul uscătoriilor și încăperilor similare unde temperatura ambiantă este de obicei ridicată. Instalațiile care sunt sensibile la concentrația fumului trebuie să se declanșeze la scăderea intensității fascicolului de lumină transmis. Detectorii de fum trebuie certificați să opereze înainte ca densitatea fumului să depășească 12,5 % obscuritate pe metru, dar nu înainte ca densitatea fumului să depășească 2 % obscuritate pe metru. Alte metode de declanșare la fel de eficiente pot fi acceptate de administrație. Instalația de detectare nu trebuie utilizată în alte scopuri decât pentru detectarea incendiilor.

Regula 17: Pompe de incendiu

Dacă, din cauza unui incendiu într-un compartiment oarecare, toate pompele de incendiu sunt inutilizabile, trebuie să existe un mijloc alternativ de alimentare cu apă pentru stingerea incendiului. La navele cu o lungime de 75 metri sau mai mare, acest al doilea mijloc trebuie să fie

o pompă fixă de incendiu de avarie acționată independent. Această pompă de incendiu de avarie trebuie să furnizeze două jeturi de apă la o presiune minimă de 0,25 N/mm².

Regula 20: Stingătoare de incendiu

1. Pentru fiecare tip de stingător de la bord, care poate fi reîncărcat la bord, trebuie prevăzute: încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60.

2. Pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă.

3. Instrucțiunile de reîncărcare trebuie păstrate la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective.

Stingătoarele de incendiu trebuie examinate anual de către o persoană competentă, autorizată de către administrație. Fiecare stingător trebuie prevăzut cu un marcaj indicând faptul că a fost examinat. Trebuie verificată presiunea hidraulică pentru toate stingătoarele cu agent de stingere presurizat permanent și pentru buteliile cu agent propulsor pentru stingătoarele nepresurizate, la fiecare 10 ani.

Regula 21: Stingătoare de incendiu portabile din posturi de comandă și încăperi de locuit și de serviciu

1. Pentru stingătoarele care pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60.

2. Pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă.

3. Instrucțiunile de reîncărcare trebuie păstrate la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective.

Regula 24: Echipamente pentru pompieri

Trebuie prevăzute cel puțin două echipamente pentru pompieri. Echipamentele trebuie să fie conforme cu capitolul III regulile 2.1, 2.1.1 și 2.1.2 din Codul OMI pentru instalațiile de protecție contra incendiului. Trebuie prevăzute două încărcări de rezervă pentru fiecare aparat de respirație cerut.

Regula 25: Planul privind combaterea incendiilor

Planul privind combaterea incendiilor trebuie afișat permanent. Conținutul acestui plan trebuie să fie conform cu Rezoluția OMI A.654(16) „Simboluri grafice pentru planul privind combaterea incendiilor” și Rezoluția OMI A.756(18) „Linii directoare asupra informațiilor care trebuie prevăzute în planul privind combaterea incendiilor”.

Regula 28: Protecția constructivă contra incendiilor

La navele având corpul din materiale incombustibile, punțile și pereții care separă încăperile de mașini de categoria A de încăperile de locuit, încăperile de serviciu sau de posturile de comandă trebuie să fie construcții de tip „A-60”, dacă încăperea de mașini de categoria A nu este prevăzută cu o instalație fixă de stins incendiul, și construcții de tip „A-30”, dacă o asemenea

instalație este prevăzută. Punțile și pereții care separă alte încăperi de mașini de încăperi de locuit, încăperi de serviciu și posturi de comandă trebuie să fie construcții de tip „A-0”.

Punțile și pereții care separă posturile de comandă de încăperile de locuit și încăperile de serviciu trebuie să fie construcții de tip „A” în conformitate cu tabelele 1 și 2 din Regula 7 a prezentului capitol, cu excepția cazului când administrația poate permite instalarea de pereți de tip „B-15” pentru a separa astfel de încăperi, ca de exemplu cabina căpitanului de timonerie, când astfel de spații sunt considerate ca făcând parte din timonerie.

Regula 31: Diverse

Suprafețele expuse din interiorul încăperilor de locuit, încăperilor de serviciu, posturilor de comandă, coridoarelor și caselor scărilor, precum și suprafețele ascunse din spatele pereților, plafoanelor, căptușelilor și acoperirilor din încăperile de locuit, încăperile de serviciu și posturile de comandă trebuie să aibă o putere redusă de propagare a flăcării, determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Vopselele, lacurile și alte produse de finisare folosite pe suprafețele interioare expuse nu trebuie să degajeze cantități mari de fum, gaze sau vapori toxici, determinate în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Regula 32: Depozitarea buteliilor de gaz și a materialelor periculoase

Nu este permisă amplasarea cablurilor și a aparatelor electrice în interiorul compartimentelor în care se află depozitate lichidele foarte inflamabile sau gazele lichefiate, cu excepția cazului când ele sunt necesare pentru serviciul în interiorul respectivului compartiment. În cazul în care aparate electrice sunt astfel instalate, ele trebuie să fie certificate din punct de vedere al siguranței și să respecte dispozițiile relevante din Standardul internațional IEC publicația 79 „Aparatură electrică pentru atmosferă cu gaze explozive”. Sursele de căldură trebuie ținute la distanță de aceste încăperi și trebuie prevăzute panouri purtând mențiunea „Fumatul oprit” și „Interzis focul deschis”, afișate la loc vizibil.

Regula 38: Stingătoare de incendiu

1. Cu excepția cazurilor menționate la punctul 2 (de mai jos), pentru fiecare tip de stingător de la bord care poate fi reîncărcat la bord trebuie prevăzute: încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60.

2. Pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m și pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă.

3. Instrucțiunile de reîncărcare se păstrează la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective.

Stingătoarele de incendiu se examinează anual de către o persoană competentă, autorizată de către administrație. Fiecare stingător trebuie prevăzut cu un marcaj indicând faptul că a fost examinat. Trebuie verificată presiunea hidraulică pentru toate stingătoarele cu agent de stingere presurizat permanent și pentru buteliile cu agent propulsor pentru stingătoarele nepresurizate, la fiecare 10 ani.

Regula 39: Stingătoare de incendiu portabile din posturi de comandă și încăperi de locuit și de serviciu

1. Cu excepția cazurilor menționate la punctul 2 (de mai jos), pentru fiecare tip de stingător de la bord care poate fi reîncărcat la bord trebuie prevăzute, cel puțin, încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60.

2. Pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m și pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute, cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă.

3. Instrucțiunile de reîncărcare trebuie păstrate la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective.

Regula 41: Echipamente pentru pompieri

Pentru vasele cu o lungime de 45 m și mai mult, trebuie prevăzute cel puțin două echipamente pentru pompieri și trebuie depozitate astfel încât să fie ușor accesibile, iar locurile de depozitare să fie suficient de depărtate, într-o poziție care să nu le facă inaccesibile în eventualitatea unui incendiu. Echipamentele pentru pompieri trebuie să fie conforme cu capitolul III regulile 2.1, 2.1.1 și 2.1.2 din Codul OMI pentru instalațiile de protecție contra incendiului.

Se prevăd cel puțin două încărcări de rezervă pentru fiecare aparat de respirație cerut.

Regula 42: Planul privind combaterea incendiilor

Planul privind combaterea incendiilor trebuie afișat permanent.

Conținutul acestui plan trebuie să fie conform cu Rezoluția OMI A.654(16) „Simboluri grafice pentru planul privind combaterea incendiilor” și Rezoluția OMI A.756(18) „Linii directe asupra informațiilor care trebuie prevăzute în planul privind combaterea incendiilor”.

Pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m, administrația poate renunța la această dispoziție.

CAPITOLUL VI: PROTECȚIA ECHIPAJULUI

Regula 3: Parapet, balustrade și alte dispozitive de protecție

Distanța minimă pe verticală de la linia de plutire de operare cea mai de sus până la partea de sus a parapetului, măsurată în punctul cel mai de jos al acestuia sau până la marginea punții de lucru, în cazul în care sunt montate balustrade, trebuie să asigure protejarea corespunzătoare a echipajului împotriva apei care inundă puntea, ținând seama de starea mării și condițiile meteorologice în care nava poate opera, zonele de operare, tipul navei și metoda sa de pescuit. Bordul liber măsurat la mijlocul navei de la marginea punții de lucru, de unde se efectuează pescuitul, nu trebuie să fie mai mic de 300 mm sau nu trebuie să fie mai mic decât bordul liber corespunzător pescajului maxim admisibil de operare, indiferent care valoare este mai mare. La navele cu punțile de lucru acoperite, care sunt amenajate astfel încât apa să nu intre în spațiile de lucru protejate, nu se cere un bord liber minim în afara celui corespunzător pescajului maxim admisibil de operare.

Regula 4: Scări înclinate și verticale

Pentru siguranța echipajului se prevăd scări înclinate și verticale de dimensiuni și rezistență corespunzătoare, cu balustrade și trepte antiderapante și construite în conformitate cu standardele ISO în materie.

CAPITOLUL VII: MIJLOACE ȘI DISPOZITIVE DE SALVARE

Regula 3: Evaluarea, testarea și aprobarea mijloacelor și dispozitivelor de salvare

Înainte de a aproba mijloacele și dispozitivele de salvare, administrația trebuie să se asigure că acele mijloace și dispozitive de salvare sunt testate pentru a confirma că ele îndeplinesc cerințele din acest capitol, în conformitate cu cerințele privind echipamentul maritim aprobat de Guvern, care include Recomandările OMI privind testarea mijloacelor de salvare.

Mijloacele de salvare cerute de acest capitol pentru care nu sunt incluse specificații detaliate în partea C trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către administrație, luând în considerare specificațiile detaliate prevăzute pentru aceste mijloace în capitolul III din Convenția SOLAS din 1974, amendată, precum și în Codul internațional OMI privind mijloacele de salvare.

Regula 6: Disponibilitatea și arimarea ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență

Fiecare ambarcațiune de salvare trebuie arimată:

— astfel încât nici ambarcațiunea de salvare nici dispozitivul său de arimare să nu reprezinte un obstacol în manevrarea oricărei alte ambarcațiuni de salvare sau de urgență din oricare alt post de lansare;

— cât mai aproape de suprafața apei, atât cât este sigur și posibil, iar în cazul unei ambarcațiuni de salvare alta decât o plută de salvare destinată lansării prin aruncare peste bord, într-o astfel de poziție încât ambarcațiunea de salvare în poziția de îmbarcare să fie la cel puțin 2 metri față de linia de plutire cu nava la plină încărcare în cele mai defavorabile condiții de asietă de până la 10° și de înclinare transversală de până la 20° în orice bord sau până la unghiul la care marginea punții expuse intemperiilor intră în apă, indiferent care dintre valori este mai mică;

— într-o stare de pregătire continuă, astfel încât membrii echipajului să finalizeze pregătirea de îmbarcare și lansarea în mai puțin de 5 minute;

— complet echipată, conform cerințelor din prezentul capitol.

Regula 23: Bărci de salvare

Bărcile de urgență pot fi rigide sau gonflabile ori o combinație a celor două tipuri și:

(i) trebuie să aibă o lungime de cel puțin 3,8 m și de cel mult 8,5 m, cu excepția navelor cu lungimea mai mică de 45 m pentru care, datorită dimensiunii navei sau din alte motive legate de faptul că transportul unor asemenea bărci este considerat nejustificat sau impracticabil, administrația poate accepta o barcă de salvare cu o lungime mai mică, dar de cel puțin 3,3 m;

(ii) trebuie să poată transporta cel puțin cinci persoane în poziția așezat și o persoană lungită sau, pentru navele cu lungimea mai mică de 45 metri, în cazul unei bărci de salvare cu o lungime mai mică de 3,8 metri, să poată transporta cel puțin patru persoane în poziția așezat și o persoană lungită.

Numărul admis de persoane pentru a fi transportate de o barcă de salvare este stabilit de administrație, pe baza unei testări pentru a determina numărul de locuri. Capacitatea minimă de transport trebuie să fie conformă cu dispozițiile Regulii 23 alineatul (1) litera (b) punctul (ii). Pot fi prevăzute, pe podea, locuri în poziția așezat, cu excepția celui pentru timonier.

Nici o porțiune a locurilor în poziție așezat nu trebuie să fie pe parapet, pe oglindă sau pe rezerva de flotabilitate pneumatică din bordurile bărcii.

**Adaptarea dispozițiilor capitolelor IV, V, VII și IX ale anexei la Protocolul de la
Torremolinos, pentru aplicarea la navele de pescuit noi cu lungimea de 24 metri sau mai
mare**

**CAPITOLUL IV: MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE ȘI SPAȚII PENTRU
MAȘINILE FĂRĂ PREZENȚĂ PERMANENTĂ DE PERSONAL**

Regula 1: Domeniul de aplicare

Se modifică după cum urmează:

„Cu excepția cazului în care se dispune altfel, prezentul capitol se aplică navelor de pescuit noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare.”

Regula 7: Comunicarea între timonerie și spațiul mașinilor

Se modifică și se completează după cum urmează:

„Se prevăd două dispozitive separate de comunicare..., din care unul este un telegraf din compartimentul mașinilor, cu excepția navelor cu lungimea mai mică de 45 metri, în care instalația de propulsie este controlată direct de la timonerie și pentru care administrația poate accepta alte dispozitive de comunicare decât telegraful din compartimentul mașinilor.”

Regula 8: Comanda de la timonerie a instalației de propulsie

La alineatul (1), litera (d) se modifică și se completează după cum urmează:

„...sau sala de comandă. La vasele cu lungimea mai mică de 45 metri, administrația poate permite ca postul de comandă din spațiul mașinilor să fie doar un post pentru situații de avarie, cu condiția supravegherii și comenzii corespunzătoare din timonerie.”

Regula 16: Sursa principală de energie electrică

La alineatul (1), litera (b) se modifică și se completează după cum urmează:

„...grupurile fiind oprite. Cu toate acestea, la navele cu lungimea mai mică de 45 metri, în cazul opririi unuia din grupurile electrogene, este necesară doar asigurarea funcționării serviciilor esențiale pentru propulsia și siguranța navei.”

Regula 17: Sursa de rezervă pentru energie electrică

Alineatul (6) se modifică și se completează după cum urmează:

„La navele cu lungimea mai mică de 45 metri se instalează o baterie de acumulator, montată în conformitate cu dispozițiile prezentului articol, alta decât bateriile pentru emițătorul- receptorul radioelectric.”

Regula 22: Sistemul de alarmă

La alineatul (2), litera (a) se modifică și se completează după cum urmează:

„Sistemul de alarmă ... în poziția corespunzătoare. Totuși, la navele cu lungimea mai mică de 45 metri, administrația poate permite posibilitatea sistemului de a semnaliza sonor și vizual fiecare funcție de alarmă în parte numai la timonerie.”

La alineatul (2), litera (b) se modifică și se completează după cum urmează:

„La navele cu lungimea de 45 metri sau mai mare, sistemul de alarmă este racordat la...”.

La alineatul (2), litera (c) se modifică și se completează după cum urmează:

„La navele cu lungimea de 45 metri sau mai mare trebuie să se declanșeze o alarmă pentru prevenirea mecanicilor...”.

CAPITOLUL V: PREVENIREA, DETECTAREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR, COMBATEREA INCENDIILOR

Regula 2: Definiții

La alineatul (14), litera (b) se modifică după cum urmează: „...nu mai puțin de 375 kilowați.”

PARTEA C

Se înlocuiește titlul după cum urmează:

„PARTEA C - MĂSURI DE SECURITATE ÎMPOTRIVA INCENDIILOR APLICABILE NAVELOR CU LUNGIMEA DE 24 METRI SAU MAI MARE DAR MAI MICĂ DE 60 METRI”

Regula 35: Pompe de incendiu

Se inserează următorul alineat:

„Fără a aduce atingere dispoziției din capitolul V articolul 35 alineatul (1), se prevăd întotdeauna două pompe de incendiu.”

La alineatul (8) se adaugă textul următor: „...dar nu va fi în nici un caz sub 25 m³/h.”

Regula 40: Dispozitive de stingere a incendiilor în spațiile mașinilor

La alineatul (1), litera (a) se modifică după cum urmează: „...nu mai puțin de 375 kilowați...”.

CAPITOLUL VII: DISPOZITIVE ȘI MĂSURI DE SALVARE

Regula 1: Domeniul de aplicare

Alineatul (1) se modifică după cum urmează: „(1) Cu excepția cazului în care se dispune altfel, prezentul capitol se aplică navelor noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare.”

Regula 5: Numărul și tipul ambarcațiunilor plutelor și bărcilor de salvare

1. Începutul alineatului (3) se modifică după cum urmează:

„Navele cu lungimea mai mică de 75 metri, dar cu lungimea de 45 metri sau mai mare, respectă cerințele următoare:”.

2. Se adaugă un nou alineat (3a) cu următorul text: „(3a) Navele cu lungimea mai mică de 45 metri sunt prevăzute cu:

(a) ambarcațiuni și plute de salvare cu o capacitate totală de cel puțin 200 % din numărul total al persoanelor de la bord. Este posibilă lansarea, de pe oricare din părțile navei, a unui număr

suficient de ambarcațiuni și plute de salvare care să cuprindă cel puțin numărul total de persoane de la bord, și

(b) o barcă de salvare, cu excepția cazului în care administrația consideră că aceasta nu este necesară datorită dimensiunilor și capacității de manevrare a navei, accesului ușor la dispozitivele de căutare și salvare, sistemelor de avertizare meteorologică, faptului că nava operează în zone în care nu poate întâlni vreme rea sau caracteristicilor sezoniere ale operării sale.”

3. Începutul alineatului (4) se modifică și se completează după cum urmează:

„(4) În loc de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (2) litera (a), alineatul (3) litera (a) și alineatul (3a) litera (a), navele pot transporta...”.

Regula 10: Colaci de salvare

1. La alineatul (1), litera (b) se modifică după cum urmează „șase colaci de salvare la bordul navelor cu lungimea mai mică de 75 metri, dar de cel puțin 45 metri;”

2. Se adaugă un nou alineat (1c) cu următorul text: „(1c) patru colaci de salvare la bordul navelor cu lungimea mai mică de 45 metri.”

Regula 13: Aparate radio pentru salvarea vieților omenești

Se inserează un nou alineat (1a) cu următorul text: „(1a) Cu toate acestea, pentru navele cu lungimea mai mică de 45 m, numărul de aparate poate fi redus la două dacă administrația consideră că nu este necesară existența a trei asemenea aparate, date fiind zona de operare a navei și numărul de persoane care lucrează la bord;”

Regula 14: Transponder radar

Se modifică și se completează după cum urmează: „...la fiecare din ambarcațiunile și plutele de salvare. Fiecare navă cu lungimea mai mică de 45 metri va fi dotată cu cel puțin un transponder radar.”

CAPITOLUL IX: COMUNICAȚII RADIO

Regula 1: Domeniul de aplicare

La alineatul (1), prima teză se modifică după cum urmează: „(1) Cu excepția cazului în care se dispune altfel, prezentul capitol se aplică navelor noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare și navelor existente cu lungimea de 45 metri sau mai mare.”

Norma 7: Echipamente radio: zona maritimă A1

Se inserează următorul alineat (4): „Prin derogare de la dispozițiile normei 4 litera (a), administrația poate excepta navele de pescuit noi cu o lungime de 24 până la 45 de metri care operează exclusiv în zona maritimă A1, de obligațiile impuse de norma 6 alineatul (1) litera (f) și de norma 7 alineatul (3) cu condiția ca acestea să fie echipate cu o instalație radio VHF, așa cum se prevede în norma 6 alineatul (1) litera (a), completată de o instalație radio VHF care utilizează sistemul de apel digital selectiv pentru transmiterea apelurilor de alertă navă-sol, așa cum se prevede în norma 7 alineatul (1) litera (a)”

DISPOZIȚII DE APLICARE REGIONALĂ SAU LOCALĂ

A. Dispoziții aplicabile în regiunile „nordice”

1. Zona de aplicare

Cu excepția cazului în care se dispune altfel, apele aflate la nordul limitei ilustrate pe harta anexată la prezenta anexă, fără Marea Baltică. Această limită este definită de paralela de latitudine 62° N de la coasta de vest a Norvegiei până la longitudinea 4° V, în continuare de meridianul de longitudine 4° V până la latitudinea 60° 30' N, în continuare de latitudinea 60° 30' N până la longitudinea 5° V, în continuare de meridianul de longitudine 5° V până la latitudinea 60° N, în continuare de paralela de latitudine 60° N până la longitudinea 15° V, în continuare de meridianul de longitudine 15° V până la latitudinea 62° N, în continuare de paralela de latitudine 62° N până la longitudinea 27° V, în continuare de meridianul de longitudine 27° V până la latitudinea 59° N și în continuare de paralela de latitudine 59° N spre vest.

2. Definiții

„Ghețuri mari în derivă” sunt ghețurile în derivă care acoperă 8/10 sau mai mult din suprafața mării.

3. Adăugire la regula III/7 alineatul (1) (Condiții de operare)

În afară de condițiile de operare specifice prevăzute la regula III/7 alineatul (1), se mai au în vedere următoarele condiții de operare:

(e) pentru condiția de operare (b), (c) sau (d), în funcție de care dintre ele produce cele mai mici valori ale parametrilor de stabilitate enumerați la regula 2, calculele iau în considerare acumularea de gheață, în conformitate cu dispozițiile regulii III/8;

(f) pentru navele cu setci: plecarea din zonele de pescuit cu echipamentul de pescuit, fără încărcătură de pește și 30 % provizii, bunuri consumabile, combustibil etc., ținând cont de acumularea de gheață în conformitate cu dispozițiile regulii III/8.

4. Adăugire la regula III/8 (acumularea de gheață)

Dispozițiile specifice ale regulii III/8 și orientările specifice date de recomandarea 2 a conferinței de la Torremolinos se aplică în regiunile în cauză, adică inclusiv în afara limitelor indicate pe harta anexată la recomandarea menționată.

Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii III/8 alineatul (1) literele (a) și (b), se admit următoarele acumulări de gheață în calculele de stabilitate pentru navele care operează în zona situată la nord de latitudinea 63° N, între longitudinea 28° V și longitudinea 11° V, pe baza valorilor următoare:

(a) 40 kilograme pe metru pătrat la punțile și pasarelele expuse la intemperii;

(b) 10 kilograme pe metru pătrat pentru zona laterală proeminentă de pe fiecare parte a navei deasupra planului apei.

5. Regula VII/5 alineatul (2) litera (b) și alineatul (3) litera (b) (Numărul și tipul ambarcațiunilor, plutelor și bărcilor de salvare)

Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii VII/5 alineatul (2) litera (b), alineatul (3) litera (b) și alineatul (3a), pentru navele de pescuit al căror corp este construit conform normelor unei organizații recunoscute, pentru operare în apele cu concentrație mare de ghețuri în derivă, conform regulii II/1 alineatul 2 al anexei la Protocolul de la Torremolinos, barca de salvare prevăzută la alineatul (2) litera (b), alineatul (3) litera (b) sau alineatul (3a) litera (b) este cel puțin parțial acoperită (conform dispozițiilor regulii VII/18) și are o capacitate suficientă pentru primirea tuturor persoanelor aflate la bord.

6. Regula VII/9 (Costum de imersiune și mijloace de protecție termică)

Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii 9, pentru fiecare persoană de la bord se asigură un costum de imersiune aprobat, de mărime corespunzătoare, care respectă dispozițiile regulii VII/25, inclusiv măsurile aplicabile regulii menționate și prevăzute în prezenta anexă la punctul 1.8.

7. Regula VII/14 (transponder radar)

Prin adăugare la dispozițiile capitolului VII partea B, toate ambarcațiunile de salvare, bărcile de salvare și plutele de salvare sunt echipate permanent cu un transponder radar aprobat care funcționează în banda de 9 GHz.

8. Regula VII/25 (costume de imersiune)

Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii VII/25, toate costumele de imersiune prevăzute la punctul 1.6 din prezenta anexă sunt realizate dintr-un material cu calități izolante proprii și respectă, de asemenea, condițiile de flotabilitate specificate de regula VII/24 alineatul (1) litera (c) punctul (i). Se aplică de asemenea și toate celelalte dispoziții relevante din regula VII/25.

9. Regula X/3 alineatul (7) (Instalații radar)

Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii X/3 alineatul (7), fiecare navă cu lungimea de cel puțin 24 metri este echipată cu o instalație de radiolocație aprobată de către administrație. Această instalație de radiolocație poate funcționa în banda de frecvență de 9 GHz.

10. Regula X/5 (Echipament de semnalizare)

Prin adăugare la dispozițiile regulii X/5, fiecare navă, atunci când operează în ape în care se întâlnesc concentrații mari de ghețuri în derivă, este echipată cu cel puțin un proiector cu o capacitate de iluminare de cel puțin 1 lux, măsurată la distanța de 750 metri.

B. Dispoziții aplicabile în regiunile sudice

1. Zone de aplicare

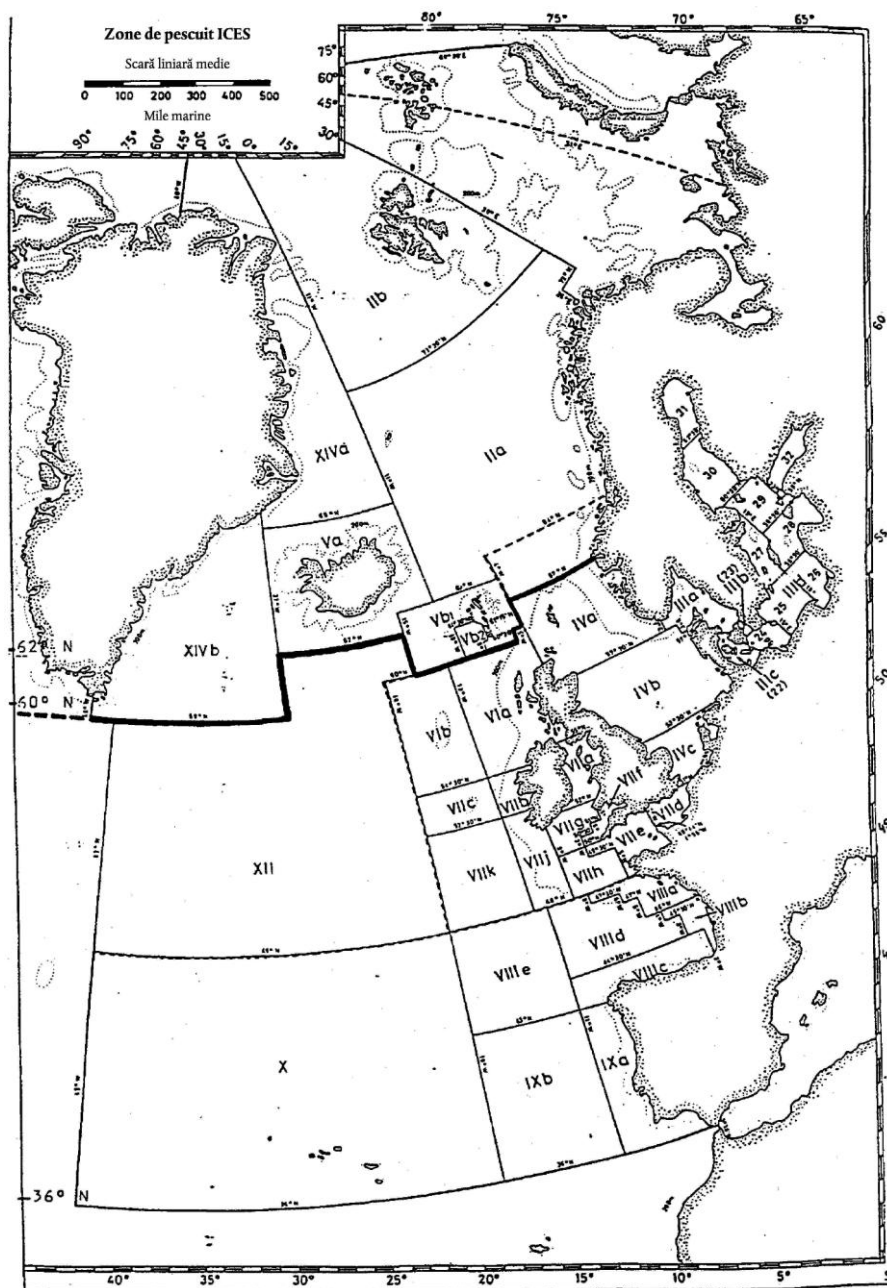
Marea Mediterană și zonele de coastă, până la 20 mile distanță de coasta Spaniei și Portugaliei, în zona de vară a Oceanului Atlantic, conform precizărilor din „Harta zonelor și regiunilor sezoniere” din anexa II la Convenția Internațională asupra Liniilor de Încărcare (²¹) din 1996, în forma modificată.

2. Regula VII/9 alineatul (1) (Costume de imersiune)

Ținând cont de dispozițiile regulii VII/9 alineatul (4), se adaugă la sfârșitul alineatului (1) următoarea teză:

3. Regula IX/1 (Comunicații radio)

„(1a) Prezentul capitol se aplică, de asemenea, navelor noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare, cu condiția ca zona în care operează să fie deservită în mod corespunzător de o stație de coastă care operează conform unui plan de referință OMI.”



CERINȚE SPECIFICE DE SIGURANȚĂ

CAPITOLUL II: CONSTRUCȚIA, ETANȘEITATEA LA APĂ ȘI ECHIPAMENTUL

Se adaugă următoarele reguli noi:

„Regula 16: Punți de lucru într-o suprastructură închisă

1. Aceste punți sunt prevăzute cu un sistem de scurgere eficient cu o capacitate de scurgere corespunzătoare pentru evacuarea apei de spălare și a deșeurilor de pește.
2. Toate deschiderile necesare pentru operațiunile de pescuit sunt prevăzute cu dispozitive de închidere rapidă și eficientă de către o singură persoană.
3. Peștele capturat, adus pe aceste punți pentru manipulare și prelucrare, este plasat în țarcuri care respectă dispozițiile capitolului III regula 11. Este prevăzut un sistem de scurgere eficient. Se prevede o protecție corespunzătoare împotriva unui flux necontrolat de apă pe puntea de serviciu.
4. Punțile de mai sus dispun de cel puțin două ieșiri.
5. Înălțimea liberă în zona de lucru este, în toate punctele, de cel puțin doi metri.
6. Se prevede un sistem fix de ventilație care asigură cel puțin șase schimbări ale aerului pe oră.

Regula 17: Scara de pescaj

1. Toate navele sunt prevăzute cu scară de pescaj în decimetri de fiecare parte a etravei și a pupei.
2. Acest marcaj se amplasează cât mai aproape de perpendiculare.

Regula 18: Cuve de apă de mare refrigerată (AMR) și apă de mare înghețată (AMI) pentru pește

1. Dacă se utilizează cuvele AMR sau AMI sau echipamente similare, cuvele respective trebuie să fie prevăzute cu un dispozitiv separat și permanent pentru umplerea cu apă de mare și golirea acesteia.
2. Dacă aceste cuve se utilizează și pentru transportul încărcăturii uscate, ele sunt echipate cu un sistem de uscare și cu dispozitive adecvate pentru evitarea infiltrării apei din sistemul de uscare în cuve.”

CAPITOLUL III: STABILITATEA ȘI STAREA CORESPUNZĂTOARE DE NAVIGABILITATE

Regula 9: Proba de stabilitate

Se adaugă un nou alineat (4):

„(4) Proba de stabilitate și determinarea condițiilor prevăzute în capitolul III regula 9 alineatul (1) se realizează cel puțin o dată la 10 ani.”

CAPITOLUL IV: MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE ȘI SPAȚII PENTRU MAȘINILE FĂRĂ PREZENȚĂ PERMANENTĂ DE PERSONAL

Regula 13: Transmisia de cârmă

Alineatul (10) se completează după cum urmează:

„Dacă această sursă de energie este electrică, sursa auxiliară de energie electrică poate să alimenteze comanda auxiliară a cârmei timp de cel puțin 10 minute.”

Regula 16: Sursa principală de energie electrică

Se adaugă alineatul (3) cu următorul text:

„(3) În cazul în care sunt exclusiv electrice, luminile de navigație sunt alimentate printr-un tablou separat și independent de comandă și sunt prevăzute dispozitive specifice pentru controlul acestor lumini.”

Regula 17: Sursa auxiliară de energie electrică

Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (2), pentru navele cu o lungime de cel puțin 45 metri sursa auxiliară de energie electrică poate să alimenteze instalațiile indicate în regula menționată timp de cel puțin opt ore.

CAPITOLUL V: PREVENIREA, DETECTAREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR, COMBATEREA INCENDIILOR

Regula 22: Dispozitive de stingere a incendiilor în spațiile mașinilor

Fără a aduce atingere dispozițiilor prezentului articol, toate spațiile mașinilor din categoria A sunt prevăzute cu un dispozitiv fix pentru stingerea incendiilor.

Regula 40: Dispozitive de stingere a incendiilor în spațiile mașinilor

Fără a aduce atingere dispozițiilor prezentei reguli, toate spațiile mașinilor din categoria A sunt prevăzute un dispozitiv fix pentru stingerea incendiilor.

FORMULARE PENTRU CERTIFICATUL DE CONFORMITATE, CERTIFICATUL DE SCUTIRE ȘI FIȘA ECHIPAMENTELOR

CERTIFICATUL DE CONFORMITATE

La prezentul certificat de conformitate se anexează o fișă a echipamentelor
(Ștampila oficială) (Republica Moldova)

**pentru o navă de pescuit nouă/existentă
eliberat conform dispozițiilor**

...

[denumirea și măsura(ile) relevantă(e) adoptată(e) de Agenția Navală]

**care confirmă respectarea de către nava menționată mai jos a dispozițiilor Directivei
97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de
pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare**

sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova

emis de Agenția Navală în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. /..... cu privire la aprobarea
Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit)

Denumirea navei	Litere sau cifre distinctive	Portul de înregistrare	Lungimea (?)

Data încheierii contractului de construire sau de modificare majoră : ...

Data montării chilei sau data la care nava se afla într-un stadiu de construcție echivalent : ...

Data livrării sau definitivării unei modificări majore : ...

(Pagina verso a certificatului)

Inspekția inițială

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ URMĂTOARELE:

1. s-a realizat inspekția navei în conformitate cu regula I/6 alineatul (1) litera (a) din anexa
la Protocolul de la Torremolinos din 1993;

2. inspekția a constatat următoarele:

(a) nava respectă integral dispozițiile Directivei 97/70/CE a Consiliului

și

(b) pescajul maxim admis în exploatare corespunzător fiecărei condiții de operare a navei este indicat în manualul de stabilitate aprobat la data de ...;

3. nu/s-a emis un certificat de scutire.

Prezentul certificat este valabil până la ... sub rezerva inspecțiilor prevăzute la regula I/6 alineatul (1) litera (b) punctele (ii) și (iii) și litera (c).

Eliberat la ..., în data de ...

(locul eliberării certificatului) (data eliberării)

...

(semnătura funcționarului care eliberează certificatul)

și/sau

(ștampila Agenției navale)

Dacă este semnat, se adaugă următorul alineat:

Subsemnatul declară că este împuternicit de Guvernul Republicii Moldova să elibereze prezentul certificat.

...

(semnătura)

(Pagina următoare a certificatului)

Aviz de prelungire a valabilității certificatului pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (1)

Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatul (1), este acceptat ca valabil până la data de ...

Semnătură: ...

(semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul)

Locul: ...

Data: ...

...

(ștampila sau parafă)

Aviz de prelungire a valabilității certificatului până la sosirea navei în portul de inspecție sau pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (2) sau alineatul (4)

Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatul (2)/ regulii I/11 alineatul (4), este acceptat ca valabil până la data de ...

Semnat: ...

(semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul)

Locul: ...

Data: ...

...

(ștampila sau parafă autorității, după caz)

(Pagina următoare a certificatului)

Certificat de inspecții periodice

Inspecția echipamentelor

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că, la inspecția realizată în conformitate cu dispozițiile regulii I/6 alineatul (1) litera (b) punctul (ii), s-a constatat că nava respectă toate cerințele relevante.

Semnat: ...

(semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul)

Locul: ...

Data: ...

...

(ștampila sau parafa Agenției Navale, după caz)

Inspecția instalațiilor radioelectrice

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că, la inspecția realizată în conformitate cu dispozițiile regulii I/6 alineatul (1) litera (b) punctul (ii), s-a constatat că nava respectă toate cerințele relevante.

Prima inspecție periodică a instalațiilor radioelectrice:

Semnat: ...

(semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul)

Locul: ...

Data: ...

...

(ștampila sau parafa autorității, după caz)

(Pagina următoare a certificatului)

A doua inspecție periodică a instalațiilor radioelectrice:

Semnat: ...

(semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul)

Locul: ...

Data: ...

...

(ștampila sau parafa autorității, după caz)

A treia inspecție periodică a instalațiilor radioelectrice:

Semnat: ...

(semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul)

Locul: ...

Data: ...

...

(ștampila sau parafa Agenției Navale, după caz)

Certificat de inspecție intermediară

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că, la inspecția realizată în conformitate cu dispozițiile regulii I/6 alineatul (1) litera (c), s-a constatat că nava respectă toate cerințele relevante.

Semnat: ...

(semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul)

Locul: ...

Data: ...

...

(ștampila sau parafa autorității, după caz)

CERTIFICAT DE EXCEPTARE

(Ștampila oficială) (Republica Moldova)

**pentru o navă de pescuit nouă/existentă
eliberat conform dispozițiilor**

...

[denumirea și măsura(ile) relevantă(e) adoptată(e) de Agenția Navală]

**care confirmă respectarea de către nava menționată mai jos a dispozițiilor Directivei
97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de
pescuit cu lungime de 24 metri sau mai mare**

sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova

emis de Agenția Navală în conformitate cu dispozițiile Hotărârii Guvernului nr.... /..... cu privire la
aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit

Denumirea navei	Litere sau cifre distinctive	Portul de înregistrare	Lungimea (?)

(Pagina verso a certificatului)

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ URMĂTOARELE:

Nava este scutită, conform articolului. ..., de la aplicarea dispozițiilor ...

...

Condițiile în care se eliberează certificatul de scutire, după caz:

...

...

eliberat la ..., la data de ...

(locul eliberării certificatului) (data eliberării)

...

(semnătura funcționarului care eliberează certificatul) și/sau (ștampila Agenției Navale)

Dacă este semnat, se adăugă următorul alineat:

Subsemnatul declară că este împuternicit de Guvernul Republicii Moldova să elibereze prezentul
certificat.

...

(semnătura)

(Pagina următoare a certificatului)

Aviz de prelungire a valabilității certificatului pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (1)

Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatul (1), este acceptat ca valabil până la data de ...

Semnat: ...

(semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul)

Locul: ...

Data: ...

...

(ștampila sau parafa autorității, după caz)

Aviz de prelungire a valabilității certificatului până la sosirea navei în portul de inspecție sau pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (2) sau alineatul (4)

Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatele (2) și (4), acceptat ca valabil până la data de ...

Semnat: ...

(semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul)

Locul: ...

Data: ...

...

(ștampila sau parafa Agenției Navale, după caz)

(Formularul documentului de completare a certificatului de conformitate)

**FIȘA ECHIPAMENTELOR
pentru certificatul de conformitate**

Prezenta fișă se anexează obligatoriu certificatului de conformitate

Fișa echipamentelor pentru conformitatea cu dispozițiile Directivei 97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungime de 24 metri sau mai mare

1. Caracteristicile navei:

Denumirea navei	Litere sau cifre distinctive	Portul de înregistrare	Lungimea (1)

2. Caracteristicile dispozitivelor de salvare:

1.	Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute dispozitive de salvarea vieților omenești	...	
		La babord	La tribord
2.	Numărul total de ambarcațiuni de salvare	...	...
2.1	Capacitatea totală de persoane la bordul acestora	...	...
2.2	Numărul de ambarcațiuni de salvare parțial închise (regula VII/18)	...	...
2.3	Numărul de ambarcațiuni de salvare complet închise (regula VII/19)	...	...
3.	Numărul de bărci de salvare	...	...
3.1	Numărul de bărci incluse în numărul total de ambarcațiuni de salvare	...	...
4.	Plute de salvare	...	...
4.1	Plute care necesită dispozitive aprobate de lansare la apă	...	...
4.1.1.	Numărul de plute de salvare	...	...
4.1.2	Capacitatea de persoane la bordul acestora	...	...
4.2.	Plute care nu necesită dispozitive aprobate de lansare la apă	...	...
4.2.1	Numărul de plute de salvare	...	...
4.2.2	Capacitatea de persoane la bordul acestora	...	...
		La babord	La tribord
5.	Numărul de colaci de salvare	...	...
6.	Numărul de veste de salvare	...	...
7.	Costume de imersiune	...	...
7.1.	Numărul total	...	...
7.2.	Numărul de costume de imersiune care îndeplinesc condițiile pentru veste de salvare	...	...
8.	Numărul de mijloace de protecție termică ⁽¹⁾	...	...
9.	Instalații radioelectrice utilizate la dispozitivele de salvare a vieților omenești	...	...
9.1.	Numărul de transpondere radar	...	...
9.2.	Numărul de aparate radiotelefonice de emisie-recepție FIF	...	...
⁽¹⁾ Fără cele necesare conform regulii VII/17 alineatul (8) punctul (xxi) și VII/20 alineatul (5) litera (a) punctul (xxiv).			

3. Caracteristici ale instalațiilor radioelectrice

Articolul		Echipament la bord
1.	Sisteme primare	...
1.1.	Instalație radioelectrică FIF	...
1.1.1.	Codor DSC	...

1.1.2.	Receptor de veghe DSC	...
1.1.3.	Radiotelefonie	...
1.2.	Instalație radioelectrică MF	...
1.2.1.	Codor DSC	...
1.2.2.	Receptor de veghe DSC	...
1.2.3.	Radiotelefonie	...
1.3.	Instalație radioelectrică MF/HF	...
1.3.1.	Codor DSC	...
1.3.2.	Receptor de bord DSC	...
1.3.3.	Radiotelefonie	...
1.3.4.	Radiotelegrafie cu imprimare directă	...
1.4.	Stație navăpământ Inmarsat	...
2.	Mijloace secundare de alarmă	...
3.	Dispozitive pentru recepția informațiilor de siguranță maritimă	...
3.1.	Receptor Navtex	...
3.2.	Receptor EGC	...
3.3.	Receptor IF de radiotelegrafie cu imprimare directă	...
4.	EPIRB prin satelit	...
4.1.	CospasSarsat	...
4.2.	Inmarsat	...
5.	EPIRB FIF	...
6.	Transponder radar al navei	...
7.	Receptor de bord cu lungime de undă rezervată semnalelor SOS prin radiotelefon, de 2 182 kHz ⁽¹⁾	...
8.	Dispozitiv pentru generarea semnalului de alarmă prin radiotelefon pe 2 182 kHz	...
⁽¹⁾ Cu excepția cazului în care Comitetul de siguranță maritimă al Organizației stabilește o altă dată, acest articol nu trebuie reprodus în fișa anexată la certificatele eliberate după 1 februarie 1999.		

4. Metodele utilizate pentru asigurarea disponibilității instalațiilor radioelectrice (regula IX/14)

4.1. Dublarea echipamentelor: ...

4.2. Întreținerea la țărm: ...

4.3. Capacitatea de întreținere pe mare: ...

SE CERTIFICĂ faptul că prezenta fișă este corectă în toate privințele.

Emis la ...,

la data de ...

(locul eliberării fișei)

(data eliberării)

...

(semnătura funcționarului care eliberează fișa)

și/sau

(ștampila Agenției Navale)

Dacă este semnat, se adăugă următorul alineat:

Subsemnatul declară că este împuternicit de Guvernul Republicii Moldova să elibereze prezenta fișă.

...

(semnătura)

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit

1.	Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea <i>Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit</i> a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova.
2.	Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Elaborarea proiectului este fundamentată pe prevederile art. 6 alin. (3) lit. c), art. 9 alin. (2) și art. 40 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999. Normele menționate recunosc navele de pescuit drept categorie de nave care poate dobândi dreptul de arborare a pavilionului Republicii Moldova, atribuie Guvernului competența de a aproba regulile privind înregistrarea navelor și prevăd reglementarea prin acte normative speciale a condițiilor de exploatare și siguranță aplicabile acestei categorii de nave. Sursa principală a intervenției normative o constituie necesitatea transpunerii în legislația națională a Directivei 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, în forma consolidată, astfel cum a fost modificată prin Directiva 1999/19/CE a Comisiei, Directiva 2002/35/CE a Comisiei, Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului și Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului. Elaborarea proiectului reprezintă acțiunea nr. 135 din anexa A, Clusterul IV, la Planul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. Acțiunea prevede adoptarea proiectului hotărârii Guvernului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit, în vederea transpunerii Directivei 97/70/CE. Intervenția se înscrie în domeniul politicii de transport și în procesul de apropiere a cadrului normativ național de acquis-ul Uniunii Europene privind siguranța maritimă. În același timp, proiectul este strâns legat de acțiunea nr. 134 din același Plan, care prevede promovarea proiectului de lege privind aderarea Republicii Moldova la Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului de la Torremolinos din 1993, proiect în promovare număr unic 433/MIDR/MAE/2026. Cele două intervenții sunt complementare: proiectul hotărârii Guvernului transpune regimul armonizat al Uniunii Europene, iar proiectul de lege creează temeiul participării Republicii Moldova la sistemul internațional actualizat de siguranță a navelor de pescuit.

2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	În prezent, Republica Moldova nu dispune de un cadru normativ complet și specializat privind siguranța navelor maritime de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare. Codul navigației maritime comerciale reglementează dreptul navelor de a arbora pavilionul Republicii Moldova, înregistrarea de stat, supravegherea tehnică și principalele obligații ale administrației maritime, însă nu stabilește cerințe tehnice detaliate privind construcția, stabilitatea, instalațiile de mașini și electrice, protecția contra incendiilor, mijloacele de salvare, radiocomunicațiile, inspecțiile și certificarea navelor de pescuit. Deși Codul permite, în principiu, înregistrarea navelor de pescuit și prevede elaborarea unor norme speciale pentru exploatarea acestora, Regulile de înregistrare de stat a navelor, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023, exclud această categorie din domeniul lor de aplicare. Astfel, există o necorelare între cadrul legislativ primar, care admite înregistrarea navelor de pescuit, și mecanismul subordonat de aplicare, care nu permite actualmente înregistrarea lor în baza procedurii generale aprobate de Guvern. Până la data elaborării proiectului, în Registrul de stat al navelor nu au fost înregistrate nave de pescuit. Această situație nu înlătură însă necesitatea reglementării. Cadrul normativ trebuie instituit înaintea apariției unei solicitări concrete, pentru a evita situația în care o navă de pescuit solicită înregistrarea sub pavilionul Republicii Moldova, accesul în port sau descărcarea capturii, iar autoritățile nu dispun de criterii tehnice, proceduri de inspecție și documente de certificare clare și obligatorii. Republica Moldova are acces navigabil la Dunăre prin Complexul Portuar Giurgiulești și, prin sistemul navigabil al Dunării, inclusiv brațul Sulina, la Marea Neagră și la rutele maritime internaționale. Chiar dacă statul nu deține în prezent o flotă națională de pescuit și nu desfășoară activități comerciale de pescuit maritim, nu poate fi exclusă în viitor înregistrarea unor asemenea nave, accesul lor în porturile naționale sau descărcarea capturii de către nave sub pavilion străin. Necesitatea intervenției rezultă și din profilul tehnic și operațional distinct al navelor de pescuit. Spre deosebire de navele comerciale care încarcă mărfuri în port în condiții controlate, navele de pescuit își desfășoară activitatea și își modifică încărcarea pe mare, în condiții meteorologice variabile. Stabilitatea lor poate fi influențată de cantitatea și distribuția capturii, acumularea apei pe punte, instalațiile de pescuit, ridicarea greutatea, acoperirea cu gheață și forțele exterioare generate de metodele de pescuit. Acestor riscuri li se adaugă cele privind spațiile de mașini, instalațiile electrice, incendiile, comunicațiile radio, evacuarea și salvarea persoanelor aflate la bord. Instrumentele internaționale de la Torremolinos au fost elaborate pentru a răspunde particularităților de proiectare și exploatare ale navelor de pescuit. Cerințele acestora vizează construcția și etanșeitatea, stabilitatea și starea de navigabilitate, mașinile și instalațiile electrice, protecția contra incendiilor, protecția echipajului, mijloacele de salvare, procedurile de urgență, radiocomunicațiile și echipamentele de navigație. Directiva 97/70/CE integrează aceste standarde într-un regim armonizat european și extinde aplicarea anumitor cerințe la navele noi cu lungimea cuprinsă între 24 și 45 de metri, precum și la anumite nave existente.

	Actele naționale privind organizațiile recunoscute, siguranța navigației și controlul statului port instituie mecanisme generale de supraveghere, dar nu pot substitui normele tehnice speciale pentru navele de pescuit. În lipsa proiectului, Agenția Navală nu dispune de un temei normativ complet pentru evaluarea conformității, efectuarea inspecțiilor inițiale și periodice, eliberarea certificatului de conformitate și a listei echipamentelor, acordarea exceptărilor sau aprobarea echivalărilor și exercitarea unui control uniform asupra navelor străine care ar opera în apele naționale ori ar descărca captura într-un port al Republicii Moldova. Lacuna normativă poate afecta atât autoritățile, cât și eventualii proprietari și operatori. Agenția Navală ar trebui să examineze solicitări fără criterii tehnice suficient de determinate, iar operatorii nu ar putea cunoaște în prealabil condițiile de eligibilitate, standardele constructive, cerințele de echipare, periodicitatea inspecțiilor și documentele obligatorii. O asemenea situație ar afecta legalitatea, previzibilitatea, tratamentul nediscriminatoriu și siguranța navigației. Intervenția este necesară și pentru exercitarea corespunzătoare a responsabilităților statului de pavilion și ale statului port. Admiterea în registru a unor nave de pescuit fără instituirea prealabilă a unui sistem specializat de siguranță, inspecție și certificare ar putea afecta performanța pavilionului Republicii Moldova și credibilitatea administrației maritime. Totodată, lipsa unor cerințe echivalente pentru navele străine care ar opera în apele naționale sau ar descărca captura în port ar putea genera diferențe nejustificate de tratament și ar limita intervenția preventivă a autorității. Prin urmare, problema nu constă în existența actuală a unei flote de pescuit, ci în absența cadrului juridic necesar pentru gestionarea legală și sigură a unei eventuale activități viitoare. Adoptarea proiectului permite trecerea de la o abordare reactivă la una preventivă și asigură că înregistrarea, certificarea și exploatarea navelor de pescuit vor fi posibile numai după demonstrarea conformității cu standardele internaționale și europene aplicabile.
3.	Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	Obiectivul proiectului este instituirea unui regim național unitar de siguranță pentru navele maritime de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, armonizat cu Directiva 97/70/CE și cu cerințele internaționale aplicabile. Proiectul urmărește prevenirea accidentelor, protejarea persoanelor aflate la bord, menținerea stării de navigabilitate, exercitarea controlului statului de pavilion și al statului port și crearea cadrului juridic pentru eventuala înregistrare a unor nave de pescuit. Regulamentul se aplică navelor noi și existente cu lungimea de cel puțin 24 de metri, în măsura în care le sunt aplicabile instrumentele de la Torremolinos. Sunt vizate navele sub pavilionul Republicii Moldova, cele care operează în apele interioare navigabile sau în marea teritorială și cele care descarcă captura în porturile naționale. Ambarcațiunile de agrement utilizate pentru pescuit necomercial sunt exceptate. Proiectul definește noțiunile necesare aplicării uniforme, inclusiv navă de pescuit, navă nouă, navă existentă, lungime, operare, certificat și organizație recunoscută. Distincția dintre navele noi și cele existente determină cerințele tehnice aplicabile în funcție de data construirii, modificării majore sau livrării.

Navele sub pavilionul Republicii Moldova vor respecta dispozițiile tehnice ale Protocolului de la Torremolinos, adaptate prin anexele Regulamentului. Pentru navele existente se extind cerințele privind instalațiile electrice și de mașini, protecția contra incendiilor, mijloacele de salvare și radiocomunicațiile. Pentru navele noi cu lungimea de cel puțin 24 de metri sunt prevăzute cerințe suplimentare, inclusiv pentru segmentul de 24–45 de metri. Regulamentul stabilește norme privind construcția și etanșeitatea, stabilitatea intactă și de avarie, rezistența la vânt și ruluu, acoperirea cu gheață, probele de înclinare, înălțimea etravei și metodele speciale de pescuit, în scopul reducerii riscului de răsturnare sau pierdere a navei. Sunt reglementate proiectarea, construcția și întreținerea corpului, mașinilor, instalațiilor electrice și sistemelor automate. Navele noi vor fi construite și clasificate potrivit regulilor organizațiilor recunoscute, iar conformitatea va fi supravegheată de Agenția Navală. Sunt incluse cerințe pentru instalațiile de propulsie, energie, combustibil, cârmă, protecția împotriva zgomotului și exploatarea spațiilor de mașini.

Proiectul cuprinde norme privind prevenirea și stingerea incendiilor, rezistența la foc, ventilația, depozitarea substanțelor inflamabile, căile de evacuare, pompele și stingătoare, echipamentele pentru pompieri și planurile de intervenție. Sunt stabilite cerințe privind bărcile și plutele de salvare, vestele și colacii de salvare, aparatele radio, transponderele radar, instalațiile VHF și alte echipamente necesare alertării și coordonării intervențiilor de urgență.

Agenția Navală va putea aproba măsuri specifice de siguranță în funcție de natura apelor, condițiile climatice, durata voiajelor și particularitățile constructive ale navelor, aplicabile fără discriminare. Sunt reglementate și exceptările sau echivalările tehnice, cu menținerea unui nivel de siguranță echivalent. Obligațiile de notificare a Comisiei Europene și de informare a statelor membre se vor aplica de la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

Proiectul instituie un sistem de inspecție și certificare. Navele conforme vor primi un certificat de conformitate, însoțit de fișa echipamentelor și, după caz, de certificatul de exceptare. Documentele vor fi eliberate de Agenția Navală sau de o organizație recunoscută, în urma inspecțiilor inițiale și periodice. Navele străine care operează în apele Republicii Moldova, descarcă captura sau se află în port vor putea fi supuse controlului statului port, exercitat de Agenția Navală fără discriminare, în corelare cu Codul navigației maritime comerciale și reglementările privind organizațiile recunoscute.

Anexa nr. 1 adaptează dispozițiile Protocolului de la Torremolinos, anexa nr. 2 cerințele pentru navele noi cu lungimea de cel puțin 24 de metri, anexa nr. 3 cuprinde dispoziții regionale sau locale, anexa nr. 4 cerințe specifice de siguranță, iar anexa nr. 5 modelele certificatelor și fișei echipamentelor.

Elementele noi sunt instituirea unui regim tehnic complet pentru navele de pescuit, extinderea cerințelor la navele noi de 24–45 de metri, reglementarea inspecțiilor, certificării, exceptărilor, echivalărilor și controlului navelor străine, precum și pregătirea cadrului pentru înregistrarea viitoare a acestor nave.

Hotărârea va intra în vigoare la 12 luni de la publicare, perioadă necesară pentru elaborarea regulilor de înregistrare, modificarea cadrului sancționator, ajustarea actelor

	subordonate, pregătirea procedurilor Agenției Navale și instruirea inspectorilor. Dispozițiile privind Comisia Europeană se vor aplica de la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	În procesul de elaborare au fost analizate mai multe opțiuni de intervenție. Prima opțiune a fost menținerea situației existente până la apariția unei solicitări concrete de înregistrare a unei nave de pescuit. Această opțiune nu a fost reținută, deoarece ar păstra o lacună normativă evidentă și ar obliga autoritățile să reacționeze după apariția unei cereri sau a unei situații de risc. Cerințele de siguranță, inspecție și certificare trebuie să fie stabilite anterior admiterii navei în registru sau începerii operării, nu după apariția raportului juridic. A doua opțiune a constat în simpla modificare a Hotărârii Guvernului nr. 1035/2023, prin eliminarea excluderii navelor de pescuit din Regulile de înregistrare de stat. Această soluție ar permite formal depunerea unei cereri de înregistrare, dar nu ar acoperi cerințele de construcție, stabilitate, echipare, inspecție, certificare și control prevăzute de Directiva 97/70/CE. Înregistrarea și siguranța tehnică sunt componente distincte și trebuie reglementate în mod complementar. A treia opțiune a fost includerea cerințelor pentru navele de pescuit în mai multe acte normative generale din domeniul maritim. Această abordare ar conduce la fragmentarea normelor tehnice, ar îngreuna identificarea cerințelor aplicabile și ar crea riscul unor omisiuni sau necorelări între actele privind construcția, echipamentele, inspecțiile, certificarea și controlul statului port. Complexitatea Directivei și volumul anexelor tehnice justifică aprobarea unui regulament distinct. A patra opțiune a fost amânarea transpunerii până la finalizarea procedurii de aderare la instrumentul internațional privind siguranța navelor de pescuit. Această opțiune nu a fost acceptată, întrucât transpunerea Directivei 97/70/CE și aderarea la Acordul de la Cape Town sunt măsuri juridice complementare, dar distincte. Promovarea lor în paralel permite pregătirea coerentă a administrației și evită apariția unui interval în care obligațiile internaționale sau europene nu pot fi aplicate efectiv în plan intern. A fost examinată și posibilitatea reglementării prin ordine, instrucțiuni sau proceduri administrative ale Agenției Navale. O asemenea soluție nu ar fi suficientă, deoarece cerințele tehnice impun obligații proprietarilor și operatorilor, condiționează dreptul de exploatare a navei, permit aplicarea măsurilor de control și constituie temei pentru eliberarea ori refuzul certificatelor. Aceste efecte necesită un act normativ adoptat de Guvern, în executarea Codului navigației maritime comerciale. Opțiunea selectată este aprobarea unui regulament specializat prin hotărâre a Guvernului, cu un termen de 12 luni pentru pregătirea aplicării. Această soluție permite transpunerea coerentă a Directivei, integrarea anexelor tehnice într-un singur instrument, delimitarea competențelor MIDR și ale Agenției Navale, corelarea cu viitoarele reguli de înregistrare și crearea unui regim previzibil pentru eventualii proprietari și operatori.
4.	Analiza impactului de reglementare

4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Adoptarea proiectului va avea un impact limitat și preponderent instituțional asupra sectorului public, fără a implica modificări structurale ale sistemului administrației publice. Proiectul nu prevede crearea unor autorități sau structuri administrative noi și nu extinde atribuțiile instituționale dincolo de competențele deja stabilite prin legislația în vigoare. Ministerul va asigura coordonarea implementării, elaborarea și promovarea modificărilor necesare la Codul contravențional și Codul penal, elaborarea regulilor privind înregistrarea navelor de pescuit și promovarea actelor normative subordonate necesare. Tot Ministerul va exercita controlul asupra executării hotărârii și, după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, va îndeplini obligațiile de notificare și comunicare către Comisia Europeană și statele membre. Agenția Navală va trebui să adapteze procedurile de control al statului de pavilion și al statului port, să stabilească fluxurile de examinare a documentației tehnice, să elaboreze liste de verificare pentru inspecțiile inițiale și periodice, să organizeze evidența certificatelor și a exceptărilor, să pregătească mecanismele de colaborare cu organizațiile recunoscute și să instruiască personalul implicat. Întrucât în Registrul de stat al navelor nu sunt înregistrate nave de pescuit, proiectul nu va genera imediat un volum permanent de inspecții sau certificări. Cu toate acestea, administrația trebuie să dețină capacitatea juridică și procedurală de a examina o solicitare viitoare. Perioada de 12 luni până la intrarea în vigoare permite pregătirea acestei capacități fără perturbarea activităților curente. La etapa actuală nu se justifică instituirea unei structuri administrative distincte exclusiv pentru navele de pescuit. Activitățile pot fi integrate în funcțiile existente de control al statului de pavilion, inspecție tehnică și control al statului port, cu utilizarea expertizei organizațiilor recunoscute, după caz. Necesitatea unor resurse suplimentare va putea fi reevaluată în funcție de apariția efectivă a unui număr considerabil al navelor vizate și de volumul activităților de certificare.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Implementarea proiectului nu necesită alocarea unor mijloace financiare suplimentare din bugetul de stat și nu implică achiziționarea de infrastructură sau echipamente publice specializate. Activitățile necesare punerii în aplicare vor fi realizate în limitele atribuțiilor și resurselor administrative existente ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și ale Agenției Navale. Activitățile de consolidare a capacităților instituționale, inclusiv instruirea inspectorilor, organizarea sesiunilor de formare, instruirilor/cursurilor, atelierelor de lucru și schimburilor de experiență, precum și acordarea asistenței tehnice pentru elaborarea procedurilor și instrumentelor de control, vor fi realizate cu sprijinul partenerilor internaționali și al programelor de asistență externă. În acest sens, autoritățile responsabile vor valorifica oportunitățile de cooperare cu instituțiile Uniunii Europene, organizațiile internaționale de profil și alți parteneri de dezvoltare. Elaborarea și definitivarea cadrului normativ, pregătirea procedurilor, formularelor și materialelor tehnice, precum și adaptarea instrumentelor interne de evidență și control

	vor fi asigurate de autoritățile competente în cadrul activității curente, fără cheltuieli suplimentare din bugetul public național. Întrucât, în prezent, în Registrul de stat al navelor nu sunt înregistrate nave de pescuit, după adoptarea proiectului nu se anticipează cheltuieli recurente pentru efectuarea inspecțiilor și certificarea acestora. În cazul înregistrării viitoare a unor nave de pescuit, costurile privind clasificarea, inspecțiile efectuate de organizațiile recunoscute, încercările tehnice, certificarea și eventualele modificări constructive vor fi suportate de proprietarii sau operatorii navelor, în conformitate cu cadrul normativ aplicabil. Proiectul nu instituie taxe sau plăți noi și nu generează pierderi de venituri bugetare. Eventualele ajustări ale nomenclatorului și tarifelor pentru serviciile prestate de Agenția Navală vor fi examinate separat, în cadrul elaborării regulilor de înregistrare și a procedurilor de certificare a navelor de pescuit.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	Impactul imediat asupra sectorului privat este limitat, deoarece, potrivit datelor Registrului de stat al navelor, în Republica Moldova nu sunt înregistrate nave de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare. În consecință, la data intrării în vigoare nu există un grup de operatori naționali cărora să îi revină obligații curente de conformare. Din acest motiv, proiectul nu generează costuri imediate de conformare pentru operatorii navelor aflate sub pavilionul Republicii Moldova. Grupurile care pot fi afectate în viitor sunt: a) persoanele juridice sau fizice care vor solicita înregistrarea unei nave maritime de pescuit sub pavilionul Republicii Moldova; b) operatorii navelor maritime de pescuit sub pavilion străin care vor opera în apele Republicii Moldova sau vor descărca captura în porturile naționale; c) organizațiile recunoscute care vor efectua, în numele Agenției Navale, activități de inspecție și certificare; d) agenții portuari și operatorii portuari implicați în deservirea unor asemenea nave. Costurile de conformare pot include: – examinarea documentației tehnice și de clasificare; – inspecția inițială și inspecțiile periodice; – eliberarea sau reînnoirea certificatului de conformitate; – serviciile organizațiilor recunoscute; – încercările tehnice și verificările echipamentelor; – achiziționarea, înlocuirea sau modernizarea mijloacelor de salvare, instalațiilor de radiocomunicații, echipamentelor de prevenire și stingere a incendiilor și altor echipamente de siguranță; – timpul administrativ necesar pregătirii și depunerii documentelor. Valoarea exactă a costurilor nu poate fi stabilită uniform, deoarece acestea depind de lungimea, vechimea, starea tehnică, zona de navigație, materialul de construcție și gradul actual de conformitate al fiecărei nave. În procesul de consultare vor fi solicitate informații estimative de la organizațiile recunoscute și de la operatorii din domeniu privind costurile inspecțiilor, clasificării și certificării.

	Pentru navele deja construite și certificate potrivit unor cerințe europene sau internaționale echivalente, costurile vor fi limitate, în principal, la verificarea documentelor, inspecție și recunoașterea ori emiterea certificatului. Pentru navele care nu corespund cerințelor, costurile pot include modificări constructive și înlocuirea echipamentelor. Costurile sunt determinate în primul rând de caracteristicile navei și nu de dimensiunea întreprinderii. Totuși, aceleași costuri fixe de inspecție și certificare pot reprezenta o sarcină proporțional mai mare pentru microîntreprinderi și întreprinderile mici decât pentru întreprinderile mari. Nu se propun derogări bazate pe dimensiunea întreprinderii, întrucât acestea ar diminua nivelul de siguranță, însă termenul de 12 luni până la intrarea în vigoare și recunoașterea soluțiilor tehnice echivalente vor reduce impactul asupra operatorilor. Proiectul nu introduce avantaje selective și nu discriminează operatorii în funcție de forma juridică, mărimea întreprinderii, pavilion sau naționalitate. Aplicarea unor cerințe uniforme poate constitui o condiție suplimentară de acces pe piață, dar aceasta este justificată și proporțională cu obiectivul protejării vieții, sănătății, siguranței navigației și mediului. Aceste costuri sunt justificate de caracterul activității și de riscurile pentru viața și sănătatea echipajului. Proiectul evită situația în care costurile de siguranță sunt amânate până după producerea unui accident și asigură condiții egale pentru operatorii aflați în situații comparabile. Adoptarea cadrului normativ produce și beneficii economice. Eventualii investitori vor putea evalua înaintea achiziției sau înregistrării unei nave cerințele tehnice și administrative aplicabile, costurile probabile și documentele necesare. Certificarea conform unor standarde armonizate facilitează recunoașterea internațională a documentelor, cooperarea cu organizațiile recunoscute și accesul în porturile statelor care aplică cerințe similare. În același timp, instituirea unui standard minim obligatoriu contribuie la protejarea reputației pavilionului Republicii Moldova și reduce riscul operării unor nave substandard.
4.4.	Impactul social
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	Proiectul nu prevede instituirea unor mecanisme noi de colectare, prelucrare sau stocare a datelor cu caracter personal. Aplicarea regulamentului vizează exclusiv cerințe tehnice de siguranță pentru navele de pescuit, fără a implica prelucrarea de date cu caracter personal ale echipajului sau ale altor persoane fizice. Prin urmare, proiectul nu generează impact asupra protecției datelor cu caracter personal și nu necesită instituirea unor garanții suplimentare în acest domeniu.
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Proiectul este neutru din perspectiva echității și egalității de gen. Cerințele de siguranță se aplică în mod identic tuturor persoanelor aflate la bord și tuturor operatorilor, fără diferențiere în funcție de sex sau alte criterii personale.

	Impactul pozitiv asupra siguranței și sănătății în muncă se produce pentru întregul echipaj. Procedurile de evacuare, mijloacele de salvare și echipamentele individuale vor trebui organizate și dimensionate în raport cu numărul și necesitățile reale ale persoanelor aflate la bord, în conformitate cu standardele tehnice aplicabile.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Proiectul nu autorizează activități de pescuit și nu stabilește cote, zone sau metode de capturare a resurselor biologice. Obiectul său este siguranța tehnică a navelor. Din acest motiv, nu se identifică un impact direct negativ asupra mediului rezultat din adoptarea actului normativ. Regulamentul poate avea un impact indirect pozitiv asupra mediului marin și fluvial. Respectarea cerințelor privind stabilitatea, starea de navigabilitate, instalațiile de combustibil, protecția contra incendiilor, întreținerea corpului și echipamentele de urgență reduce probabilitatea scufundării, incendiilor, pierderii combustibilului, uleiurilor, capturii sau echipamentelor de pescuit în apă. Prevenirea accidentelor contribuie la limitarea poluării accidentale, a abandonării sau pierderii echipamentelor și a operațiunilor de salvare cu impact asupra mediului. În același timp, controlul navelor străine care intră în port poate permite identificarea deficiențelor tehnice înainte ca acestea să genereze incidente.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Proiectul contribuie la consolidarea capacității Republicii Moldova de a-și îndeplini responsabilitățile de stat de pavilion, stat port și, după caz, stat riveran. Existența unui regim specializat pentru navele de pescuit completează cadrul național de siguranță maritimă și elimină o zonă insuficient reglementată. Un impact relevant este cel asupra reputației pavilionului Republicii Moldova. Posibilitatea juridică de a înregistra nave trebuie însoțită de mecanisme efective de verificare a conformității, supraveghere și sancționare. Prin instituirea acestor mecanisme înaintea apariției unor nave în registru, proiectul reduce riscul admiterii unor nave substandard și demonstrează o abordare preventivă a administrației maritime. Proiectul sprijină procesul de integrare europeană, realizarea acțiunii nr. 135 din Planul național de aderare și corelarea cu acțiunea privind aderarea la Acordul de la Cape Town. Totodată, creează premise pentru cooperarea tehnică cu organizațiile recunoscute, administrațiile maritime și instituțiile europene și internaționale competente.
5.	Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	Proiectul transpune Directiva 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene L 34 din 9 februarie 1998, CELEX: 31997L0070, în versiunea consolidată la 20 aprilie 2009, astfel cum a fost modificată prin Directiva 1999/19/CE a Comisiei, Directiva

	2002/35/CE a Comisiei, Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului și Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului. Directiva este în vigoare. La data elaborării prezentei Note de fundamentare, în sursele oficiale ale Uniunii Europene nu au fost identificate informații privind existența unei proceduri formale de revizuire a directivei care ar putea determina modificarea acesteia în viitorul apropiat. Directiva urmărește instituirea unui nivel comun și obligatoriu de siguranță pentru navele maritime de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, protejarea vieții și sănătății persoanelor aflate la bord, prevenirea accidentelor maritime și asigurarea unor condiții egale de concurență pentru navele care operează în aceleași zone, fără diminuarea standardelor de siguranță. În acest scop, directiva stabilește cerințe armonizate privind construcția, stabilitatea, instalațiile de mașini și electrice, protecția împotriva incendiilor, mijloacele de salvare, radiocomunicațiile, inspecțiile, certificarea și controlul navelor de pescuit. Proiectul reprezintă o măsură de transpunere primară, întrucât Directiva 97/70/CE nu a fost transpusă anterior printr-un act normativ național special destinat navelor maritime de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare. Proiectul asigură transpunerea totală a cerințelor materiale și procedurale ale directivei care țin de obiectul prezentei hotărâri, prin preluarea domeniului de aplicare, definițiilor, cerințelor tehnice, normelor privind măsurile specifice, exceptările și echivalările, inspecțiile, certificarea și controlul navelor. Prevederile care presupun exercitarea unor drepturi sau îndeplinirea unor obligații specifice unui stat membru al Uniunii Europene, inclusiv notificarea Comisiei Europene și informarea celorlalte state membre, vor deveni aplicabile de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Proiectul nu introduce cerințe tehnice de siguranță care să depășească nivelul minim stabilit de Directiva 97/70/CE. Prevederile naționale referitoare la desemnarea autorităților competente, termenele de pregătire a aplicării, procedurile administrative și corelarea cu legislația națională sunt necesare pentru integrarea și aplicarea efectivă a cerințelor Directivei în ordinea juridică internă. A fost elaborat tabelul de concordanță dintre Directiva 97/70/CE și proiectul actului normativ. Tabelul de concordanță va fi actualizat pe parcursul procesului de avizare și definitivare a proiectului.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Prezentul proiect creează cadrul juridic intern necesar pentru implementarea Directivei 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 1999/19/CE a Comisiei, Directiva 2002/35/CE a

	Comisiei, Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului și Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului. Pentru aplicarea efectivă a cerințelor tehnice, de inspecție, certificare și control transpuse prin proiect este necesară completarea cadrului juridic național privind înregistrarea navelor maritime de pescuit, răspunderea pentru încălcarea cerințelor de siguranță și procedurile de control. În acest scop, în termen de 12 luni de la publicarea hotărârii, urmează a fi realizate următoarele măsuri normative: a) modificarea Hotărârii Guvernului nr. 1035/2023 pentru aprobarea Regulilor de înregistrare de stat a navelor în Republica Moldova, în vederea includerii navelor maritime de pescuit în domeniul său de aplicare și reglementării condițiilor de înregistrare a acestora în Registrul de stat al navelor; b) modificarea Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008, în vederea instituirii răspunderii pentru exploatarea navei fără certificat de conformitate valabil, nerespectarea condițiilor certificatului, împiedicarea efectuării inspecției, prezentarea documentelor neconforme, încălcarea cerințelor privind echiparea și operarea navei în condiții care prezintă pericol pentru siguranța navigației; c) modificarea Codului penal al Republicii Moldova nr. 985/2002, în măsura în care analiza cadrului sancționator va demonstra existența unor fapte cu un grad de pericol social care justifică instituirea răspunderii penale; d) elaborarea sau modificarea, după caz, a actelor normative subordonate necesare reglementării procedurilor de inspecție, certificare, acordare a exceptărilor și aprobare a echivalărilor aplicabile navelor maritime de pescuit. Măsurile menționate nu reprezintă transpunerea ulterioară a unor prevederi materiale ale Directivei, acestea fiind transpuse prin prezentul proiect, ci urmăresc asigurarea cadrului național necesar aplicării, controlului și respectării cerințelor transpuse. Implementarea proiectului va fi corelată cu procesul de aderare a Republicii Moldova la Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului de la Torremolinos din 1993, în scopul asigurării coerenței dintre cadrul european, legislația națională și obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit va fi supus procesului de consultare publică și avizare/expertizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ, precum și proiectul și documentele aferente, au fost plasate pe platforma guvernamentală de consultări publice www.particip.gov.md la următoarea adresă: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16409, unde părțile interesate vor putea prezenta propuneri și obiecții în termenul prevăzut de actele normative.

	În cadrul procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate: - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi. Urmare a definitivării proiectului și a ajustărilor operate în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare în vederea efectuării expertizei juridice și a expertizei anticorupție, în condițiile legislației în vigoare.
7.	Concluziile expertizelor
	Ulterior efectuării expertizelor.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
	Implementarea proiectului necesită corelarea ulterioară a cadrului normativ național cu cerințele Regulamentului aprobat. În acest scop, urmează a fi: - modificată Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023 pentru aprobarea Regulilor de înregistrare de stat a navelor în Republica Moldova, în vederea reglementării înregistrării navelor maritime de pescuit în Registrul de stat al navelor; - modificat Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008, în vederea stabilirii răspunderii pentru încălcarea cerințelor privind certificarea, inspecția, echiparea, exploatarea și controlul navelor maritime de pescuit; - proiectul de modificare a Codului penal nr. 985/2002 privind pedepsele penale privind încălcarea gravă a normelor de siguranță; - elaborate și aprobate de Agenția Navală a Republicii Moldova procedurile administrative interne privind examinarea documentației tehnice, efectuarea inspecțiilor, emiterea, reînnoirea, suspendarea și retragerea certificatelor, acordarea exceptărilor și aprobarea echivalărilor, precum și evidența documentelor eliberate; - ajustate, după caz, actele normative subordonate aplicabile organizațiilor recunoscute, certificării și supravegherii tehnice a navelor. Proiectul nu abrogă acte normative în vigoare.
9.	Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
	Implementarea proiectului va fi realizată etapizat, în perioada de 12 luni dintre publicare și intrarea în vigoare. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va elabora și promova proiectele de modificare a Codului contravențional și Codului penal, pentru instituirea unor sancțiuni efective, proporționale și disuasive. În paralel, Ministerul va elabora regulile privind înregistrarea navelor de pescuit în Registrul de stat al navelor și

va examina dacă acestea urmează a fi integrate în Hotărârea Guvernului nr. 1035/2023 sau aprobate printr-un act separat.

MIDR, în colaborare cu Agenția Navală, va identifica actele normative subordonate care trebuie adoptate sau modificate, inclusiv actele privind organizațiile recunoscute, echipamentele maritime, procedurile de inspecție, certificatele, tarifele și controlul statului port, în măsura în care ajustările sunt necesare pentru navele de pescuit.

Agenția Navală va adapta procedurile de certificare, inspecție și control; va elabora instrucțiuni, ghiduri, manuale și liste de verificare; va stabili circuitul documentelor și evidența certificatelor; va pregăti mecanismul de acordare și monitorizare a exceptărilor și echivalărilor; și va asigura instruirea personalului implicat.

Înainte de intrarea în vigoare, Agenția va evalua capacitatea tehnică disponibilă și necesitatea utilizării organizațiilor recunoscute pentru efectuarea inspecțiilor și verificărilor specializate. După caz, vor fi revizuite acordurile de delegare sau vor fi stabilite condițiile în care organizațiile recunoscute pot acționa în numele administrației.

Autoritățile vor asigura corelarea calendarului de implementare cu promovarea și intrarea în vigoare a legii de aderare la Acordul de la Cape Town din 2012.

Punctele 17 și 34 din Regulament, referitoare la notificarea Comisiei Europene, informarea statelor membre și comunicarea actelor naționale, se vor aplica de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Până la acel moment, MIDR și Agenția Navală vor păstra informațiile necesare și vor organiza cadrul instituțional astfel încât obligațiile să poată fi executate imediat după aderare.

După aprobarea actului, autoritățile vor informa public eventualii proprietari, operatori, reprezentanți ai armatorilor, organizații recunoscute și operatori portuari cu privire la domeniul de aplicare, documentele necesare, cerințele tehnice și data intrării în vigoare. În cazul apariției unei solicitări de înregistrare sau operare, admiterea navei va fi condiționată de finalizarea cadrului de înregistrare și de demonstrarea conformității cu Regulamentul.

Secretar de stat

Mircea PĂSCĂLUȚĂ

TABEL DE CONCORDANȚĂ

**la Directiva nr. 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit
cu lungimea de 24 metri sau mai mare**

1	Directiva nr. 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare, CELEX: 01997L0070, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 34 din 9 februarie 1998, p. 1-29, , așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) Nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009			
2	Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit.			
3	Gradul general de compatibilitate: Compatibil			
4	Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale / Agenția Navală			
5	Data întocmirii/actualizării: 21.07.2026			
6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național	8. Compatibilitate	9. Observații
Directiva nr. 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare		Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit	Compatibil	
Articolul 1 Obiectivul		Capitolul I DISPOZIȚII GENERALE		
(1) Obiectivul prezentei directive îl constituie stabilirea cerințelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare, atât cele noi cât și cele existente, în măsura în care, la cele din urmă, se aplică anexa la Protocolul de la Torremolinos și care: —arborează pavilionul unui stat membru și sunt înregistrate în Comunitate sau		1. Prezentul Regulament stabilește cerințele de siguranță aplicabile navelor maritime de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare, atât navelor noi, cât și navelor existente, în măsura în care acestora li se aplică anexa la Protocolul de la Torremolinos din 1993. 2. Prezentul Regulament se aplică navelor prevăzute la pct. 1 care:	Compatibil	Transpunere adaptată; text elaborat.

—operează în apele interioare sau apele maritime teritoriale ale unui stat membru sau —își descarcă captura în portul unui stat membru. Ambarcațiunile de agrement utilizate pentru pescuitul necomercial sunt excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive. (2) Prezenta directivă nu aduce atingere dispozițiilor Directivei 89/391/CEE a Consiliului din 12 iunie 1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă ⁽⁶⁾, directivelor speciale ale acesteia și, în special, Directivei 93/103/CE a Consiliului din 23 noiembrie 1993 privind cerințele minime de securitate și sănătate în muncă la bordul navelor de pescuit [a treisprezecea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE] ⁽⁷⁾.	2.1. arborează pavilionul Republicii Moldova și sunt înregistrate în Registrul de stat al navelor; 2.2. operează în apele interioare navigabile sau în apele maritime teritoriale ale Republicii Moldova; sau 2.3. descarcă captura în porturile Republicii Moldova. 3. Prezentul Regulament nu se aplică ambarcațiunilor de agrement utilizate pentru pescuitul necomercial.. 4. Prezentul Regulament nu aduce atingere aplicării legislației naționale în domeniul securității și sănătății în muncă, inclusiv a prevederilor Legii securității și sănătății în muncă nr. 186/2008 (Legea nr. 186/2008) și a actelor normative subsecvente, aplicabile lucrătorilor la bordul navelor de pescuit.		
<i>Articolul 2</i> Definiții	5. În sensul prezentului Regulament, următoarele noțiuni semnifică:	Compatibil	Transpunere adaptată; text elaborat.
În înțelesul prezentei directive: 1. „navă de pescuit” sau „navă” înseamnă orice navă utilată sau utilizată în scop comercial pentru capturarea peștelui sau altor resurse vii din mare; 2. „navă de pescuit nouă” înseamnă orice navă de pescuit: (a) al cărei contract de construire sau de modificare majoră s-a încheiat la 1 ianuarie 1999 sau după această dată ori (b) al cărei contract de construire sau de modificare majoră s-a încheiat înainte de 1 ianuarie 1999, iar nava este livrată la cel puțin trei ani după această dată sau (c) căreia, în absența unui contract de construire, la 1 ianuarie 1999 ori după această dată: — i s-a montat chila sau	5.1. <i>navă de pescuit</i> – orice navă echipată sau utilizată în scop comercial pentru capturarea peștelui ori a altor resurse marine vii; 5.2. <i>navă de pescuit nouă</i> – orice navă de pescuit: 5.2.1. al cărei contract de construire sau de modificare majoră a fost încheiat la sau după 1 ianuarie 1999; sau 5.2.2. al cărei contract de construire sau de modificare majoră a fost încheiat înainte de 1 ianuarie 1999, dar care este livrată la cel puțin trei ani după această dată; sau 5.2.3. pentru care, în lipsa unui contract de construire, la sau după 1 ianuarie 1999: 5.2.3.1. a fost montată chila; sau		

—începe construcția identificabilă cu cea a unei nave specifice sau —a început montajul, utilizând cel puțin 50 tone sau 1 % din masa estimată a tuturor materialelor de structură, respectiv valoarea cea mai mică dintre cele două; 3.„navă de pescuit existentă” înseamnă orice navă de pescuit care nu este o navă de pescuit nouă; 4.„Protocolul de la Torremolinos” înseamnă Protocolul de la Torremolinos din 1993 referitor la Convenția Internațională de la Torremolinos pentru Siguranța Navelor de Pescuit, 1977, împreună cu modificările acestuia; 5.„certificat” înseamnă certificatul de conformitate menționat la articolul 6; 6.„lungime” înseamnă, cu excepția cazului în care se prevede altfel, 96 % din lungimea totală pe o linie de plutire la 85 % din înălțimea cea mai mică măsurată de la linia chilei sau lungimea de la partea din față a etravei la axa butucului cârmei, pe această linie de plutire, dacă aceasta este mai mare. La navele proiectate cu o înclinare a chilei, linia de plutire pe care se măsoară lungimea este paralelă cu linia de plutire proiectată; 7.„operare” înseamnă capturarea sau capturarea și prelucrarea peștelui sau altor resurse marine vii, fără a aduce atingere dreptului de trecere inofensivă în apele maritime teritoriale și libertății de navigare în zona economică exclusivă de 200 mile; 8.„organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu articolul 4 din Directiva 94/57/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind normele și standardele comune destinate organizațiilor	5.2.3.2. a început construcția identificabilă cu cea a unei nave specifice; sau 5.2.3.3. a început montajul utilizând cel puțin 50 tone sau 1 % din masa estimată a tuturor materialelor de structură, luându-se în considerare valoarea cea mai mică; 5.3. <i>navă de pescuit existentă</i> – orice navă de pescuit care nu se încadrează în categoria navelor de pescuit noi; 5.4. <i>Protocolul de la Torremolinos</i> – Protocolul din 1993 referitor la Convenția internațională de la Torremolinos pentru siguranța navelor de pescuit din 1977, cu modificările ulterioare; 5.5. <i>certificat</i> – certificatul de conformitate eliberat în condițiile prezentului Regulament; 5.6. <i>lungime</i> – 96 % din lungimea totală pe linia de plutire la 85 % din înălțimea minimă măsurată de la linia chilei sau lungimea de la partea din față a etravei până la axa butucului cârmei, luându-se în considerare valoarea mai mare; 5.7. <i>operare</i> – capturarea sau capturarea și prelucrarea peștelui sau altor resurse marine vii, fără a aduce atingere dreptului de trecere inofensivă în apele maritime teritoriale și libertății de navigare în zona economică exclusivă de 200 mile; 5.8. <i>organizație recunoscută</i> – astfel cum este reglementată prin Hotărârea Guvernului nr. 2/2020 privind aprobarea Regulamentului cu privire la normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (Hotărârea Guvernului nr. 2/2020).		
--	--	--	--

de inspecție și control al navelor, precum și activităților relevante ale administrațiilor maritime <u>(8)</u> .			
Articolul 3 Cerințe generale	Capitolul II REGIMUL CERINȚELOR DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVELE DE PESCUIT Secțiunea 1. Cerințe generale de siguranță		
(1) Statele membre asigură aplicarea dispozițiilor anexei Protocolului de la Torremolinos la navele de pescuit care arborează pavilionul acestora, cu excepția cazului în care anexa I la prezenta directivă dispune altfel. Cu excepția cazului în care prezenta directivă dispune altfel, navele de pescuit existente se conformează dispozițiilor relevante din anexa Protocolului de la Torremolinos până la 1 iulie 1999 cel târziu. (2) Statele membre asigură, de asemenea, aplicarea cerințelor capitolelor IV, V, VII și IX din anexa Protocolului de la Torremolinos care se referă la navele noi cu lungimea de 45 metri sau mai mare, la navele de pescuit noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare care arborează pavilionul acestora, cu excepția cazului în care anexa II la prezenta directivă dispune altfel. (3) Cu toate acestea, statele membre se asigură că navele care arborează pavilionul lor și care operează în zone specifice, se conformează prevederilor aplicabile în aceste zone, definite în anexa III. (4) Statele membre se asigură că navele care arborează pavilionul acestora, corespund cerințelor specifice de siguranță stabilite în anexa IV. (5) Statele membre interzic operarea navelor de pescuit care arborează pavilionul unei țări terțe în apele interioare sau în apele maritime teritoriale ale acestor state membre	6. Navele de pescuit care arborează pavilionul Republicii Moldova se conformează dispozițiilor anexei la Protocolul de la Torremolinos, cu excepțiile prevăzute în anexa nr.1 la Regulament. 7. Navele de pescuit existente se conformează cerințelor capitolelor IV, V, VII și IX din anexa Protocolului de la Torremolinos care se referă la navele noi cu lungimea de 45 metri sau mai mare, la navele de pescuit noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare , cu excepția cazului în care anexa nr.2 la regulamentul dispune altfel. 8. Navele de pescuit care operează în zone specifice se conformează cerințelor de siguranță aplicabile acestor zone, stabilite în anexa nr.3 la Regulament. 9. Navele de pescuit trebuie să corespundă cerințelor specifice de siguranță prevăzute în anexa nr.4 la Regulament. 10. Se interzice operarea navelor de pescuit care arborează pavilionul unui stat terț în apele interioare sau maritime teritoriale ale Republicii Moldova, precum și descărcarea capturii în porturile Republicii Moldova, în lipsa certificării conformității acestora cu cerințele de siguranță prevăzute de prezentul Regulament. 11. Echipamentele maritime instalate la bordul navelor de pescuit, care respectă cerințele reglementărilor naționale	Compatibil	Transpunere adaptată; text elaborat. Cu referire la pct. 11, Directiva cu privire la echipamentele maritime este în proces de aprobare, cerințele vor fi aprobate conform PNA ca HG.

sau descărcarea capturii navelor respective în porturile acestor state membre, cu excepția cazului în care administrația statului lor de pavilion certifică faptul că aceste nave respectă cerințele menționate la alineatele (1), (2), (3) și (4) și la articolul 5. (6) Echipamentele maritime prezentate în anexa A punctual 1 la Directiva 96/98/CE și care respectă dispozițiile acesteia din urmă, instalate la bordul unei nave de pescuit în vederea respectării dispozițiilor prezentei directive, sunt considerate în mod automat a fi conforme cu dispozițiile respective, fie că dispozițiile menționate prevăd sau nu necesitatea aprobării și verificării acestor echipamente conform cerințelor administrației statului de pavilion.	privind echipamentele maritime, aprobate de Guvern, se consideră conforme cu cerințele prezentului Regulament.		
<i>Articolul 4</i> Cerințe specifice, excepțiile și echivalări	Sectiunea a 2-a. Cerințe specifice, excepții și echivalări		
(1) Dacă un stat membru sau un grup de state membre consideră că anumite situații datorate condițiilor locale specifice sau caracteristicilor specifice ale navei necesită măsuri specifice de siguranță pentru navele de pescuit care operează în zone determinate și dacă se dovedește necesitatea unor asemenea măsuri, aceste state membre pot, conform procedurii prevăzute la alineatul (4), să adopte măsurile de siguranță specifice care să țină seama de circumstanțele locale, cum ar fi natura apelor în care operează navele respective și condițiile climatice predominante, durata ieșirilor navelor sau particularitățile acestora, cum ar fi materialul din care sunt construite navele respective. Măsurile adoptate se adaugă în anexa III. (2) Statele membre aplică dispozițiile din capitolul 1 articolul 3 alineatul (3) din anexa la Protocolul de la Torremolinos, pentru adoptarea măsurilor privind	12. În cazul în care, din cauza condițiilor locale specifice sau a caracteristicilor tehnice ale navelor de pescuit care operează în anumite zone de navigație, se constată necesitatea instituirii unor măsuri suplimentare de siguranță, Agenția Navală poate aproba măsuri specifice de siguranță, cu condiția menținerii unui nivel corespunzător de siguranță. 13. Măsurile prevăzute la pct. 12 pot avea în vedere, după caz: a) natura apelor în care operează navele; b) condițiile climatice predominante; c) durata și specificul voiajelor; d) particularitățile constructive ale navelor, inclusiv materialul din care acestea sunt construite. 14. Măsurile aprobate potrivit pct. 12 sunt prevăzute în anexa nr.3 la Regulament și se aplică tuturor navelor de pescuit care	Compatibil	Transpuner e adaptată; text elaborat.

exceptările, conform procedurii stabilite la alineatul (4) din prezentul articol. (3) Statele membre pot adopta măsuri care permit echivalări în conformitate cu capitolul 1 articolul 1 alineatul (4) din anexa la Protocolul de la Torremolinos, conform procedurii stabilite la alineatul (4) din prezentul articol. (4) Un stat membru care face uz de dispozițiile de la alineatele (1), (2) sau (3) urmează următoarea procedură: (a) statul membru informează Comisia despre măsurile pe care intenționează să le adopte, specificând detaliile necesare pentru demonstrarea menținerii unui grad corespunzător de siguranță; (b) dacă, în termen de șase luni de la informare, se decide, în temeiul articolului 9, că măsurile propuse nu sunt justificate, Comisa poate decide ca statul membru respectiv să modifice sau să nu adopte măsurile propuse; (c) măsurile adoptate se specifică în legislația internă relevantă și sunt prezentate Comisiei, care informează celelalte state membre cu privire la toate detaliile acestora; (d) toate aceste măsuri se aplică tuturor navelor de pescuit care operează în aceleași condiții specifice, fără discriminare cu privire la pavilionul acestora sau la naționalitatea operatorului acestora; (e) măsurile menționate la alineatul (2) se aplică numai pe durata operării navei de pescuit în condițiile specificate.	operează în aceleași condiții specifice, fără discriminare în funcție de pavilion sau de naționalitatea operatorului. 15. Exceptările de la cerințele prezentului Regulament pot fi acordate de către Agenția Navală, în condițiile și în limitele prevăzute de capitolul 1 art. 3 alin. (3) din anexa la Protocolul de la Torremolinos, ratificat de Republica Moldova, cu respectarea obligațiilor internaționale asumate de stat, conform procedurii prevăzute la pct.17. 16. Pot fi aprobate echivalări ale cerințelor tehnice stabilite prin prezentul Regulament, în conformitate cu capitolul 1 art. 1 alin. (4) din anexa la Protocolul de la Torremolinos, cu condiția demonstrării faptului că soluțiile alternative asigură un nivel de siguranță cel puțin echivalent. 17. În cazul în care se aprobă măsuri specifice, exceptări sau echivalări potrivit pct. 12, 15 sau 16, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale: a) notifică Comisia Europeană a Uniunii Europene, prin intermediul mecanismelor instituite de cadrul juridic aplicabil, cu prezentarea elementelor justificative privind menținerea unui nivel corespunzător de siguranță; b) asigură reflectarea acestora în actele normative naționale relevante; c) informează statele membre ale Uniunii Europene, în condițiile legislației aplicabile, cu privire la măsurile adoptate. 18. Exceptările prevăzute la pct. 15 se aplică exclusiv pe durata operării navei de pescuit în condițiile specifice pentru care au fost aprobate.		
<i>Articolul 5</i> Norme de proiectare, construcție și întreținere	Capitolul III REGIMUL CERINȚELOR DE SIGURANȚĂ ȘI		

	CONTROLUL NAVELOR DE PESCUIT Secțiunea 1. Norme de proiectare, construcție și întreținere		
Normele de proiectare, construcție și întreținere a corpului navei, a mașinilor principale și auxiliare, a instalațiilor electrice și automate ale unei nave de pescuit sunt normele în vigoare la data construirii acesteia, specificate pentru clasificarea de către o organizație recunoscută sau utilizate de o administrație. Pentru navele noi, aceste norme sunt conforme cu procedura și condițiile stabilite la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 94/57/CE.	19. Proiectarea, construcția și întreținerea corpului navei, a mașinilor principale și auxiliare, a instalațiilor electrice și a sistemelor automate ale navelor de pescuit care arborează pavilionul Republicii Moldova se efectuează în conformitate cu regulile tehnice în vigoare la data construirii navei, stabilite de o organizație recunoscută sau aprobate de Agenția Navală. 20. Navele de pescuit noi se construiesc și se clasifică în conformitate cu regulile aplicabile organizațiilor recunoscute, care îndeplinesc cerințele stabilite de legislația națională armonizată cu actele normative ale Uniunii Europene privind normele și standardele comune pentru organizațiile de inspecție și control al navelor. 21. Supravegherea respectării cerințelor prevăzute la pct. 19-20 se realizează de către Agenția Navală, în limitele competențelor stabilite de lege.	Compatibil	Transpunere adaptată; text elaborat.
<i>Articolul 6</i> Inspecții și certificate	Secțiunea a 2-a. Inspecții și certificate		
(1) Statele membre emit navelor de pescuit care arborează pavilionul acestora și care respectă dispozițiile articolelor 3 și 5 un certificat de conformitate cu dispozițiile prezentei directive, însoțit de o listă a echipamentelor și, după caz, de certificate de scutire. Certificatul de conformitate, fișa echipamentelor și certificatul de scutire au forma prevăzută în anexa V. Certificatele sunt emise de administrația statului de pavilion sau de o organizație recunoscută care acționează în numele acesteia, după o inspecție inițială realizată de	22. Navelor de pescuit care arborează pavilionul Republicii Moldova și care îndeplinesc cerințele prevăzute la pct. 6-9 și 19-20 li se eliberează un certificat de conformitate cu cerințele prezentului Regulament, însoțit de lista echipamentelor și, după caz, de certificat de exceptare. 23. Modelul certificatului de conformitate, al listei echipamentelor și al certificatului de exceptare este prevăzut în anexa nr.5 la Regulament. 24. Certificatul de conformitate se eliberează de către Agenția Navală sau de către o organizație recunoscută, care acționează	Compatibil	Transpunere adaptată; text elaborat.

inspectorii proprii ai administrației statului de pavilion, ai unei organizației recunoscute sau ai statului membru autorizat de către statul de pavilion să realizeze inspecții, conform capitolului 1 articolul 6 alineatul (1) litera (a) din anexa la Protocolul de la Torremolinos. (2) Termenele de valabilitate ale certificatelor menționate la alineatul (1) nu depășesc termenele stabilite în capitolul 1 articolul 11 din anexa la Protocolul de la Torremolinos. Reînnoirea certificatului de conformitate se efectuează după realizarea inspecțiilor periodice prevăzute de dispozițiile capitolului 1 articolul 6 din anexa la Protocolul de la Torremolinos.	în numele acesteia, în condițiile legislației naționale, în urma efectuării inspecției inițiale. 25. Inspecțiile prevăzute la pct. 24 se efectuează de către inspectorii Agenției Navale a Republicii Moldova sau ai unei organizații recunoscute, în conformitate cu dispozițiile capitolului 1 art. 6 alin. (1) lit. a) din anexa la Protocolul de la Torremolinos. 26. Termenul de valabilitate al certificatului de conformitate nu poate depăși termenele stabilite la capitolul 1 art. 11 din anexa la Protocolul de la Torremolinos. 27. Reînnoirea certificatului de conformitate se efectuează în urma realizării inspecțiilor periodice prevăzute la capitolul 1 art. 6 din anexa la Protocolul de la Torremolinos, în condițiile prezentului Regulament.		
<i>Articolul 7</i> Dispoziții privind controlul	Secțiunea a 3-a. Controlul		
(1) În temeiul articolului 4 din Protocolul de la Torremolinos, navele de pescuit care operează în apele interioare sau apele maritime teritoriale ale unui stat membru sau care-și descarcă captura în porturile acestuia și care nu arborează pavilionul acestui stat membru se supun controlului statului membru, fără discriminare cu privire la pavilion sau naționalitatea operatorului, pentru verificarea respectării dispozițiilor prezentei directive. (2) În temeiul articolului 4 din Protocolul de la Torremolinos, navele de pescuit care nu operează în apele interioare sau apele maritime teritoriale ale unui stat membru și nu își descarcă captura în porturile unui stat membru și care arborează pavilionul altui stat membru se supun controlului statului membru, când se află în porturile acestuia, fără discriminare cu privire la pavilion	28. Navele de pescuit care nu arborează pavilionul Republicii Moldova și care operează în apele interioare sau în marea teritorială a Republicii Moldova ori își descarcă captura în porturile Republicii Moldova sunt supuse controlului de stat al portului, exercitat de Agenția Navală, în vederea verificării respectării cerințelor prezentului Regulament, fără discriminare în funcție de pavilion sau de naționalitatea operatorului. 29. Navele de pescuit care arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene, care nu operează în apele interioare sau în marea teritorială a Republicii Moldova și nu își descarcă captura în porturile Republicii Moldova, sunt supuse controlului de stat al portului atunci când se află în porturile Republicii Moldova, în vederea verificării respectării	Compatibil	Transpunere adaptată; text elaborat. Cu referire la actele menționate în pct. 30-31, potrivit PNA regulile vor fi aprobate de Guvern și HG nr. 2/2020 va

sau naționalitatea operatorului, pentru verificarea respectării dispozițiilor prezentei directive. (3) În temeiul articolului 4 din Protocolul de la Torremolinos, navele de pescuit care arborează pavilionul unui stat terț, care nu operează în apele interioare sau apele maritime teritoriale ale unui stat membru și nu își descarcă captura în porturile unui stat membru, se supun controlului statului membru, când se află în porturile acestuia, pentru verificarea respectării Protocolului de la Torremolinos, după intrarea în vigoare a acestuia.	cerințelor aplicabile, fără discriminare în funcție de pavilion sau de naționalitatea operatorului. 30. Navele de pescuit care arborează pavilionul unui stat terț și care se află în porturile Republicii Moldova sunt supuse controlului de stat al portului conform regulilor aprobate de Guvern. 31. Controlul pentru verificarea respectării Protocolului de la Torremolinos prevăzut la pct. 28-30 se efectuează în conformitate cu prevederile Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova (Legea nr. 599/1999), Hotărârii Guvernului nr.2/2020 și cu obligațiile internaționale asumate de Republica Moldova.		fi amendată, în contextul exercițiului de transpunere .
<i>Articolul 8</i> Adaptări În conformitate cu procedura stabilită la articolul 9: (a) pot fi adoptate și incluse dispoziții pentru: — o interpretare armonizată a dispozițiilor din anexa la Protocolul de la Torremolinos care au fost lăsate la aprecierea administrațiilor fiecărei părți contractante, în măsura necesară pentru asigurarea aplicării coerente a acestora în Comunitate; — punerea în aplicare a prezentei directive, fără extinderea domeniului de aplicare a acesteia. (b) articolele 2, 3, 4, 6 și 7 din prezenta directivă pot fi adaptate, iar anexele acesteia pot fi modificate pentru aplicarea, în sensul prezentei directive, a modificărilor ulterioare ale Protocolului de la Torremolinos care intră în vigoare după adoptarea prezentei directive.		Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 9</i> Comitetul		Prevederi UE neaplicabile	Aceste dispoziții

(1) Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 12 alineatul (1) din Directiva 93/75/CEE. (2) Atunci când se face trimitere la prezentul articol, se aplică următoarea procedură: (a) Reprezentantul Comisiei prezintă comitetului un proiect cu măsurile ce urmează să fie adoptate. Comitetul își dă avizul cu privire la acest proiect în termenul pe care președintele îl poate stabili în funcție de urgența subiectului în cauză. Avizul este emis cu majoritatea prevăzută la articolul 148 alineatul (2) din tratat pentru deciziile pe care Consiliul trebuie să le adopte la propunerea Comisiei. În cadrul comitetului, ponderea voturilor reprezentanților statelor membre se definește conform articolului menționat anterior. Președintele nu participă la vot; (b) Comisia adoptă măsurile avute în vedere, dacă acestea sunt conforme cu avizul comitetului; (c) În cazul în care măsurile avute în vedere nu sunt conforme cu avizul comitetului sau în cazul absenței avizului, Comisia prezintă Consiliului, fără întârziere, o propunere cu privire la măsurile ce trebuie adoptate. Consiliul hotărăște cu majoritate calificată. Dacă, la expirarea termenului de opt săptămâni de la data înaintării propunerii către Consiliu, acesta nu hotărăște, măsurile propuse sunt adoptate de Comisie.			produc efecte exclusiv în ordinea juridică a UE și nu necesită transpunere în legislația Republicii Moldova.
<i>Articolul 10</i> Informarea OMI Președintele Consiliului și Comisia informează OMI cu privire la adoptarea prezentei directive, prin care se face trimitere la articolul 3 alineatul (5) din Protocolul de la Torremolinos.		Prevederi UE neaplicabile	Aceste dispoziții produc efecte exclusiv în ordinea juridică a

			UE și nu necesită transpunere în legislația Republicii Moldova.
<i>Articolul 11</i> Sancțiuni	Capitolul IV SANCTIUNI ȘI PUNEREA ÎN APLICARE		
Statele membre stabilesc sistemul de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor interne adoptate conform prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru asigurarea aplicării acestor sancțiuni. Sancțiunile prevăzute sunt efective, proporționale și descurajatoare.	32. Controlul respectării prevederilor prezentului Regulament se exercită de către Agenția Navală, în limitele atribuțiilor stabilite de legislația în vigoare. 33. Încălcarea prevederilor prezentului Regulament atrage răspunderea contravențională, civilă sau penală, după caz, în conformitate cu legislația Republicii Moldova. 34. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale asigură coordonarea implementării prezentului Regulament și comunicarea către Comisia Europeană a informațiilor privind actele normative adoptate în domeniul reglementat.	Compatibil	Transpunere adaptată; text elaborat. Art. 12 cu toate că nu este direct aplicabil, s-a adaptat cadrului legal national.
<i>Articolul 12</i> Punerea în aplicare		Prevederi UE neaplicabile	Aceste dispoziții produc efecte exclusiv în ordinea juridică a UE..
(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive înainte de 1 ianuarie 1999. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta. La adoptarea de către statele membre a acestor dispoziții, acestea includ o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării			

lor oficiale. Statele membre hotărăsc modalitatea de efectuare a acestei trimeri.			
(2) Statele membre comunică imediat Comisiei toate dispozițiile de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.			
<i>Articolul 13</i> Intrarea în vigoare		Prevederi UE neaplicabile	Aceste dispoziții produc efecte exclusiv în ordinea juridică a UE și nu necesită transpunere în legislația Republicii Moldova.
Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea în <i>Jurnalul Oficial al Comunităților Europene</i> .			
<i>Articolul 14</i> Destinatari		Prevederi UE neaplicabile	Aceste dispoziții produc efecte exclusiv în ordinea juridică a UE și nu necesită transpunere în legislația Republicii Moldova.
Prezenta decizie se adresează statelor membre. Adoptată la Bruxelles, 11 decembrie 1997. <i>Pentru Consiliu</i> <i>Președintele</i> M. DELVAUX-STEHRRES			

ANEXA I Adaptarea dispozițiilor din anexa la Protocolul de la Torremolinos pentru aplicarea articolului 3 alineatul (1) din Directiva 97/70/CE a Consiliului	Anexa nr. 1 la Regulamentul privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit Adaptarea dispozițiilor anexei la Protocolul de la Torremolinos	Compatibil	
Adaptarea dispozițiilor anexei la Protocolul de la Torremolinos pentru aplicarea articolului 3 alineatul (1) din Directiva 97/70/CE În înțelesul prezentei anexe: Navă nouă de pescuit construită la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date” înseamnă o navă nouă de pescuit pentru care: 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date a fost semnat un contract de construcție sau de modificare majoră a construcției; sau contractul de construcție sau de modificare majoră a construcției a fost semnat înainte de 1 ianuarie 2003, iar nava este livrată după trei ani sau mai mult de la această dată; sau lipsa unui contract de construcție, la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date: — a fost pusă chila; sau — s-a început construcția unei nave cu caracteristici specifice; sau — a început asamblarea care cuprinde cel puțin 50 tone sau 1 % din masa estimată a tuturor materialelor structurale, luându-se în considerare valoarea mai mică. PARTEA A	Adaptarea dispozițiilor anexei la Protocolul de la Torremolinos În înțelesul prezentei anexe: 1. „Navă nouă de pescuit construită la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date” înseamnă o navă nouă de pescuit pentru care: (a) la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date a fost semnat un contract de construcție sau de modificare majoră a construcției; sau (b) contractul de construcție sau de modificare majoră a construcției a fost semnat înainte de 1 ianuarie 2003, iar nava este livrată după trei ani sau mai mult de la această dată; sau (c) în lipsa unui contract de construcție, la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date: — a fost pusă chila; sau — s-a început construcția unei nave cu caracteristici specifice; sau — a început asamblarea care cuprinde cel puțin 50 tone sau 1 % din masa estimată a tuturor materialelor structurale, luându-se în considerare valoarea mai mică. PARTEA A	Compatibil	

Modificări aplicabile tuturor navelor de pescuit pentru care se aplică directiva, cu excepția navelor noi de pescuit construite la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date

CAPITOLUL 1: DISPOZIȚII GENERALE

Regula 2: Definiții

La alineatul (1), termenul „navă nouă” trebuie înlocuit cu definiția termenului „navă nouă de pescuit” de la articolul 2 din prezenta directivă.

CAPITOLUL V: PROTECȚIA ÎMPOTRIVA INCENDIILOR, DETECTAREA INCENDIILOR, STINGEREA ȘI COMBATEREA INCENDIILOR

Regula 2: Definiții

La alineatul (2), termenul „test standard de rezistență la foc” se citește cu următoarele modificări la final în ceea ce privește curba standard de temperatură:

„... Curba standard de temperatură-timp este definită de o curbă continuă trasată prin următoarele puncte indicatoare ale temperaturii interne a cuptorului:

temperatura inițială internă a cuptorului:	20 °C
- după primele 5 minute:	576 °C
- după 10 minute:	679 °C
- după 15 minute:	738 °C
- după 30 minute:	841 °C
- după 60 minute:	945 °C”

Capitolul VII: MIJLOACE ȘI DISPOZITIVE DE SALVARE

Modificări aplicabile tuturor navelor de pescuit pentru care se aplică regulamentul, cu excepția navelor noi de pescuit construite la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date

CAPITOLUL 1: DISPOZIȚII GENERALE

Regula 2: Definiții

La pct.5.2, termenul „navă nouă” trebuie înlocuit cu definiția termenului „navă nouă de pescuit” de la pct.5.2. din regulament.

CAPITOLUL V: PROTECȚIA ÎMPOTRIVA INCENDIILOR, DETECTAREA INCENDIILOR, STINGEREA ȘI COMBATEREA INCENDIILOR

Regula 2: Definiții

La alineatul (2), termenul „test standard de rezistență la foc” se citește cu următoarele modificări la final în ceea ce privește curba standard de temperatură:

„... Curba standard de temperatură-timp este definită de o curbă continuă trasată prin următoarele puncte indicatoare ale temperaturii interne a cuptorului:

- temperatura inițială internă a cuptorului:	20 °C
- după primele 5 minute:	576 °C
- după 10 minute:	679 °C
- după 15 minute:	738 °C
- după 30 minute:	841 °C
- după 60 minute:	945 °C”

Regula 1: Aplicare Alineatul (2) se citește după cum urmează: „Regulile 13 și 14 se aplică, de asemenea, navelor existente, cu o lungime de 45 metri sau mai mare, cu condiția ca administrația să poată amâna punerea în aplicare a cerințelor din aceste reguli până la 1 februarie 1999.” Regula 13: Mijloace radio de salvare Alineatul (2) se citește după cum urmează: „Aparatele radiotelefonică de emisie-recepție în UIF de la bordul navelor existente care nu îndeplinesc standardele de funcționare adoptate de organizație pot fi acceptate de administrație până la 1 februarie 1999, cu condiția ca administrația să se declare satisfăcută de faptul că acestea sunt compatibile cu aparatele radiotelefonică de emisie-recepție în UIF aprobate.” CAPITOLUL IX: RADIOCOMUNICAȚII Regula 1: Aplicare Alineatul (1), a doua teză, se citește după cum urmează: „Totuși, pentru navele existente, administrația poate amâna aplicarea cerințelor până la 1 februarie 1999.” Regula 3: Scutiri Alineatul (2) litera (c) se citește după cum urmează: „în cazul în care nava este scoasă permanent din funcțiune înainte de 1 februarie 2001.” PARTEA B <i>Modificări aplicabile noilor nave de pescuit construite la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date</i> Textul existent al următoarelor reguli se citește după cum urmează:	Capitolul VII: MIJLOACE ȘI DISPOZITIVE DE SALVARE Regula 1: Aplicare Alineatul (2) se citește după cum urmează: „Regulile 13 și 14 se aplică, de asemenea, navelor existente, cu o lungime de 45 metri sau mai mare, cu condiția ca administrația să poată amâna punerea în aplicare a cerințelor din aceste reguli până la 1 februarie 1999.” Regula 13: Mijloace radio de salvare Alineatul (2) se citește după cum urmează: „Aparatele radiotelefonică de emisie-recepție în UIF de la bordul navelor existente care nu îndeplinesc standardele de funcționare adoptate de organizație pot fi acceptate de administrație până la 1 februarie 1999, cu condiția ca administrația să se declare satisfăcută de faptul că acestea sunt compatibile cu aparatele radiotelefonică de emisie-recepție în UIF aprobate.” CAPITOLUL IX: RADIOCOMUNICAȚII Regula 1: Aplicare Alineatul (1), a doua teză, se citește după cum urmează: „Totuși, pentru navele existente, administrația poate amâna aplicarea cerințelor până la 1 februarie 1999.” Regula 3: Scutiri Alineatul (2) litera (c) se citește după cum urmează: „în cazul în care nava este scoasă permanent din funcțiune înainte de 1 februarie 2001.”		
---	--	--	--

CAPITOLUL I: DISPOZIȚII GENERALE

Regula 2: Definiții

Peretele de coliziune este poziționat la o distanță de la perpendiculara prova care să nu fie mai mică de 0,05L și nici mai mare de 0,05L plus 1,35 m pentru navele cu lungimea sub 45 m.

Regula 6: Inspecții

În plus față de inspecția periodică de la litera (b) punctul (i), se realizează inspecții intermediare care vizează structura și mașinile navei, la intervale de doi ani plus/minus trei luni pentru navele construite din alte materiale decât lemnul și la intervalele specificate de administrație pentru navele construite din lemn. De asemenea, inspecțiile au ca obiectiv să se asigure că nu s-au făcut modificări care ar afecta negativ siguranța navei și a echipajului.

CAPITOLUL II: CONSTRUCȚIE, ETANȘEITATE ȘI ECHIPAMENTE

Regula 1: Construcție

Rezistența și construcția corpului, suprastructurilor, rufurilor, șantului mașinilor, tambuchiurilor și a oricăror altor structuri și echipamente de pe navă trebuie să fie suficiente pentru a face față tuturor condițiilor previzibile ale serviciului pentru care este destinată nava și trebuie să respecte normele unei organizații recunoscute.

Regula 2: Uși etanșe la apă

Numărul deschiderilor din pereții etanși, conform Regulii 1 alineatul (3), trebuie redus la minimum în conformitate cu amenajările generale și necesitățile de operare a navei; deschiderile trebuie echipate cu dispozitive de închidere etanșă conform normelor unei organizații recunoscute.

PARTEA B

Modificări aplicabile noilor nave de pescuit construite la 1 ianuarie 2003 sau ulterior acestei date

Textul existent al următoarelor reguli se citește după cum urmează:

CAPITOLUL I: DISPOZIȚII GENERALE

Regula 2: Definiții

Peretele de coliziune este poziționat la o distanță de la perpendiculara prova care să nu fie mai mică de 0,05L și nici mai mare de 0,05L plus 1,35 m pentru navele cu lungimea sub 45 m.

Regula 6: Inspecții

În plus față de inspecția periodică de la litera (b) punctul (i), se realizează inspecții intermediare care vizează structura și mașinile navei, la intervale de doi ani plus/minus trei luni pentru navele construite din alte materiale decât lemnul și la intervalele specificate de administrație pentru navele construite din lemn. De asemenea, inspecțiile au ca obiectiv să se asigure că nu s-au făcut modificări care ar afecta negativ siguranța navei și a echipajului.

CAPITOLUL II: CONSTRUCȚIE, ETANȘEITATE ȘI ECHIPAMENTE

Regula 1: Construcție

Rezistența și construcția corpului, suprastructurilor, rufurilor, șantului mașinilor, tambuchiurilor și a oricăror altor

Ușile etanșe trebuie să aibă o rezistență echivalentă cu structura adiacentă neperforată. Regula 2: Uși etanșe la apă Pentru navele cu o lungime de 45 m sau mai mare, ușile etanșe trebuie să fie de tip glisant: în încăperile care se intenționează a fi deschise către mare și dacă pragurile sunt amplasate sub linia de plutire de operare cea mai de sus, în afară de cazul în care administrația consideră acest lucru impracticabil sau nefolositor având în vedere tipul și exploatarea navei. Scutirile de la această regulă, acordate de un stat membru, fac obiectul procedurii de la articolul 4 din prezenta directivă. Regula 5: Guri de magazie Trebuie prevăzute dispozitive pentru asigurarea etanșeității la intemperii a capacelor din lemn ale gurilor de magazii, în conformitate cu standardele prezentate la regula 14 și 15 din anexa I la Convenția internațională privind liniile de încărcare din 1966 (12). Regula 9: Trombe de ventilație La navele având o lungime de 45 m sau mai mare, înălțimea ramelor trombelor de ventilație față de punte, altele decât cele care deservește încăperea de mașini, trebuie să fie de cel puțin 900 mm pe puntea de lucru și de cel puțin 760 mm pe puntea suprastructurii. La navele cu lungimea mai mică de 45 m, înălțimea acestor rame trebuie să fie de 760 mm și respectiv de 450 mm. Înălțimea față de punte a deschiderilor trombelor de ventilație, necesare pentru alimentarea continuă a încăperii mașinilor și, la cerere, alimentarea imediată a încăperii generatoarelor, trebuie să fie, în general, în conformitate cu regula II/9 alineatul (3). Totuși, acolo	structuri și echipamente de pe navă trebuie să fie suficiente pentru a face față tuturor condițiilor previzibile ale serviciului pentru care este destinată nava și trebuie să respecte normele unei organizații recunoscute. Regula 2: Uși etanșe la apă Numărul deschiderilor din pereții etanși, conform Regulii 1 alineatul (3), trebuie redus la minimum în conformitate cu amenajările generale și necesitățile de operare a navei; deschiderile trebuie echipate cu dispozitive de închidere etanșă conform normelor unei organizații recunoscute. Ușile etanșe trebuie să aibă o rezistență echivalentă cu structura adiacentă neperforată. Regula 2: Uși etanșe la apă Pentru navele cu o lungime de 45 m sau mai mare, ușile etanșe trebuie să fie de tip glisant: - în încăperile care se intenționează a fi deschise către mare și dacă pragurile sunt amplasate sub linia de plutire de operare cea mai de sus, în afară de cazul în care administrația consideră acest lucru impracticabil sau nefolositor având în vedere tipul și exploatarea navei. Scutirile de la această regulă, acordate de Agenția Navală, fac obiectul procedurii de la pct.12-18 din regulament. Regula 5: Guri de magazie Trebuie prevăzute dispozitive pentru asigurarea etanșeității la intemperii a capacelor din lemn ale gurilor de magazii, în conformitate cu standardele prezentate la regula 14		
--	--	--	--

unde, datorită dimensiunilor navei și dotărilor, acest lucru nu este posibil, pot fi acceptate înălțimi mai mici, dar în nici un caz mai mici de 900 mm deasupra punții de lucru și a suprastructurii, cu condiția să existe dispozitive de închidere etanșă în conformitate cu regula II/9 alineatul (2), în combinație cu alte dispozitive corespunzătoare, pentru a se asigura o ventilație adecvată și neîntreruptă a acestor spații. Regula 12: Hublouri laterale Administrați și ferestre fără capace în pereții laterali și din pupă ai rufurilor amplasate pe sau deasupra punților de lucru, dacă consideră că prin aceasta siguranța navei nu este periclitată, luând în considerare normele organizațiilor recunoscute, bazate pe standardele ISO relevante. Regula 15: Instalații de ancorare Orice navă trebuie prevăzută cu instalație de ancorare concepută pentru o funcționare rapidă și sigură, care constă în ancore, lanțuri de ancoră sau parâme metalice, stope și un vinci de ancoră sau alte dispozitive care să permită coborârea și ridicarea ancorei și menținerea navei la ancoră în toate condițiile de serviciu previzibile. De asemenea, navele trebuie prevăzute cu o instalație de amarare adecvată pentru o amarare sigură în toate condițiile de exploatare. Instalațiile de ancorare și de amarare trebuie să fie conforme cu normele unei organizații recunoscute. CAPITOLUL III: STABILITATEA ȘI STAREA AFERENTĂ DE NAVIGABILITATE Regula 1: Generalități Navele trebuie proiectate și construite astfel încât să satisfacă cerințele prezentului capitol în situațiile de exploatare menționate de regula 7. Calculele curbelor	și 15 din anexa I la Convenția internațională privind liniile de încărcare din 1966. Regula 9: Trombe de ventilație La navele având o lungime de 45 m sau mai mare, înălțimea ramelor trombelor de ventilație față de punte, altele decât cele care deservește încăperea de mașini, trebuie să fie de cel puțin 900 mm pe puntea de lucru și de cel puțin 760 mm pe puntea suprastructurii. La navele cu lungimea mai mică de 45 m, înălțimea acestor rame trebuie să fie de 760 mm și respectiv de 450 mm. Înălțimea față de punte a deschiderilor trombelor de ventilație, necesare pentru alimentarea continuă a încăperii mașinilor și, la cerere, alimentarea imediată a încăperii generatoarelor, trebuie să fie, în general, în conformitate cu regula II/9 alineatul (3). Totuși, acolo unde, datorită dimensiunilor navei și dotărilor, acest lucru nu este posibil, pot fi acceptate înălțimi mai mici, dar în nici un caz mai mici de 900 mm deasupra punții de lucru și a suprastructurii, cu condiția să existe dispozitive de închidere etanșă în conformitate cu regula II/9 alineatul (2), în combinație cu alte dispozitive corespunzătoare, pentru a se asigura o ventilație adecvată și neîntreruptă a acestor spații. Regula 12: Hublouri laterale Administrați și ferestre fără capace în pereții laterali și din pupă ai rufurilor amplasate pe sau deasupra punților de lucru, dacă consideră că prin aceasta siguranța navei nu este periclitată, luând în considerare normele organizațiilor recunoscute, bazate pe standardele ISO relevante. Regula 15: Instalații de ancorare		
--	--	--	--

brațelor de redresare trebuie efectuate ținând cont de Codul OMI privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave (¹³).

Regula 2: Criterii de stabilitate

Trebuie îndeplinite următoarele criterii minime, în afara cazului în care administrația consideră că experiența în operare justifică derogarea de la acestea. Orice derogare de la criteriile minime de stabilitate, acceptată de un stat membru, trebuie să facă obiectul procedurii de la articolul 4 din prezenta directivă (¹⁴).

Înălțimea metacentrică inițială GM nu trebuie să fie mai mică de 350 mm pentru navele cu o singură punte. Pentru navele cu o suprastructură completă, înălțimea metacentrică poate fi redusă, în cazul în care și administrația este de acord, dar nu trebuie să fie mai mică de 150 mm. Reducerea înălțimii metacentrice, acceptată de un stat membru, face obiectul procedurii de la articolul 4 din prezenta directivă.

În cazul în care, în scopul respectării alineatului (1), se prevede ambarcare de balast, atunci natura și amplasarea acestuia trebuie aprobate de administrație. Pe navele cu lungimea mai mică de 45 m, acest balast trebuie să fie permanent. Balastul permanent trebuie să fie solid și fixat sigur de structura navei. Administrația poate accepta balast lichid în tancuri complet umplute care nu sunt conectate la sistemele de pompare ale navei. Atunci când se utilizează balast lichid ca balast permanent pentru a se respecta dispozițiile alineatului (1), detalii referitoare la acest balast lichid trebuie menționate în Certificatul de conformitate și în manualul privind stabilitatea.

Balastul permanent nu trebuie debarcat de pe navă sau reamplasat fără aprobarea administrației.

Regula 4: Metode speciale de pescuit

Orice navă trebuie prevăzută cu instalație de ancorare concepută pentru o funcționare rapidă și sigură, care constă în ancore, lanțuri de ancoră sau parâme metalice, stope și un vinci de ancoră sau alte dispozitive care să permită coborârea și ridicarea ancorei și menținerea navei la ancoră în toate condițiile de serviciu previzibile. De asemenea, navele trebuie prevăzute cu o instalație de amarare adecvată pentru o amarare sigură în toate condițiile de exploatare. Instalațiile de ancorare și de amarare trebuie să fie conforme cu normele unei organizații recunoscute.

CAPITOLUL III: STABILITATEA ȘI STAREA AFERENTĂ DE NAVIGABILITATE

Regula 1: Generalități

Navele trebuie proiectate și construite astfel încât să satisfacă cerințele prezentului capitol în situațiile de exploatare menționate de regula 7. Calculele curbelor brațelor de redresare trebuie efectuate ținând cont de Codul OMI privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave.

Regula 2: Criterii de stabilitate

Trebuie îndeplinite următoarele criterii minime, în afara cazului în care administrația consideră că experiența în operare justifică derogarea de la acestea. Orice derogare de la criteriile minime de stabilitate, acceptată de Agenția Navală, trebuie să facă obiectul procedurii de la de la pct.12-18 din regulament.

Înălțimea metacentrică inițială GM nu trebuie să fie mai mică de 350 mm pentru navele cu o singură punte. Pentru navele cu o suprastructură completă, înălțimea metacentrică poate fi redusă, în cazul în care și administrația este de acord,

Navele care pescuiesc prin metode speciale datorită cărora, în timpul operațiilor de pescuit, nava este supusă acțiunii unor forțe exterioare suplimentare, trebuie să satisfacă criteriile de stabilitate conform Regulii 2 alineatul (1), sporindu-se, dacă este necesar, rigoarea acestora într-o măsură considerată satisfăcătoare de administrație. Navele care practică traularea la travers trebuie să satisfacă următoarele criterii sporite de stabilitate: criteriile referitoare la aria situată sub brațele de redresare și la mărimea brațelor de redresare, menționate de Regula 2 alineatul (1) literele (a) și (b) trebuie să fie majorate cu 20 %; Înălțimea metacentrică nu trebuie să fie mai mică de 500 mm; criteriile așa cum sunt definite la litera (a) sunt aplicabile numai navelor cu o putere de propulsie instalată care nu depășește valorile în kilowați obținute cu formulele următoare: - $N = 0,6 L_s^2$ pentru navele cu lungimea de 35 metri sau mai mică, - $N = 0,7 L_s^2$ pentru navele cu lungimea de 37 metri sau mai mare; - pentru o lungime intermediară a navei, coeficientul pentru L_s se determină prin interpolare între 0,6 și 0,7; - L_s este lungimea maximă în conformitate cu Certificatul de tonaj. Dacă puterea de propulsie instalată este mai mare decât puterea de propulsie standard obținută cu formulele de mai sus, criteriile de stabilitate menționate la litera (a) sunt majorate direct proporțional cu creșterea puterii de propulsie.	dar nu trebuie să fie mai mică de 150 mm. Reducerea înălțimii metacentrice, acceptată de Agenția Navală, face obiectul procedurii de la de la pct.12-18 din regulament. În cazul în care, în scopul respectării alineatului (1), se prevede ambarcare de balast, atunci natura și amplasarea acestuia trebuie aprobate de administrație. Pe navele cu lungimea mai mică de 45 m, acest balast trebuie să fie permanent. Balastul permanent trebuie să fie solid și fixat sigur de structura navei. Administrația poate accepta balast lichid în tancuri complet umplute care nu sunt conectate la sistemele de pompare ale navei. Atunci când se utilizează balast lichid ca balast permanent pentru a se respecta dispozițiile alineatului (1), detalii referitoare la acest balast lichid trebuie menționate în Certificatul de conformitate și în manualul privind stabilitatea. Balastul permanent nu trebuie debarcat de pe navă sau reamplasat fără aprobarea administrației. Regula 4: Metode speciale de pescuit Navele care pescuiesc prin metode speciale datorită cărora, în timpul operațiilor de pescuit, nava este supusă acțiunii unor forțe exterioare suplimentare, trebuie să satisfacă criteriile de stabilitate conform Regulii 2 alineatul (1), sporindu-se, dacă este necesar, rigoarea acestora într-o măsură considerată satisfăcătoare de administrație. Navele care practică traularea la travers trebuie să satisfacă următoarele criterii sporite de stabilitate: (a) criteriile referitoare la aria situată sub brațele de redresare și la mărimea brațelor de redresare, menționate de Regula 2 alineatul (1) literele (a) și (b) trebuie să fie majorate cu 20 %;		
--	---	--	--

Administrația se asigură că aceste criterii sporite de stabilitate pentru traularea la travers sunt îndeplinite în condițiile de operare menționate la Regula 7 alineatul (1) din prezentul capitol. Pentru calculul stabilității, bigile sunt considerate ridicate la un unghi de 45° față de orizontală. Regula 5: Vântul puternic și ruliul Navele trebuie să reziste la acțiunea vântului puternic și a ruliului asociate cu condițiile mării, ținând seama de condițiile meteorologice sezoniere, starea mării în care nava este operată, tipul și modul ei de lucru. Calculele relevante sunt efectuate în conformitate cu Codul OMI privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave. Regula 8: Acoperirea cu gheață Această regulă se aplică, în afara cazului în care modificarea acumulării de gheață, lăsată la latitudinea administrației prin Recomandarea 2 (¹⁵), nu este permisă. Regula 9: Proba de înclinare În cazul în care o navă suferă transformări constructive care afectează situația de navă goală și/sau poziția centrului ei de greutate, ea este din nou supusă unei probe de înclinări, în cazul în care administrația consideră acest lucru necesar, având în vedere rezerva de stabilitate a navei, iar informațiile referitoare la stabilitate sunt revizuite. Totuși, dacă variația greutății navei goale depășește 2 % din greutatea inițială a navei goale și nu se poate demonstra prin calcul că nava continuă să satisfacă criteriile de stabilitate, nava este re-înclinată. Regula 12: Înălțimea etravei Înălțimea etravei trebuie să fie suficientă pentru a preveni îmbarcarea unei cantități excesive de apă.	(b) înălțimea metacentrică nu trebuie să fie mai mică de 500 mm; (c) criteriile așa cum sunt definite la litera (a) sunt aplicabile numai navelor cu o putere de propulsie instalată care nu depășește valorile în kilowați obținute cu formulele următoare: — $N = 0,6 L_s^2$ pentru navele cu lungimea de 35 metri sau mai mică, — $N = 0,7 L_s^2$ pentru navele cu lungimea de 37 metri sau mai mare; — pentru o lungime intermediară a navei, coeficientul pentru L_s se determină prin interpolare între 0,6 și 0,7; — L_s este lungimea maximă în conformitate cu Certificatul de tonaj. Dacă puterea de propulsie instalată este mai mare decât puterea de propulsie standard obținută cu formulele de mai sus, criteriile de stabilitate menționate la litera (a) sunt majorate direct proporțional cu creșterea puterii de propulsie. Administrația se asigură că aceste criterii sporite de stabilitate pentru traularea la travers sunt îndeplinite în condițiile de operare menționate la Regula 7 alineatul (1) din prezentul capitol. Pentru calculul stabilității, bigile sunt considerate ridicate la un unghi de 45° față de orizontală. Regula 5: Vântul puternic și ruliul Navele trebuie să reziste la acțiunea vântului puternic și a ruliului asociate cu condițiile mării, ținând seama de condițiile meteorologice sezoniere, starea mării în care nava este operată, tipul și modul ei de lucru. Calculele relevante sunt		
--	--	--	--

Pentru navele care operează în zone limitate numai la 10 mile depărtare de coastă, înălțimea minimă a etravei este cea considerată satisfăcătoare de către administrație și trebuie determinată ținând cont de condițiile meteorologice sezoniere, de starea mării în care urmează să opereze nava, de tipul navei și de modul său de operare. Pentru navele care operează în oricare alte zone: situația în care, în timpul operațiunilor de pescuit, captura de pește este depozitată în magaziile de pește prin guri de magazie care sunt situate pe puntea de lucru expusă în prova rufului sau a suprastructurii, înălțimea minimă a etravei trebuie determinată utilizând metoda de calcul prezentată în recomandarea 4 addenda 3 la Actul final al Conferinței de la Torremolinos; situația în care captura de pește este depozitată în magaziile de pește printr-o gură de magazie care este situată pe puntea de lucru expusă, protejată de un ruf sau o suprastructură, înălțimea minimă a etravei trebuie calculată în conformitate cu Regula 39 a Anexei I la Convenția internațională privind liniile de încărcare (1966), dar nu este mai mică de 2 000 mm. În funcție de această înălțime este determinat pescajul maxim admisibil de operare, în locul bordului liber de vară atribuit. Regula 14: Compartimentarea și stabilitatea de avarie Navele cu lungimea de 100 metri sau mai mare, care transportă un număr de 100 persoane sau mai mult, trebuie să poată să rămână în stare de plutire cu o stabilitate pozitivă, după inundarea oricărui compartiment considerat avariat, ținând cont de tipul navei, serviciul căruia îi este destinată și zona de exploatare preconizată (¹⁶). Calculele sunt efectuate în conformitate cu indicația menționată în nota de subsol.	efectuate în conformitate cu Codul OMI privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave. Regula 8: Acoperirea cu gheață Această regulă se aplică, în afara cazului în care modificarea acumulării de gheață, lăsată la latitudinea administrației prin Recomandarea 2, nu este permisă. Regula 9: Proba de înclinare În cazul în care o navă suferă transformări constructive care afectează situația de navă goală și/sau poziția centrului ei de greutate, ea este din nou supusă unei probe de înclinări, în cazul în care administrația consideră acest lucru necesar, având în vedere rezerva de stabilitate a navei, iar informațiile referitoare la stabilitate sunt revizuite. Totuși, dacă variația greutatei navei goale depășește 2 % din greutatea inițială a navei goale și nu se poate demonstra prin calcul că nava continuă să satisfacă criteriile de stabilitate, nava este re-inclinată. Regula 12: Înălțimea etravei Înălțimea etravei trebuie să fie suficientă pentru a preveni îmbarcarea unei cantități excesive de apă. Pentru navele care operează în zone limitate numai la 10 mile depărtare de coastă, înălțimea minimă a etravei este cea considerată satisfăcătoare de către administrație și trebuie determinată ținând cont de condițiile meteorologice sezoniere, de starea mării în care urmează să opereze nava, de tipul navei și de modul său de operare. Pentru navele care operează în oricare alte zone:		
--	---	--	--

**CAPITOLUL IV: MAȘINI ȘI INSTALAȚII
ELECTRICE ȘI ÎNCĂPERI DE MAȘINI
NESUPRAVEGHEATE PERIODIC**

Regula 3: Generalități

Instalațiile principale de propulsie, dispozitivele de comandă, tubulatura de aburi, instalațiile de combustibil, de aer comprimat, electrice și frigorifice; mașinile auxiliare; căldările și alte recipiente sub presiune; tubulatura și instalațiile de pompare, instalațiile de guvernare și instalațiile cu acționare mecanică, arborii și cuplajele de transmitere a puterii trebuie proiectate, construite, încercate, instalate și exploatate în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Aceste mașini și instalații, precum și instalațiile de ridicat, vinciurile, echipamentele de manipulare și prelucrare a peștelui trebuie protejate în așa fel încât să se reducă la minimum orice pericol pentru persoanele aflate la bord. O atenție specială trebuie acordată elementelor mobile, suprafețelor fierbinți și altor pericole.

Administrația se declară satisfăcută în cazul în care Regulile 16–18 sunt implementate și aplicate în mod uniform în conformitate cu normele unei organizații recunoscute (¹⁷).

Trebuie luate măsurile considerate satisfăcătoare de administrație, pentru a se asigura buna funcționare a întregului echipament în toate condițiile de operare, inclusiv în timpul manevrei navei, și trebuie adoptate dispozițiile conforme normelor unei organizații recunoscute, privind inspecțiile regulate și probele de rutină, pentru a se asigura o funcționare continuă corectă.

Navele trebuie prevăzute cu documente conforme cu normele unei organizații recunoscute, care să ateste că ele

1. în situația în care, în timpul operațiunilor de pescuit, captura de pește este depozitată în magaziile de pește prin guri de magazie care sunt situate pe puntea de lucru expusă în prova rufului sau a suprastructurii, înălțimea minimă a etravei trebuie determinată utilizând metoda de calcul prezentată în recomandarea 4 addenda 3 la Actul final al Conferinței de la Torremolinos;

2. în situația în care captura de pește este depozitată în magaziile de pește printr-o gură de magazie care este situată pe puntea de lucru expusă, protejată de un ruf sau o suprastructură, înălțimea minimă a etravei trebuie calculată în conformitate cu Regula 39 a Anexei I la Convenția internațională privind liniile de încărcare (1966), dar nu este mai mică de 2 000 mm. În funcție de această înălțime este determinat pescajul maxim admisibil de operare, în locul bordului liber de vară atribuit.

Regula 14: Compartimentarea și stabilitatea de avarie

Navele cu lungimea de 100 metri sau mai mare, care transportă un număr de 100 persoane sau mai mult, trebuie să poată să rămână în stare de plutire cu o stabilitate pozitivă, după inundarea oricărui compartiment considerat avariat, ținând cont de tipul navei, serviciul căruia îi este destinată și zona de exploatare preconizată. Calculele sunt efectuate în conformitate cu indicația menționată în nota de subsol.

**CAPITOLUL IV: MAȘINI ȘI INSTALAȚII
ELECTRICE ȘI ÎNCĂPERI DE MAȘINI
NESUPRAVEGHEATE PERIODIC**

Regula 3: Generalități

pot fi exploatate fără prezența permanentă a personalului în încăperile de mașini.

Regula 6: Căldările de abur, instalațiile de alimentare și tubulatura de abur

Fiecare căldare de abur și fiecare generator de abur fără arzător trebuie prevăzute cu cel puțin două supape de siguranță de capacitate corespunzătoare. Totuși, administrația poate permite, având în vedere debitul sau celelalte caracteristici ale oricărei căldări de abur sau generator de abur fără arzător, să se monteze numai o singură supapă de siguranță, dacă se consideră că, astfel, se oferă o protecție corespunzătoare împotriva suprapresiunii, în conformitate cu normele unei organizații recunoscute.

Regula 8: Comanda din timonerie

În cazul în care mașina de propulsie este comandată de la distanță din timonerie, trebuie aplicate următoarele dispoziții: comanda de la distanță menționată la litera (a) trebuie realizată cu un dispozitiv de comandă în conformitate cu normele unei organizații recunoscute și, dacă este necesar, cu posibilități de prevenire a supraîncărcării mașinii de propulsie.

Regula 10: Instalații pentru combustibil, ulei de ungere și alte hidrocarburi inflamabile

Tubulatura de combustibil care, în caz de defectare, ar permite scurgerea combustibilului dintr-un tanc de depozitare, tanc de decantare sau tanc de serviciu situat deasupra dublului fund, trebuie prevăzută cu un robinet sau o valvă montată pe tanc cu posibilitatea de a fi închisă dintr-un loc sigur, aflat în afara încăperii respective, în eventualitatea producerii unui incendiu în încăperea în care sunt aceste tancuri. În cazul special al deeptancurilor situate într-un tunel al liniei de axe, tunel de tubulaturi sau

Instalațiile principale de propulsie, dispozitivele de comandă, tubulatura de aburi, instalațiile de combustibil, de aer comprimat, electrice și frigorifice; mașinile auxiliare; căldările și alte recipiente sub presiune; tubulatura și instalațiile de pompare, instalațiile de guvernare și instalațiile cu acționare mecanică, arborii și cuplajele de transmitere a puterii trebuie proiectate, construite, încercate, instalate și exploatate în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Aceste mașini și instalații, precum și instalațiile de ridicat, vinciurile, echipamentele de manipulare și prelucrare a peștelui trebuie protejate în așa fel încât să se reducă la minimum orice pericol pentru persoanele aflate la bord. O atenție specială trebuie acordată elementelor mobile, suprafețelor fierbinți și altor pericole.

Administrația se declară satisfăcută în cazul în care Regulile 16–18 sunt implementate și aplicate în mod uniform în conformitate cu normele unei organizații recunoscute (¹⁷).

Trebuie luate măsurile considerate satisfăcătoare de administrație, pentru a se asigura buna funcționare a întregului echipament în toate condițiile de operare, inclusiv în timpul manevrei navei, și trebuie adoptate dispozițiile conforme normelor unei organizații recunoscute, privind inspecțiile regulate și probele de rutină, pentru a se asigura o funcționare continuă corectă.

Navele trebuie prevăzute cu documente conforme cu normele unei organizații recunoscute, care să ateste că ele pot fi exploatate fără prezența permanentă a personalului în încăperile de mașini.

Regula 6: Căldările de abur, instalațiile de alimentare și tubulatura de abur

încăperi similare, valvele trebuie montate pe deeptancuri, dar în caz de incendiu trebuie să existe posibilitatea închiderii tubulaturilor cu ajutorul unei valve suplimentare pe tubulatura sau tubulaturile din exteriorul tunelului sau încăperii similare. În cazul când o astfel de valvă suplimentară este montată în încăperea de mașini, ea trebuie acționată din afara acestei încăperi. Tubulatura de combustibil, precum și valvele și armăturile acesteia, trebuie să fie din oțel sau alt material echivalent, cu condiția ca tubulatura flexibilă care poate fi utilizată să fie minimă. Această tubulatură flexibilă și piesele de cuplare trebuie să aibă o rezistență corespunzătoare și trebuie fabricate din materiale aprobate, rezistente la foc sau care să aibă o protecție rezistentă la foc, în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Montarea acestei tubulaturi flexibile trebuie realizată în conformitate cu Circulara 647 „Linii directe pentru reducerea la minimum a scurgerilor din instalații cu lichide inflamabile” a Comitetului Securității Maritime a Organizației Maritime Internaționale. Amenajările pentru stocarea, distribuția și utilizarea uleiului folosit în instalațiile de ungere sub presiune trebuie să fie conforme cu normele unei organizații recunoscute. Aceste măsuri în încăperile de mașini de categoria A și, pe cât posibil, în alte încăperi de mașini, trebuie să corespundă cel puțin dispozițiilor alineatelor (1), (3), (6) și (7) și dispozițiilor alineatelor (2) și (4), în măsura în care este necesar, în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Acest lucru nu exclude folosirea vizoarelor de sticlă în instalațiile de ungere, cu condiția demonstrării prin teste că aceste vizore de sticlă au o rezistență corespunzătoare la foc. Amenajările pentru stocarea, distribuirea și utilizarea hidrocarburilor inflamabile folosite sub presiune în	Fiecare încălzire de abur și fiecare generator de abur fără arzător trebuie prevăzute cu cel puțin două supape de siguranță de capacitate corespunzătoare. Totuși, administrația poate permite, având în vedere debitul sau celelalte caracteristici ale oricărei încălziri de abur sau generator de abur fără arzător, să se monteze numai o singură supapă de siguranță, dacă se consideră că, astfel, se oferă o protecție corespunzătoare împotriva suprapresiunii, în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Regula 8: Comanda din timonerie În cazul în care mașina de propulsie este comandată de la distanță din timonerie, trebuie aplicate următoarele dispoziții: comanda de la distanță menționată la litera (a) trebuie realizată cu un dispozitiv de comandă în conformitate cu normele unei organizații recunoscute și, dacă este necesar, cu posibilități de prevenire a supraîncărcării mașinii de propulsie. Regula 10: Instalații pentru combustibil, ulei de ungere și alte hidrocarburi inflamabile Tubulatura de combustibil care, în caz de defectare, ar permite scurgerea combustibilului dintr-un tanc de depozitare, tanc de decantare sau tanc de serviciu situat deasupra dublului fund, trebuie prevăzută cu un robinet sau o valvă montată pe tanc cu posibilitatea de a fi închisă dintr-un loc sigur, aflat în afara încăperii respective, în eventualitatea producerii unui incendiu în încăperea în care sunt aceste tancuri. În cazul special al deeptancurilor situate într-un tunel al liniei de axe, tunel de tubulaturi sau încăperi similare, valvele trebuie montate pe deeptancuri, dar în caz de incendiu trebuie să existe	
---	---	--

sistemele de transmisie a puterii, altele decât hidrocarburile la care se face referire la alineatul (10), în sistemele de comandă, antrenare și încălzire, trebuie să fie conforme cu normele unei organizații recunoscute. În încăperile în care se află surse de aprindere, aceste amenajări trebuie să respecte, cel puțin, dispozițiile alineatelor (2) și (6) și dispozițiile alineatelor (3) și (7) în privința rezistenței și construcției.

Regula 12: Protecția împotriva zgomotului

Trebuie adoptate măsuri pentru reducerea efectelor zgomotului asupra personalului din încăperile de mașini până la nivelurile impuse de Codul OMI privind nivelurile de zgomot la bordul navelor (¹⁸).

Regula 13: Transmisia de cârmă

Navele trebuie prevăzute cu o transmisie principală de cârmă și cu un mijloc auxiliar de acționare a cârmei în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Transmisia principală de cârmă și mijloacele auxiliare de acționare a cârmei trebuie să fie astfel amplasate încât, pe cât este posibil și practic, o singură defecțiune la una din ele să nu o facă inutilizabilă pe cealaltă.

Regula 16: Sursa principală de energie electrică

În cazul în care energia electrică este singurul mijloc care asigură serviciile auxiliare indispensabile propulsiei și siguranței navei, trebuie prevăzută o sursă principală de energie cuprinzând cel puțin două grupuri generatoare, din care unul poate fi acționat de motorul principal. În conformitate cu normele unei organizații recunoscute, pot fi acceptate alte soluții având o putere electrică echivalentă.

posibilitatea închiderii tubulaturilor cu ajutorul unei valve suplimentare pe tubulatura sau tubaturile din exteriorul tunelului sau încăperii similare. În cazul când o astfel de valvă suplimentară este montată în încăperea de mașini, ea trebuie acționată din afara acestei încăperi.

Tubulatura de combustibil, precum și valvele și armăturile acesteia, trebuie să fie din oțel sau alt material echivalent, cu condiția ca tubulatura flexibilă care poate fi utilizată să fie minimă. Această tubulatură flexibilă și piesele de cuplare trebuie să aibă o rezistență corespunzătoare și trebuie fabricate din materiale aprobate, rezistente la foc sau care să aibă o protecție rezistentă la foc, în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Montarea acestei tubaturi flexibile trebuie realizată în conformitate cu Circulara 647 „Linii directe pentru reducerea la minimum a scurgerilor din instalații cu lichide inflamabile” a Comitetului Securității Maritime a Organizației Maritime Internaționale.

Amenajările pentru stocarea, distribuția și utilizarea uleiului folosit în instalațiile de ungere sub presiune trebuie să fie conforme cu normele unei organizații recunoscute. Aceste măsuri în încăperile de mașini de categoria A și, pe cât posibil, în alte încăperi de mașini, trebuie să corespundă cel puțin dispozițiilor alineatelor (1), (3), (6) și (7) și dispozițiilor alineatelor (2) și (4), în măsura în care este necesar, în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Acest lucru nu exclude folosirea vizoarelor de sticlă în instalațiile de ungere, cu condiția demonstrării prin teste că aceste vizoare de sticlă au o rezistență corespunzătoare la foc.

Amenajările pentru stocarea, distribuția și utilizarea hidrocarburilor inflamabile folosite sub presiune în sistemele de transmisie a puterii, altele decât hidrocarburile la care se

CAPITOLUL V: PROTECȚIA CONTRA INCENDIILOR, DETECTAREA INCENDIILOR, STINGEREA ȘI COMBATAREA INCENDIILOR

Regula 1: Generalități

Metoda IIIF - montarea unei instalații automate de detectare și de alarmă în caz de incendiu, în toate încăperile unde există riscul declanșării unui incendiu, în general fără restricție în ceea ce privește tipul pereților interiori de separație, sub rezerva ca suprafața oricărei încăperi sau a oricărui ansamblu de încăperi de locuit limitate de construcții de tip „A” și „B” să nu depășească în nici un caz 50 m². Totuși, administrația poate aproba creșterea acestei suprafețe pentru spații publice până la 75 m².

Regula 2: Definiții

„Material incombustibil” - un material care nu arde și nici nu emite vapori inflamabili în cantitate suficientă pentru a se autoaprinde când este încălzit la cca. 750 °C, această proprietate fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc (¹⁹). Orice alt material este considerat material combustibil.

Alineatul (2) „test standard al rezistenței la foc” se citește după cum urmează:

„testul standard de rezistență la foc” - operația prin care eșantioane prelevate din pereți relevanți sau punți relevante sunt supuse, în cuptorul de testare, la temperaturi corespunzătoare cu aproximație curbei standard de temperatură. Metodele de testare sunt în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Administrația poate cere o testare a peretelui sau a punții prototip, pentru a se asigura că sunt îndeplinite cerințele

face referire la alineatul (10), în sistemele de comandă, antrenare și încălzire, trebuie să fie conforme cu normele unei organizații recunoscute. În încăperile în care se află surse de aprindere, aceste amenajări trebuie să respecte, cel puțin, dispozițiile alineatelor (2) și (6) și dispozițiile alineatelor (3) și (7) în privința rezistenței și construcției.

Regula 12: Protecția împotriva zgomotului

Trebuie adoptate măsuri pentru reducerea efectelor zgomotului asupra personalului din încăperile de mașini până la nivelurile impuse de Codul OMI privind nivelurile de zgomot la bordul navelor.

Regula 13: Transmisia de cârmă

Navele trebuie prevăzute cu o transmisie principală de cârmă și cu un mijloc auxiliar de acționare a cârmei în conformitate cu normele unei organizații recunoscute. Transmisia principală de cârmă și mijloacele auxiliare de acționare a cârmei trebuie să fie astfel amplasate încât, pe cât este posibil și practic, o singură defecțiune la una din ele să nu o facă inutilizabilă pe cealaltă.

Regula 16: Sursa principală de energie electrică

În cazul în care energia electrică este singurul mijloc care asigură serviciile auxiliare indispensabile propulsiei și siguranței navei, trebuie prevăzută o sursă principală de energie cuprinzând cel puțin două grupuri generatoare, din care unul poate fi acționat de motorul principal. În conformitate cu normele unei organizații recunoscute, pot fi acceptate alte soluții având o putere electrică echivalentă.

de mai sus în ceea ce privește integritatea și creșterea temperaturii în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Administrația poate cere testarea unei construcții prototip, pentru a se asigura că sunt îndeplinite cerințele de mai sus în ceea ce privește integritatea și creșterea temperaturii în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Administrația poate cere testarea unei construcții prototip, pentru a se asigura că este îndeplinită cerința de mai sus în ceea ce privește integritatea și creșterea temperaturii în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Puterea lentă de propagare a flăcării arată că suprafața în cauză va limita, în mod corespunzător, propagarea flăcării, aceasta fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Regula 4: Pereții situați în interiorul încăperilor de locuit și de serviciu

Metoda IIIF - Nu trebuie să existe nici o restricție privind construcția pereților care, conform acestei reguli sau altor reguli din această parte, nu trebuie să fie construcții de tipul „A” sau „B”. În nici un caz suprafața unei încăperi sau a unui grup de încăperi de locuit limitate de o construcție continuă de tip „A” sau „B” nu trebuie să depășească 50 m², cu excepția cazurilor particulare în care se cer pereți de tip „C” conform tabelului 1 de la Regula 7. Totuși, administrația poate aproba creșterea acestei suprafețe pentru spațiile publice până la 75 m².

Regula 7: Rezistența la foc a pereților și punților

CAPITOLUL V: PROTECȚIA CONTRA INCENDIILOR, DETECTAREA INCENDIILOR, STINGEREA ȘI COMBATEREA INCENDIILOR

Regula 1: Generalități

Metoda IIIF - montarea unei instalații automate de detectare și de alarmă în caz de incendiu, în toate încăperile unde există riscul declanșării unui incendiu, în general fără restricție în ceea ce privește tipul pereților interiori de separație, sub rezerva ca suprafața oricărei încăperi sau a oricărui ansamblu de încăperi de locuit limitate de construcții de tip „A” și „B” să nu depășească în nici un caz 50 m². Totuși, administrația poate aproba creșterea acestei suprafețe pentru spații publice până la 75 m².

Regula 2: Definiții

„Material incombustibil” - un material care nu arde și nici nu emite vapori inflamabili în cantitate suficientă pentru a se autoaprinde când este încălzit la cca. 750 °C, această proprietate fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc. Orice alt material este considerat material combustibil.

Alineatul (2) „test standard al rezistenței la foc” se citește după cum urmează:

„testul standard de rezistență la foc” - operația prin care eșantioane prelevate din pereți relevanți sau punți relevante sunt supuse, în cuptorul de testare, la temperaturi corespunzătoare cu aproximație curbei standard de temperatură. Metodele de testare sunt în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

*În cazul în care apare un asterisc în tabele, este nevoie ca separația să fie din oțel sau un material echivalent, dar nu este necesar să fie de tip „A”.

Când o punte este penetrată de cabluri electrice, țevi sau conducte de ventilație, trecerile sunt construite etanșe pentru a preveni trecerea flăcărilor și a fumului.

Regula 8: Detalii de construcție

cu excepția încăperilor de marfă sau a compartimentelor frigorifice din încăperile de serviciu, materialele izolante trebuie să fie incombustibile. Izolațiile împotriva condensării și produsele adezive folosite la izolare, precum și izolația armăturilor tubulaturii instalației frigorifice nu trebuie să fie din materiale incombustibile, dar utilizarea lor trebuie redusă la minimum posibil, iar suprafețele lor expuse trebuie să aibă o putere lentă de propagare a flăcării, aceasta fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc. În încăperile în care este posibilă pătrunderea produselor petroliere, suprafața izolației trebuie să fie impenetrabilă la hidrocarburi și vapori de hidrocarburi.

Regula 9: Instalații de ventilație

Conductele de ventilație trebuie să fie din materiale incombustibile. Totuși, conductele scurte care nu depășesc, în general, 2 metri lungime și au o secțiune transversală care nu depășește 0,02 m², nu este nevoie să fie din materiale incombustibile, sub rezerva următoarelor condiții:

este conducte trebuie să fie dintr-un material care prezintă un pericol redus de incendiu, această caracteristică fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Administrația poate cere o testare a peretelui sau a punții prototip, pentru a se asigura că sunt îndeplinite cerințele de mai sus în ceea ce privește integritatea și creșterea temperaturii în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Administrația poate cere testarea unei construcții prototip, pentru a se asigura că sunt îndeplinite cerințele de mai sus în ceea ce privește integritatea și creșterea temperaturii în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Administrația poate cere testarea unei construcții prototip, pentru a se asigura că este îndeplinită cerința de mai sus în ceea ce privește integritatea și creșterea temperaturii în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Puterea lentă de propagare a flăcării arată că suprafața în cauză va limita, în mod corespunzător, propagarea flăcării, aceasta fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Regula 4: Pereții situați în interiorul încăperilor de locuit și de serviciu

Metoda IIIF - Nu trebuie să existe nici o restricție privind construcția pereților care, conform acestei reguli sau altor reguli din această parte, nu trebuie să fie construcții de tipul „A” sau „B”. În nici un caz suprafața unei încăperi sau a unui grup de încăperi de locuit limitate de o construcție continuă de tip „A” sau „B” nu trebuie să depășească 50 m², cu excepția cazurilor particulare în care se cer pereți de tip „C” conform tabelului 1 de la Regula 7. Totuși, administrația poate aproba

Regula 11: Diverse Vopselele, lacurile și alte produse de finisare folosite pe suprafețele interioare expuse nu trebuie să degajeze cantități mari de fum, gaze sau vapori toxici, determinate în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc. Regula 12: Depozitarea buteliilor de gaz și a materialelor periculoase Nu este permisă amplasarea cablurilor și aparatele electrice în interiorul compartimentelor în care se află depozitate lichidele foarte inflamabile sau gazele lichefiate, cu excepția cazului când ele sunt necesare pentru serviciul în interiorul respectivului compartiment. În cazul în care aparatele electrice sunt astfel instalate, ele trebuie să fie certificate din punct de vedere al siguranței și să respecte dispozițiile relevante din Standardul internațional IEC publicația 79 „Aparatură electrică pentru atmosferă cu gaze explozive”. Sursele de căldură trebuie ținute la distanță de aceste încăperi și trebuie prevăzute panouri purtând mențiunea „Fumatul oprit” și „Interzis focul deschis”, afișate la loc vizibil. Regula 13: Căi de evacuare Scările verticale și înclinate care duc la și din toate încăperile de locuit și în încăperile în care echipajul lucrează în mod normal, altele decât încăperile de mașini, trebuie dispuse astfel încât să ofere căi imediate de evacuare către puntea deschisă și de acolo către bărcile și plutele de salvare. În special în legătură cu aceste încăperi: continuitatea căilor de evacuare trebuie să fie considerată satisfăcătoare de către administrație. Scările și coridoarele utilizate drept căi de evacuare trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 700 mm și trebuie să aibă o balustradă	creșterea acestei suprafețe pentru spațiile publice până la 75 m². Regula 7: Rezistența la foc a pereților și punților În cazul în care apare un asterisc în tabele, este nevoie ca separația să fie din oțel sau un material echivalent, dar nu este necesar să fie de tip „A”. Când o punte este penetrată de cabluri electrice, țevi sau conducte de ventilație, trecerile sunt construite etanșe pentru a preveni trecerea flăcărilor și a fumului. Regula 8: Detalii de construcție (a) Cu excepția încăperilor de marfă sau a compartimentelor frigorifice din încăperile de serviciu, materialele izolante trebuie să fie incombustibile. Izolațiile împotriva condensării și produsele adezive folosite la izolare, precum și izolația armăturilor tubulaturii instalației frigorifice nu trebuie să fie din materiale incombustibile, dar utilizarea lor trebuie redusă la minimum posibil, iar suprafețele lor expuse trebuie să aibă o putere lentă de propagare a flăcării, aceasta fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc. În încăperile în care este posibilă pătrunderea produselor petroliere, suprafața izolației trebuie să fie impenetrabilă la hidrocarburi și vapori de hidrocarburi. Regula 9: Instalații de ventilație Conductele de ventilație trebuie să fie din materiale incombustibile. Totuși, conductele scurte care nu depășesc, în general, 2 metri lungime și au o secțiune transversală care nu		
--	--	--	--

pe cel puțin una din laturi. Ușile care asigură accesul la scări trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 700 mm. Trebuie să existe două căi de evacuare din fiecare încăpere de mașini de categoria A, care constau din: – două seturi de scări din oțel, cât se poate de depărtate între ele, care duc la ușile aflate la partea superioară a încăperii și la fel de depărtate între ele, permițând accesul la puntea deschisă. În general, una din aceste scări trebuie să ofere protecție continuă împotriva focului începând de la partea inferioară a încăperii și până într-un loc sigur situat în afara acesteia. Totuși, administrația poate să nu impună această protecție dacă, în virtutea unor amenajări sau dimensiuni speciale ale încăperii de mașini, există o cale de evacuare sigură de la partea inferioară a acestei încăperi. Această protecție trebuie să fie din oțel, trebuie izolată conform normei „A-60” și trebuie să fie prevăzută, la partea inferioară, cu o ușă din oțel conform normei „A-60” cu auto-închidere; sau Regula 14: Instalații automate de sprinklere, de alarmă de incendiu și de detectare a incendiilor (Metoda IIF) Pentru fiecare secțiune a acestei instalații, trebuie să existe sprinklere de rezervă. Sprinklerele de rezervă trebuie să includă toate tipurile și mărimile montate pe navă. Numărul lor se calculează astfel: – când sunt montate mai puțin de 100 sprinklere: 3 sprinklere de rezervă; – când sunt montate mai puțin de 300 sprinklere: 6 sprinklere de rezervă; – când sunt montate între 300 și 1 000 de sprinklere: 12 sprinklere de rezervă.	depășește 0,02 m², nu este nevoie să fie din materiale incombustibile, sub rezerva următoarelor condiții: (i) aceste conducte trebuie să fie dintr-un material care prezintă un pericol redus de incendiu, această caracteristică fiind determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc. Regula 11: Diverse Vopselele, lacurile și alte produse de finisare folosite pe suprafețele interioare expuse nu trebuie să degajeze cantități mari de fum, gaze sau vapori toxici, determinate în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc. Regula 12: Depozitarea buteliilor de gaz și a materialelor periculoase Nu este permisă amplasarea cablurilor și aparatele electrice în interiorul compartimentelor în care se află depozitate lichidele foarte inflamabile sau gazele lichefiate, cu excepția cazului când ele sunt necesare pentru serviciul în interiorul respectivului compartiment. În cazul în care aparatele electrice sunt astfel instalate, ele trebuie să fie certificate din punct de vedere al siguranței și să respecte dispozițiile relevante din Standardul internațional IEC publicația 79 „Aparatură electrică pentru atmosferă cu gaze explozive”. Sursele de căldură trebuie ținute la distanță de aceste încăperi și trebuie prevăzute panouri purtând mențiunea „Fumatul oprit” și „Interzis focul deschis”, afișate la loc vizibil. Regula 13: Căi de evacuare		
---	---	--	--

Regula 15: Instalații automate de alarmă de incendiu și de detectare a incendiilor (Metoda IIF)

Instalația trebuie să se declanșeze sub efectul unei temperaturi anormale a aerului, a unei concentrații anormale de fum sau datorită altor factori care indică un început de incendiu în oricare dintre încăperile care trebuie protejate. Detectoarele care reacționează la temperatura aerului nu trebuie să se declanșeze la o temperatură mai mică de 54 °C și trebuie să se declanșeze la o temperatură ce nu depășește 78 °C, dacă creșterea de temperatură până la aceste valori nu depășește 1 °C pe minut. Dacă administrația este de acord, temperatura de declanșare poate fi mărită cu maximum 30 °C peste temperatura maximă prevăzută la partea superioară a încăperii în cazul uscătoriilor și încăperilor similare unde temperatura ambiantă este de obicei ridicată. Instalațiile care sunt sensibile la concentrația fumului trebuie să se declanșeze la scăderea intensității fascicolului de lumină transmis. Detectorii de fum trebuie certificați să opereze înainte ca densitatea fumului să depășească 12,5 % obscuritate pe metru, dar nu înainte ca densitatea fumului să depășească 2 % obscuritate pe metru. Alte metode de declanșare la fel de eficiente pot fi acceptate de administrație. Instalația de detectare nu trebuie utilizată în alte scopuri decât pentru detectarea incendiilor.

Regula 17: Pompe de incendiu

Dacă, din cauza unui incendiu într-un compartiment oarecare, toate pompele de incendiu sunt inutilizabile, trebuie să existe un mijloc alternativ de alimentare cu apă pentru stingerea incendiului. La navele cu o lungime de 75 metri sau mai mare, acest al doilea mijloc trebuie să fie o pompă fixă de incendiu de avarie acționată independent. Această pompă de incendiu de avarie trebuie să furnizeze două jeturi de apă la o presiune minimă de 0,25 N/mm².

Scările verticale și înclinate care duc la și din toate încăperile de locuit și în încăperile în care echipajul lucrează în mod normal, altele decât încăperile de mașini, trebuie dispuse astfel încât să ofere căi imediate de evacuare către puntea deschisă și de acolo către bărcile și plutele de salvare. În special în legătură cu aceste încăperi:

(e) continuitatea căilor de evacuare trebuie să fie considerată satisfăcătoare de către administrație. Scările și coridoarele utilizate drept căi de evacuare trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 700 mm și trebuie să aibă o balustradă pe cel puțin una din laturi. Ușile care asigură accesul la scări trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 700 mm.

Trebuie să existe două căi de evacuare din fiecare încăpere de mașini de categoria A, care constau din:

(a) două seturi de scări din oțel, cât se poate de depărtate între ele, care duc la ușile aflate la partea superioară a încăperii și la fel de depărtate între ele, permițând accesul la puntea deschisă. În general, una din aceste scări trebuie să ofere protecție continuă împotriva focului începând de la partea inferioară a încăperii și până într-un loc sigur situat în afara acesteia. Totuși, administrația poate să nu impună această protecție dacă, în virtutea unor amenajări sau dimensiuni speciale ale încăperii de mașini, există o cale de evacuare sigură de la partea inferioară a acestei încăperi. Această protecție trebuie să fie din oțel, trebuie izolată conform normei „A-60” și trebuie să fie prevăzută, la partea inferioară, cu o ușă din oțel conform normei „A-60” cu auto-închidere; sau

Regula 14: Instalații automate de sprinklere, de alarmă de incendiu și de detectare a incendiilor (Metoda IIF)

Regula 20: Stingătoare de incendiu Pentru fiecare tip de stingător de la bord, care poate fi reîncărcat la bord, trebuie prevăzute: încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60. Pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă. Instrucțiunile de reîncărcare trebuie păstrate la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective. Stingătoarele de incendiu trebuie examinate anual de către o persoană competentă, autorizată de către administrație. Fiecare stingător trebuie prevăzut cu un marcaj indicând faptul că a fost examinat. Trebuie verificată presiunea hidraulică pentru toate stingătoarele cu agent de stingere presurizat permanent și pentru buteliile cu agent propulsor pentru stingătoarele nepresurizate, la fiecare 10 ani. Regula 21: Stingătoare de incendiu portabile din posturi de comandă și încăperi de locuit și de serviciu Pentru stingătoarele care pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60. Pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă. Instrucțiunile de reîncărcare trebuie păstrate la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective.	Pentru fiecare secțiune a acestei instalații, trebuie să existe sprinklere de rezervă. Sprinklerele de rezervă trebuie să includă toate tipurile și mărimile montate pe navă. Numărul lor se calculează astfel: — când sunt montate mai puțin de 100 sprinklere: 3 sprinklere de rezervă; — când sunt montate mai puțin de 300 sprinklere: 6 sprinklere de rezervă; — când sunt montate între 300 și 1 000 de sprinklere: 12 sprinklere de rezervă. Regula 15: Instalații automate de alarmă de incendiu și de detectare a incendiilor (Metoda IIIF) Instalația trebuie să se declanșeze sub efectul unei temperaturi anormale a aerului, a unei concentrații anormale de fum sau datorită altor factori care indică un început de incendiu în oricare dintre încăperile care trebuie protejate. Detectoarele care reacționează la temperatura aerului nu trebuie să se declanșeze la o temperatură mai mică de 54 °C și trebuie să se declanșeze la o temperatură ce nu depășește 78 °C, dacă creșterea de temperatură până la aceste valori nu depășește 1 °C pe minut. Dacă administrația este de acord, temperatura de declanșare poate fi mărită cu maximum 30 °C peste temperatura maximă prevăzută la partea superioară a încăperii în cazul uscătoriilor și încăperilor similare unde temperatura ambiantă este de obicei ridicată. Instalațiile care sunt sensibile la concentrația fumului trebuie să se declanșeze la scăderea intensității fascicolului de lumină transmis. Detectorii de fum trebuie certificați să opereze înainte ca densitatea fumului să depășească 12,5 % obscuritate pe metru, dar nu înainte ca densitatea fumului să depășească 2 % obscuritate pe metru.	
---	---	--

Regula 24: Echipamente pentru pompieri Trebuie prevăzute cel puțin două echipamente pentru pompieri. Echipamentele trebuie să fie conforme cu capitolul III regulile 2.1, 2.1.1 și 2.1.2 din Codul OMI pentru instalațiile de protecție contra incendiului. Trebuie prevăzute două încărcări de rezervă pentru fiecare aparat de respirație cerut. Regula 25: Planul privind combaterea incendiilor Planul privind combaterea incendiilor trebuie afișat permanent. Conținutul acestui plan trebuie să fie conform cu Rezoluția OMI A.654(16) „Simboluri grafice pentru planul privind combaterea incendiilor” și Rezoluția OMI A.756(18) „Linii directe asupra informațiilor care trebuie prevăzute în planul privind combaterea incendiilor”. Regula 28: Protecția constructivă contra incendiilor La navele având corpul din materiale incombustibile, punțile și pereții care separă încăperile de mașini de categoria A de încăperile de locuit, încăperile de serviciu sau de posturile de comandă trebuie să fie construcții de tip „A-60”, dacă încăperea de mașini de categoria A nu este prevăzută cu o instalație fixă de stins incendiul, și construcții de tip „A-30”, dacă o asemenea instalație este prevăzută. Punțile și pereții care separă alte încăperi de mașini de încăperi de locuit, încăperi de serviciu și posturi de comandă trebuie să fie construcții de tip „A-0”. Punțile și pereții care separă posturile de comandă de încăperile de locuit și încăperile de serviciu trebuie să fie construcții de tip „A” în conformitate cu tabelele 1 și 2 din Regula 7 a prezentului capitol, cu excepția cazului când administrația poate permite instalarea de pereți de tip „B-15” pentru a separa astfel de încăperi, ca de exemplu	Alte metode de declanșare la fel de eficiente pot fi acceptate de administrație. Instalația de detectare nu trebuie utilizată în alte scopuri decât pentru detectarea incendiilor. Regula 17: Pompe de incendiu Dacă, din cauza unui incendiu într-un compartiment oarecare, toate pompele de incendiu sunt inutilizabile, trebuie să existe un mijloc alternativ de alimentare cu apă pentru stingerea incendiului. La navele cu o lungime de 75 metri sau mai mare, acest al doilea mijloc trebuie să fie o pompă fixă de incendiu de avarie acționată independent. Această pompă de incendiu de avarie trebuie să furnizeze două jeturi de apă la o presiune minimă de 0,25 N/mm². Regula 20: Stingătoare de incendiu 1. Pentru fiecare tip de stingător de la bord, care poate fi reîncărcat la bord, trebuie prevăzute: încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60. 2. Pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă. 3. Instrucțiunile de reîncărcare trebuie păstrate la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective. Stingătoarele de incendiu trebuie examinate anual de către o persoană competentă, autorizată de către administrație. Fiecare stingător trebuie prevăzut cu un marcaj indicând faptul că a fost examinat. Trebuie verificată presiunea hidraulică pentru toate stingătoarele cu agent de stingere presurizat		
---	---	--	--

cabina căpitanului de tOMInerie, când astfel de spații sunt considerate ca făcând parte din tOMInerie. Regula 31: Diverse Suprafețele expuse din interiorul încăperilor de locuit, încăperilor de serviciu, posturilor de comandă, coridoarelor și caselor scărilor, precum și suprafețele ascunse din spatele pereților, plafoanelor, căptușelilor și acoperirilor din încăperile de locuit, încăperile de serviciu și posturile de comandă trebuie să aibă o putere redusă de propagare a flăcării, determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc. Vopselele, lacurile și alte produse de finisare folosite pe suprafețele interioare expuse nu trebuie să degajeze cantități mari de fum, gaze sau vapori toxici, determinate în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc. Regula 32: Depozitarea buteliilor de gaz și a materialelor periculoase Nu este permisă amplasarea cablurilor și a aparatelor electrice în interiorul compartimentelor în care se află depozitate lichidele foarte inflamabile sau gazele lichefiate, cu excepția cazului când ele sunt necesare pentru serviciul în interiorul respectivului compartiment. În cazul în care aparate electrice sunt astfel instalate, ele trebuie să fie certificate din punct de vedere al siguranței și să respecte dispozițiile relevante din Standardul internațional IEC publicația 79 „Aparatură electrică pentru atmosferă cu gaze explozive”. Sursele de căldură trebuie ținute la distanță de aceste încăperi și trebuie prevăzute panouri purtând mențiunea „Fumatul oprit” și „Interzis focul deschis”, afișate la loc vizibil. Regula 38: Stingătoare de incendiu	permanent și pentru buteliile cu agent propulsor pentru stingătoarele nepresurizate, la fiecare 10 ani. Regula 21: Stingătoare de incendiu portabile din posturi de comandă și încăperi de locuit și de serviciu 1. Pentru stingătoarele care pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60. 2. Pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă. 3. Instrucțiunile de reîncărcare trebuie păstrate la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective. Regula 24: Echipamente pentru pompieri Trebuie prevăzute cel puțin două echipamente pentru pompieri. Echipamentele trebuie să fie conforme cu capitolul III regulile 2.1, 2.1.1 și 2.1.2 din Codul OMI pentru instalațiile de protecție contra incendiului. Trebuie prevăzute două încărcări de rezervă pentru fiecare aparat de respirație cerut. Regula 25: Planul privind combaterea incendiilor Planul privind combaterea incendiilor trebuie afișat permanent. Conținutul acestui plan trebuie să fie conform cu Rezoluția OMI A.654(16) „Simboluri grafice pentru planul privind combaterea incendiilor” și Rezoluția OMI A.756(18) „Linii directe asupra informațiilor care trebuie prevăzute în planul privind combaterea incendiilor”.		
--	--	--	--

cu excepția cazurilor menționate la punctul 2 (de mai jos), pentru fiecare tip de stingător de la bord care poate fi reîncărcat la bord trebuie prevăzute: încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60. pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m și pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă. Instrucțiunile de reîncărcare se păstrează la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective. Stingătoarele de incendiu se examinează anual de către o persoană competentă, autorizată de către administrație. Fiecare stingător trebuie prevăzut cu un marcaj indicând faptul că a fost examinat. Trebuie verificată presiunea hidraulică pentru toate stingătoarele cu agent de stingere presurizat permanent și pentru buteliile cu agent propulsor pentru stingătoarele nepresurizate, la fiecare 10 ani. Regula 39: Stingătoare de incendiu portabile din posturi de comandă și încăperi de locuit și de serviciu cu excepția cazurilor menționate la punctul 2 (de mai jos), pentru fiecare tip de stingător de la bord care poate fi reîncărcat la bord trebuie prevăzute, cel puțin, încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60. pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m și pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute, cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă.	Regula 28: Protecția constructivă contra incendiilor La navele având corpul din materiale incombustibile, punțile și pereții care separă încăperile de mașini de categoria A de încăperile de locuit, încăperile de serviciu sau de posturile de comandă trebuie să fie construcții de tip „A-60”, dacă încăperea de mașini de categoria A nu este prevăzută cu o instalație fixă de stins incendiul, și construcții de tip „A-30”, dacă o asemenea instalație este prevăzută. Punțile și pereții care separă alte încăperi de mașini de încăperi de locuit, încăperi de serviciu și posturi de comandă trebuie să fie construcții de tip „A-0”. Punțile și pereții care separă posturile de comandă de încăperile de locuit și încăperile de serviciu trebuie să fie construcții de tip „A” în conformitate cu tabelele 1 și 2 din Regula 7 a prezentului capitol, cu excepția cazului când administrația poate permite instalarea de pereți de tip „B-15” pentru a separa astfel de încăperi, ca de exemplu cabina căpitanului de timonerie, când astfel de spații sunt considerate ca făcând parte din timonerie. Regula 31: Diverse Suprafețele expuse din interiorul încăperilor de locuit, încăperilor de serviciu, posturilor de comandă, coridoarelor și caselor scărilor, precum și suprafețele ascunse din spatele pereților, plafoanelor, căptușelilor și acoperirilor din încăperile de locuit, încăperile de serviciu și posturile de comandă trebuie să aibă o putere redusă de propagare a flăcării, determinată în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.		
---	---	--	--

instrucțiunile de reîncărcare trebuie păstrate la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective.

Regula 41: Echipamente pentru pompieri

Pentru vasele cu o lungime de 45 m și mai mult, trebuie prevăzute cel puțin două echipamente pentru pompieri și trebuie depozitate astfel încât să fie ușor accesibile, iar locurile de depozitare să fie suficient de depărtate, într-o poziție care să nu le facă inaccesibile în eventualitatea unui incendiu. Echipamentele pentru pompieri trebuie să fie conforme cu capitolul III regulile 2.1, 2.1.1 și 2.1.2 din Codul OMI pentru instalațiile de protecție contra incendiului.

Se prevăd cel puțin două încărcări de rezervă pentru fiecare aparat de respirație cerut.

Regula 42: Planul privind combaterea incendiilor

Planul privind combaterea incendiilor trebuie afișat permanent.

Conținutul acestui plan trebuie să fie conform cu Rezoluția OMI A.654(16) „Simboluri grafice pentru planul privind combaterea incendiilor” și Rezoluția OMI A.756(18) „Linii directe asupra informațiilor care trebuie prevăzute în planul privind combaterea incendiilor”.

Pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m, administrația poate renunța la această dispoziție.

CAPITOLUL VI: PROTECȚIA ECHIPAJULUI

Regula 3: Parapet, balustrade și alte dispozitive de protecție

Distanța minimă pe verticală de la linia de plutire de operare cea mai de sus până la partea de sus a parapetului,

Vopselele, lacurile și alte produse de finisare folosite pe suprafețele interioare expuse nu trebuie să degajeze cantități mari de fum, gaze sau vapori toxici, determinate în conformitate cu Codul OMI pentru aplicarea metodelor de testare la foc.

Regula 32: Depozitarea buteliilor de gaz și a materialelor periculoase

Nu este permisă amplasarea cablurilor și a aparatelor electrice în interiorul compartimentelor în care se află depozitate lichidele foarte inflamabile sau gazele lichefiate, cu excepția cazului când ele sunt necesare pentru serviciul în interiorul respectivului compartiment. În cazul în care aparate electrice sunt astfel instalate, ele trebuie să fie certificate din punct de vedere al siguranței și să respecte dispozițiile relevante din Standardul internațional IEC publicația 79 „Aparatură electrică pentru atmosferă cu gaze explozive”. Sursele de căldură trebuie ținute la distanță de aceste încăperi și trebuie prevăzute panouri purtând mențiunea „Fumatul oprit” și „Interzis focul deschis”, afișate la loc vizibil.

Regula 38: Stingătoare de incendiu

1. Cu excepția cazurilor menționate la punctul 2 (de mai jos), pentru fiecare tip de stingător de la bord care poate fi reîncărcat la bord trebuie prevăzute: încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60.

2. Pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m și pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă.

măsurată în punctul cel mai de jos al acestuia sau până la marginea punții de lucru, în cazul în care sunt montate balustrade, trebuie să asigure protejarea corespunzătoare a echipajului împotriva apei care inundă puntea, ținând seama de starea mării și condițiile meteorologice în care nava poate opera, zonele de operare, tipul navei și metoda sa de pescuit. Bordul liber măsurat la mijlocul navei de la marginea punții de lucru, de unde se efectuează pescuitul, nu trebuie să fie mai mic de 300 mm sau nu trebuie să fie mai mic decât bordul liber corespunzător pescajului maxim admisibil de operare, indiferent care valoare este mai mare. La navele cu punțile de lucru acoperite, care sunt amenajate astfel încât apa să nu intre în spațiile de lucru protejate, nu se cere un bord liber minim în afara celui corespunzător pescajului maxim admisibil de operare. Regula 4: Scări înclinate și verticale Pentru siguranța echipajului se prevăd scări înclinate și verticale de dimensiuni și rezistență corespunzătoare, cu balustrade și trepte antiderapante și construite în conformitate cu standardele ISO în materie. CAPITOLUL VII: MIJLOACE ȘI DISPOZITIVE DE SALVARE Regula 3: Evaluarea, testarea și aprobarea mijloacelor și dispozitivelor de salvare Înainte de a aproba mijloacele și dispozitivele de salvare, administrația trebuie să se asigure că acele mijloace și dispozitive de salvare sunt testate pentru a confirma că ele îndeplinesc cerințele din acest capitol, în conformitate cu cerințele Directivei Consiliului 96/98/CE (²⁰) privind echipamentul maritim, care include Recomandările OMI privind testarea mijloacelor de salvare.	3. Instrucțiunile de reîncărcare se păstrează la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective. Stingătoarele de incendiu se examinează anual de către o persoană competentă, autorizată de către administrație. Fiecare stingător trebuie prevăzut cu un marcaj indicând faptul că a fost examinat. Trebuie verificată presiunea hidraulică pentru toate stingătoarele cu agent de stingere presurizat permanent și pentru buteliile cu agent propulsor pentru stingătoarele nepresurizate, la fiecare 10 ani. Regula 39: Stingătoare de incendiu portabile din posturi de comandă și încăperi de locuit și de serviciu 1. Cu excepția cazurilor menționate la punctul 2 (de mai jos), pentru fiecare tip de stingător de la bord care poate fi reîncărcat la bord trebuie prevăzute, cel puțin, încărcări de rezervă în procent de 100 % pentru primele 10 stingătoare și 50 % pentru restul de stingătoare, dar nu mai mult de 60. 2. Pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m și pentru stingătoarele care nu pot fi reîncărcate la bord, trebuie prevăzute, cel puțin 50 % stingătoare suplimentare de același tip și aceeași capacitate în locul încărcărilor de rezervă. 3. Instrucțiunile de reîncărcare trebuie păstrate la bord. Reîncărcarea se poate face doar cu încărcături aprobate pentru stingătoarele respective. Regula 41: Echipamente pentru pompieri Pentru vasele cu o lungime de 45 m și mai mult, trebuie prevăzute cel puțin două echipamente pentru pompieri și trebuie depozitate astfel încât să fie ușor accesibile, iar locurile de depozitare să fie suficient de depărtate, într-o poziție care să		
--	--	--	--

Mijloacele de salvare cerute de acest capitol pentru care nu sunt incluse specificații detaliate în partea C trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către administrație, luând în considerare specificațiile detaliate prevăzute pentru aceste mijloace în capitolul III din Convenția SOLAS din 1974, amendată, precum și în Codul internațional OMI privind mijloacele de salvare. Regula 6: Disponibilitatea și arimarea ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență Fiecare ambarcațiune de salvare trebuie arimată: – astfel încât nici ambarcațiunea de salvare nici dispozitivul său de arimare să nu reprezinte un obstacol în manevrarea oricărei alte ambarcațiuni de salvare sau de urgență din oricare alt post de lansare; – cât mai aproape de suprafața apei, atât cât este sigur și posibil, iar în cazul unei ambarcațiuni de salvare alta decât o plută de salvare destinată lansării prin aruncare peste bord, într-o astfel de poziție încât ambarcațiunea de salvare în poziția de îmbarcare să fie la cel puțin 2 metri față de linia de plutire cu nava la plină încărcare în cele mai defavorabile condiții de asietă de până la 10° și de înclinare transversală de până la 20° în orice bord sau până la unghiul la care marginea punții expuse intemperiilor intră în apă, indiferent care dintre valori este mai mică; – într-o stare de pregătire continuă, astfel încât membrii echipajului să finalizeze pregătirea de îmbarcare și lansarea în mai puțin de 5 minute; – complet echipată, conform cerințelor din prezentul capitol. Regula 23: Bărci de salvare Bărcile de urgență pot fi rigide sau gonflabile ori o combinație a celor două tipuri și:	nu le facă inaccesibile în eventualitatea unui incendiu. Echipamentele pentru pompieri trebuie să fie conforme cu capitolul III regulile 2.1, 2.1.1 și 2.1.2 din Codul OMI pentru instalațiile de protecție contra incendiului. Se prevăd cel puțin două încărcări de rezervă pentru fiecare aparat de respirație cerut. Regula 42: Planul privind combaterea incendiilor Planul privind combaterea incendiilor trebuie afișat permanent. Conținutul acestui plan trebuie să fie conform cu Rezoluția OMI A.654(16) „Simboluri grafice pentru planul privind combaterea incendiilor” și Rezoluția OMI A.756(18) „Linii directe asupra informațiilor care trebuie prevăzute în planul privind combaterea incendiilor”. Pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m, administrația poate renunța la această dispoziție. CAPITOLUL VI: PROTECȚIA ECHIPAJULUI Regula 3: Parapet, balustrade și alte dispozitive de protecție Distanța minimă pe verticală de la linia de plutire de operare cea mai de sus până la partea de sus a parapetului, măsurată în punctul cel mai de jos al acestuia sau până la marginea punții de lucru, în cazul în care sunt montate balustrade, trebuie să asigure protejarea corespunzătoare a echipajului împotriva apei care inundă puntea, ținând seama de starea mării și condițiile meteorologice în care nava poate opera, zonele de operare, tipul navei și metoda sa de pescuit. Bordul liber măsurat la mijlocul navei de la marginea punții de		
--	--	--	--

buie să aibă o lungime de cel puțin 3,8 m și de cel mult 8,5 m, cu excepția navelor cu lungimea mai mică de 45 m pentru care, datorită dimensiunii navei sau din alte motive legate de faptul că transportul unor asemenea bărci este considerat nejustificat sau impracticabil, administrația poate accepta o barcă de salvare cu o lungime mai mică, dar de cel puțin 3,3 m; buie să poată transporta cel puțin cinci persoane în poziția așezat și o persoană lungită sau, pentru navele cu lungimea mai mică de 45 metri, în cazul unei bărci de salvare cu o lungime mai mică de 3,8 metri, să poată transporta cel puțin patru persoane în poziția așezat și o persoană lungită. Numărul admis de persoane pentru a fi transportate de o barcă de salvare este stabilit de administrație, pe baza unei testări pentru a determina numărul de locuri. Capacitatea minimă de transport trebuie să fie conformă cu dispozițiile Regulii 23 alineatul (1) litera (b) punctul (ii). Pot fi prevăzute, pe podea, locuri în poziția așezat, cu excepția celui pentru tOMInier. Nici o porțiune a locurilor în poziție așezat nu trebuie să fie pe parapet, pe oglindă sau pe rezerva de flotabilitate pneumatică din bordurile bărcii.	lucru, de unde se efectuează pescuitul, nu trebuie să fie mai mic de 300 mm sau nu trebuie să fie mai mic decât bordul liber corespunzător pescajului maxim admisibil de operare, indiferent care valoare este mai mare. La navele cu punțile de lucru acoperite, care sunt amenajate astfel încât apa să nu intre în spațiile de lucru protejate, nu se cere un bord liber minim în afara celui corespunzător pescajului maxim admisibil de operare. Regula 4: Scări înclinate și verticale Pentru siguranța echipajului se prevăd scări înclinate și verticale de dimensiuni și rezistență corespunzătoare, cu balustrade și trepte antiderapante și construite în conformitate cu standardele ISO în materie. CAPITOLUL VII: MIJLOACE ȘI DISPOZITIVE DE SALVARE Regula 3: Evaluarea, testarea și aprobarea mijloacelor și dispozitivelor de salvare Înainte de a aproba mijloacele și dispozitivele de salvare, administrația trebuie să se asigure că acele mijloace și dispozitive de salvare sunt testate pentru a confirma că ele îndeplinesc cerințele din acest capitol, în conformitate cu cerințele privind echipamentul maritim aprobat de Guvern, care include Recomandările OMI privind testarea mijloacelor de salvare. Mijloacele de salvare cerute de acest capitol pentru care nu sunt incluse specificații detaliate în partea C trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către administrație, luând în considerare specificațiile detaliate prevăzute pentru aceste		
--	---	--	--

mijloace în capitolul III din Convenția SOLAS din 1974, amendată, precum și în Codul internațional OMI privind mijloacele de salvare.

Regula 6: Disponibilitatea și arimarea ambarcațiunilor de salvare și a bărcilor de urgență

Fiecare ambarcațiune de salvare trebuie arimată:

— astfel încât nici ambarcațiunea de salvare nici dispozitivul său de arimare să nu reprezinte un obstacol în manevrarea oricărei alte ambarcațiuni de salvare sau de urgență din oricare alt post de lansare;

— cât mai aproape de suprafața apei, atât cât este sigur și posibil, iar în cazul unei ambarcațiuni de salvare alta decât o plută de salvare destinată lansării prin aruncare peste bord, într-o astfel de poziție încât ambarcațiunea de salvare în poziția de îmbarcare să fie la cel puțin 2 metri față de linia de plutire cu nava la plină încărcare în cele mai defavorabile condiții de asietă de până la 10° și de înclinare transversală de până la 20° în orice bord sau până la unghiul la care marginea punții expuse intemperiilor intră în apă, indiferent care dintre valori este mai mică;

— într-o stare de pregătire continuă, astfel încât membrii echipajului să finalizeze pregătirea de îmbarcare și lansarea în mai puțin de 5 minute;

— complet echipată, conform cerințelor din prezentul capitol.

Regula 23: Bărci de salvare

Bărcile de urgență pot fi rigide sau gonflabile ori o combinație a celor două tipuri și:

	(i) trebuie să aibă o lungime de cel puțin 3,8 m și de cel mult 8,5 m, cu excepția navelor cu lungimea mai mică de 45 m pentru care, datorită dimensiunii navei sau din alte motive legate de faptul că transportul unor asemenea bărci este considerat nejustificat sau impracticabil, administrația poate accepta o barcă de salvare cu o lungime mai mică, dar de cel puțin 3,3 m; (ii) trebuie să poată transporta cel puțin cinci persoane în poziția așezat și o persoană lungită sau, pentru navele cu lungimea mai mică de 45 metri, în cazul unei bărci de salvare cu o lungime mai mică de 3,8 metri, să poată transporta cel puțin patru persoane în poziția așezat și o persoană lungită. Numărul admis de persoane pentru a fi transportate de o barcă de salvare este stabilit de administrație, pe baza unei testări pentru a determina numărul de locuri. Capacitatea minimă de transport trebuie să fie conformă cu dispozițiile Regulii 23 alineatul (1) litera (b) punctul (ii). Pot fi prevăzute, pe podea, locuri în poziția așezat, cu excepția celui pentru timonier. Nici o porțiune a locurilor în poziție așezat nu trebuie să fie pe parapet, pe oglindă sau pe rezerva de flotabilitate pneumatică din bordurile bărcii.		
ANEXA II Adaptarea dispozițiilor capitolelor IV, V, VII și IX ale anexei la Protocolul de la Torremolinos, în conformitate cu articolul 3 alineatul (4) din acesta, pentru aplicarea la navele de pescuit noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare	Anexa nr. 2 la Regulamentul privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit Adaptarea dispozițiilor capitolelor IV, V, VII și IX ale anexei la Protocolul de la Torremolinos, pentru aplicarea	Compatibil	

	la navele de pescuit noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare		
CAPITOLUL IV: MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE ȘI SPAȚII PENTRU MAȘINILE FĂRĂ PREZENȚĂ PERMANENTĂ DE PERSONAL CAPITOLUL IV: MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE ȘI SPAȚII PENTRU MAȘINILE FĂRĂ PREZENȚĂ PERMANENTĂ DE PERSONAL Regula1: Domeniul de aplicare Se modifică după cum urmează: „Cu excepția cazului în care se dispune altfel, prezentul capitol se aplică navelor de pescuit noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare.” Regula 7: Comunicarea între timonerie și spațiul mașinilor Se modifică și se completează după cum urmează: „Se prevăd două dispozitive separate de comunicare..., din care unul este un telegraf din compartimentul mașinilor, cu excepția navelor cu lungimea mai mică de 45 metri, în care instalația de propulsie este controlată direct de la timonerie și pentru care administrația poate accepta alte dispozitive de comunicare decât telegraful din compartimentul mașinilor.” Regula 8: Comanda de la timonerie a instalației de propulsie La alineatul (1), litera (d) se modifică și se completează după cum urmează:	CAPITOLUL IV: MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE ȘI SPAȚII PENTRU MAȘINILE FĂRĂ PREZENȚĂ PERMANENTĂ DE PERSONAL Regula1: Domeniul de aplicare Se modifică după cum urmează: „Cu excepția cazului în care se dispune altfel, prezentul capitol se aplică navelor de pescuit noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare.” Regula 7: Comunicarea între timonerie și spațiul mașinilor Se modifică și se completează după cum urmează: „Se prevăd două dispozitive separate de comunicare..., din care unul este un telegraf din compartimentul mașinilor, cu excepția navelor cu lungimea mai mică de 45 metri, în care instalația de propulsie este controlată direct de la timonerie și pentru care administrația poate accepta alte dispozitive de comunicare decât telegraful din compartimentul mașinilor.” Regula 8: Comanda de la timonerie a instalației de propulsie La alineatul (1), litera (d) se modifică și se completează după cum urmează: „...sau sala de comandă. La vasele cu lungimea mai mică de 45 metri, administrația poate permite ca postul de comandă din spațiul mașinilor să fie doar un post pentru situații de avarie, cu	Compatibil	

„...sau sala de comandă. La vasele cu lungimea mai mică de 45 metri, administrația poate permite ca postul de comandă din spațiul mașinilor să fie doar un post pentru situații de avarie, cu condiția supravegherii și comenzii corespunzătoare din timonerie.” Regula 16: Sursa principală de energie electrică La alineatul (1), litera (b) se modifică și se completează după cum urmează: „...grupurile fiind oprite. Cu toate acestea, la navele cu lungimea mai mică de 45 metri, în cazul opririi unuia din grupurile electrogene, este necesară doar asigurarea funcționării serviciilor esențiale pentru propulsia și siguranța navei.” Regula 17: Sursa de rezervă pentru energie electrică Alineatul (6) se modifică și se completează după cum urmează: „La navele cu lungimea mai mică de 45 metri se instalează o baterie de acumulator, montată în conformitate cu dispozițiile prezentului articol, alta decât bateriile pentru emițătorul- receptorul radioelectric.” Regula 22: Sistemul de alarmă La alineatul (2), litera (a) se modifică și se completează după cum urmează: „Sistemul de alarmă ... în poziția corespunzătoare. Totuși, la navele cu lungimea mai mică de 45 metri, administrația poate permite posibilitatea sistemului de a semnaliza sonor și vizual fiecare funcție de alarmă în parte numai la timonerie.” La alineatul (2), litera (b) se modifică și se completează după cum urmează:	condiția supravegherii și comenzii corespunzătoare din timonerie.” Regula 16: Sursa principală de energie electrică La alineatul (1), litera (b) se modifică și se completează după cum urmează: „...grupurile fiind oprite. Cu toate acestea, la navele cu lungimea mai mică de 45 metri, în cazul opririi unuia din grupurile electrogene, este necesară doar asigurarea funcționării serviciilor esențiale pentru propulsia și siguranța navei.” Regula 17: Sursa de rezervă pentru energie electrică Alineatul (6) se modifică și se completează după cum urmează: „La navele cu lungimea mai mică de 45 metri se instalează o baterie de acumulator, montată în conformitate cu dispozițiile prezentului articol, alta decât bateriile pentru emițătorul-receptorul radioelectric.” Regula 22: Sistemul de alarmă La alineatul (2), litera (a) se modifică și se completează după cum urmează: „Sistemul de alarmă ... în poziția corespunzătoare. Totuși, la navele cu lungimea mai mică de 45 metri, administrația poate permite posibilitatea sistemului de a semnaliza sonor și vizual fiecare funcție de alarmă în parte numai la timonerie.” La alineatul (2), litera (b) se modifică și se completează după cum urmează: „La navele cu lungimea de 45 metri sau mai mare, sistemul de alarmă este racordat la...”.		
---	---	--	--

„La navele cu lungimea de 45 metri sau mai mare, sistemul de alarmă este racordat la...”. La alineatul (2), litera (c) se modifică și se completează după cum urmează: „La navele cu lungimea de 45 metri sau mai mare trebuie să se declanșeze o alarmă pentru prevenirea mecanicilor...”. CAPITOLUL V: PREVENIREA, DETECTAREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR, COMBATEREA INCENDIILOR Regula 2: Definiții La alineatul (14), litera (b) se modifică după cum urmează: „...nu mai puțin de 375 kilowați.” <i>PARTEA C</i> Se înlocuiește titlul după cum urmează: C - MĂSURI DE SECURITATE ÎMPOTRIVA INCENDIILOR APLICABILE NAVELOR CU LUNGIMEA DE 24 METRI SAU MAI MARE DAR MAI MICĂ DE 60 METRI Regula 35: Pompe de incendiu Se inserează următorul alineat: „Fără a aduce atingere dispoziției din capitolul V articolul 35 alineatul (1), se prevăd întotdeauna două pompe de incendiu.” La alineatul (8) se adaugă textul următor: „...dar nu va fi în nici un caz sub 25 m³/h.”	La alineatul (2), litera (c) se modifică și se completează după cum urmează: „La navele cu lungimea de 45 metri sau mai mare trebuie să se declanșeze o alarmă pentru prevenirea mecanicilor...”. CAPITOLUL V: PREVENIREA, DETECTAREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR, COMBATEREA INCENDIILOR Regula 2: Definiții La alineatul (14), litera (b) se modifică după cum urmează: „...nu mai puțin de 375 kilowați.” <i>PARTEA C</i> Se înlocuiește titlul după cum urmează: „PARTEA C - MĂSURI DE SECURITATE ÎMPOTRIVA INCENDIILOR APLICABILE NAVELOR CU LUNGIMEA DE 24 METRI SAU MAI MARE DAR MAI MICĂ DE 60 METRI” Regula 35: Pompe de incendiu Se inserează următorul alineat: „Fără a aduce atingere dispoziției din capitolul V articolul 35 alineatul (1), se prevăd întotdeauna două pompe de incendiu.” La alineatul (8) se adaugă textul următor: „...dar nu va fi în nici un caz sub 25 m³/h.” Regula 40: Dispozitive de stingere a incendiilor în spațiile mașinilor La alineatul (1), litera (a) se modifică după cum urmează: „...nu mai puțin de 375 kilowați...”.		
---	---	--	--

Regula 40: Dispozitive de stingere a incendiilor în spațiile mașinilor

La alineatul (1), litera (a) se modifică după cum urmează:
„...nu mai puțin de 375 kilowați...”.

CAPITOLUL VII: DISPOZITIVE ȘI MĂSURI DE SALVARE

Regula 1: Domeniul de aplicare

Alineatul (1) se modifică după cum urmează:

Cu excepția cazului în care se dispune altfel, prezentul capitol se aplică navelor noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare.”

Regula 5: Numărul și tipul ambarcațiunilor plutelor și bărcilor de salvare

Începutul alineatului (3) se modifică după cum urmează:

„Navele cu lungimea mai mică de 75 metri, dar cu lungimea de 45 metri sau mai mare, respectă cerințele următoare.”.

Se adaugă un nou alineat (3a) cu următorul text:

„Navele cu lungimea mai mică de 45 metri sunt prevăzute cu:

ambarcațiuni și plute de salvare cu o capacitate totală de cel puțin 200 % din numărul total al persoanelor de la bord. Este posibilă lansarea, de pe oricare din părțile navei, a unui număr suficient de ambarcațiuni și plute de salvare care să cuprindă cel puțin numărul total de persoane de la bord, și

o barcă de salvare, cu excepția cazului în care administrația consideră că aceasta nu este necesară datorită dimensiunilor și capacității de manevrare a navei, accesului ușor la dispozitivele de căutare și salvare, sistemelor de avertizare meteorologică, faptului că nava

CAPITOLUL VII: DISPOZITIVE ȘI MĂSURI DE SALVARE

Regula 1: Domeniul de aplicare

Alineatul (1) se modifică după cum urmează: „(1) Cu excepția cazului în care se dispune altfel, prezentul capitol se aplică navelor noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare.”

Regula 5: Numărul și tipul ambarcațiunilor plutelor și bărcilor de salvare

1. Începutul alineatului (3) se modifică după cum urmează:

„Navele cu lungimea mai mică de 75 metri, dar cu lungimea de 45 metri sau mai mare, respectă cerințele următoare.”.

2. Se adaugă un nou alineat (3a) cu următorul text:
„(3a) Navele cu lungimea mai mică de 45 metri sunt prevăzute cu:

(a) ambarcațiuni și plute de salvare cu o capacitate totală de cel puțin 200 % din numărul total al persoanelor de la bord. Este posibilă lansarea, de pe oricare din părțile navei, a unui număr suficient de ambarcațiuni și plute de salvare care să cuprindă cel puțin numărul total de persoane de la bord, și

(b) o barcă de salvare, cu excepția cazului în care administrația consideră că aceasta nu este necesară datorită dimensiunilor și capacității de manevrare a navei, accesului ușor la dispozitivele de căutare și salvare, sistemelor de avertizare meteorologică, faptului că nava operează în zone în care nu poate întâlni vreme rea sau caracteristicilor sezoniere ale operării sale.”

operează în zone în care nu poate întâlni vreme rea sau caracteristicilor sezoniere ale operării sale.” Începutul alineatului (4) se modifică și se completează după cum urmează: În loc de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (2) litera (a), alineatul (3) litera (a) și alineatul (3a) litera (a), navele pot transporta...”. Regula 10: Colaci de salvare La alineatul (1), litera (b) se modifică după cum urmează: „se colaci de salvare la bordul navelor cu lungimea mai mică de 75 metri, dar de cel puțin 45 metri;” Se adaugă un nou alineat (1c) cu următorul text: „patru colaci de salvare la bordul navelor cu lungimea mai mică de 45 metri.” Regula 13: Aparate radio pentru salvarea vieților omenești Se inserează un nou alineat (1a) cu următorul text: „Cu toate acestea, pentru navele cu lungimea mai mică de 45 m, numărul de aparate poate fi redus la două dacă administrația consideră că nu este necesară existența a trei asemenea aparate, date fiind zona de operare a navei și numărul de persoane care lucrează la bord;” Regula 14: Transponder radar Se modifică și se completează după cum urmează: „...la fiecare din ambarcațiunile și plutele de salvare. Fiecare navă cu lungimea mai mică de 45 metri va fi dotată cu cel puțin un transponder radar.” CAPITOLUL IX: COMUNICAȚII RADIO Regula 1: Domeniul de aplicare	3. Începutul alineatului (4) se modifică și se completează după cum urmează: „(4) În loc de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (2) litera (a), alineatul (3) litera (a) și alineatul (3a) litera (a), navele pot transporta...”. Regula 10: Colaci de salvare 1. La alineatul (1), litera (b) se modifică după cum urmează „șase colaci de salvare la bordul navelor cu lungimea mai mică de 75 metri, dar de cel puțin 45 metri;” 2. Se adaugă un nou alineat (1c) cu următorul text: „(1c) patru colaci de salvare la bordul navelor cu lungimea mai mică de 45 metri.” Regula 13: Aparate radio pentru salvarea vieților omenești Se inserează un nou alineat (1a) cu următorul text: „(1a) Cu toate acestea, pentru navele cu lungimea mai mică de 45 m, numărul de aparate poate fi redus la două dacă administrația consideră că nu este necesară existența a trei asemenea aparate, date fiind zona de operare a navei și numărul de persoane care lucrează la bord;” Regula 14: Transponder radar Se modifică și se completează după cum urmează: „...la fiecare din ambarcațiunile și plutele de salvare. Fiecare navă cu lungimea mai mică de 45 metri va fi dotată cu cel puțin un transponder radar.”		
---	---	--	--

La alineatul (1), prima teză se modifică după cum urmează: „(1) Cu excepția cazului în care se dispune altfel, prezentul capitol se aplică navelor noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare și navelor existente cu lungimea de 45 metri sau mai mare.” Norma 7: Echipamente radio: zona maritimă A1 Se inserează următorul alineat (4): „Prin derogare de la dispozițiile normei 4 litera (a), administrația poate excepta navele de pescuit noi cu o lungime de 24 până la 45 de metri care operează exclusiv în zona maritimă A1, de obligațiile impuse de norma 6 alineatul (1) litera (f) și de norma 7 alineatul (3) cu condiția ca acestea să fie echipate cu o instalație radio VHF, așa cum se prevede în norma 6 alineatul (1) litera (a), completată de o instalație radio VHF care utilizează sistemul de apel digital selectiv pentru transmiterea apelurilor de alertă navă-sol, așa cum se prevede în norma 7 alineatul (1) litera (a)”	CAPITOLUL IX: COMUNICAȚII RADIO Regula 1: Domeniul de aplicare La alineatul (1), prima teză se modifică după cum urmează: „(1) Cu excepția cazului în care se dispune altfel, prezentul capitol se aplică navelor noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare și navelor existente cu lungimea de 45 metri sau mai mare.” Norma 7: Echipamente radio: zona maritimă A1 Se inserează următorul alineat (4): „Prin derogare de la dispozițiile normei 4 litera (a), administrația poate excepta navele de pescuit noi cu o lungime de 24 până la 45 de metri care operează exclusiv în zona maritimă A1, de obligațiile impuse de norma 6 alineatul (1) litera (f) și de norma 7 alineatul (3) cu condiția ca acestea să fie echipate cu o instalație radio VHF, așa cum se prevede în norma 6 alineatul (1) litera (a), completată de o instalație radio VHF care utilizează sistemul de apel digital selectiv pentru transmiterea apelurilor de alertă navă-sol, așa cum se prevede în norma 7 alineatul (1) litera (a)”		
ANEXA III Dispoziții de aplicare regională sau locală [articolul 3 alineatul (3) și articolul 4 alineatul (1)]	<i>Anexa nr. 3 la Regulamentul privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit</i> DISPOZIȚII DE APLICARE REGIONALĂ SAU LOCALĂ	Compatibil	
A. Dispoziții aplicabile în regiunile „nordice”	1. Zona de aplicare	Compatibil	

1. *Zona de aplicare*

Cu excepția cazului în care se dispune altfel, apele aflate la nordul limitei ilustrate pe harta anexată la prezenta anexă, fără Marea Baltică. Această limită este definită de paralela de latitudine 62° N de la coasta de vest a Norvegiei până la longitudinea 4° V, în continuare de meridianul de longitudine 4° V până la latitudinea 60° 30' N, în continuare de latitudinea 60° 30' N până la longitudinea 5° V, în continuare de meridianul de longitudine 5° V până la latitudinea 60° N, în continuare de paralela de latitudine 60° N până la longitudinea 15° V, în continuare de meridianul de longitudine 15° V până la latitudinea 62° N, în continuare de paralela de latitudine 62° N până la longitudinea 27° V, în continuare de meridianul de longitudine 27° V până la latitudinea 59° N și în continuare de paralela de latitudine 59° N spre vest.

2. *Definiții*

„Ghețuri mari în derivă” sunt ghețurile în derivă care acoperă 8/10 sau mai mult din suprafața mării.

3. *Adăugire la regula III/7 alineatul (1) (Condiții de operare)*

În afară de condițiile de operare specifice prevăzute la regula III/7 alineatul (1), se mai au în vedere următoarele condiții de operare:

pentru condiția de operare (b), (c) sau (d), în funcție de care dintre ele produce cele mai mici valori ale parametrilor de stabilitate enumerați la regula 2, calculele iau în considerare acumularea de gheață, în conformitate cu dispozițiile regulii III/8;

pentru navele cu setci: plecarea din zonele de pescuit cu echipamentul de pescuit, fără încărcătură de pește și 30 % provizii, bunuri consumabile, combustibil etc., ținând

Cu excepția cazului în care se dispune altfel, apele aflate la nordul limitei ilustrate pe harta anexată la prezenta anexă, fără Marea Baltică. Această limită este definită de paralela de latitudine 62° N de la coasta de vest a Norvegiei până la longitudinea 4° V, în continuare de meridianul de longitudine 4° V până la latitudinea 60° 30' N, în continuare de latitudinea 60° 30' N până la longitudinea 5° V, în continuare de meridianul de longitudine 5° V până la latitudinea 60° N, în continuare de paralela de latitudine 60° N până la longitudinea 15° V, în continuare de meridianul de longitudine 15° V până la latitudinea 62° N, în continuare de paralela de latitudine 62° N până la longitudinea 27° V, în continuare de meridianul de longitudine 27° V până la latitudinea 59° N și în continuare de paralela de latitudine 59° N spre vest.

2. *Definiții*

„Ghețuri mari în derivă” sunt ghețurile în derivă care acoperă 8/10 sau mai mult din suprafața mării.

3. *Adăugire la regula III/7 alineatul (1) (Condiții de operare)*

În afară de condițiile de operare specifice prevăzute la regula III/7 alineatul (1), se mai au în vedere următoarele condiții de operare:

(e) pentru condiția de operare (b), (c) sau (d), în funcție de care dintre ele produce cele mai mici valori ale parametrilor de stabilitate enumerați la regula 2, calculele iau în considerare acumularea de gheață, în conformitate cu dispozițiile regulii III/8;

(f) pentru navele cu setci: plecarea din zonele de pescuit cu echipamentul de pescuit, fără încărcătură de pește și 30 %

cont de acumularea de gheață în conformitate cu dispozițiile regulii III/8. 4. Adăugire la regula III/8 (acumularea de gheață) Dispozițiile specifice ale regulii III/8 și orientările specifice date de recomandarea 2 a conferinței de la Torremolinos se aplică în regiunile în cauză, adică inclusiv în afara limitelor indicate pe harta anexată la recomandarea menționată. Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii III/8 alineatul (1) literele (a) și (b), se admit următoarele acumulări de gheață în calculele de stabilitate pentru navele care operează în zona situată la nord de latitudinea 63° N, între longitudinea 28° V și longitudinea 11° V, pe baza valorilor următoare: 0 kilograme pe metru pătrat la punțile și pasarelele expuse la intemperii; 0 kilograme pe metru pătrat pentru zona laterală proeminentă de pe fiecare parte a navei deasupra planului apei. 5. Regula VII/5 alineatul (2) litera (b) și alineatul (3) litera (b) (Numărul și tipul ambarcațiunilor, plutelor și bărcilor de salvare) Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii VII/5 alineatul (2) litera (b), alineatul (3) litera (b) și alineatul (3a), pentru navele de pescuit al căror corp este construit conform normelor unei organizații recunoscute, pentru operare în apele cu concentrație mare de ghețuri în derivă, conform regulii II/1 alineatul 2 al anexei la Protocolul de la Torremolinos, barca de salvare prevăzută la alineatul (2) litera (b), alineatul (3) litera (b) sau alineatul (3a) litera (b) este cel puțin parțial acoperită (conform dispozițiilor regulii VII/18) și are o capacitate suficientă pentru primirea tuturor persoanelor aflate la bord.	provizii, bunuri consumabile, combustibil etc., ținând cont de acumularea de gheață în conformitate cu dispozițiile regulii III/8. 4. Adăugire la regula III/8 (acumularea de gheață) Dispozițiile specifice ale regulii III/8 și orientările specifice date de recomandarea 2 a conferinței de la Torremolinos se aplică în regiunile în cauză, adică inclusiv în afara limitelor indicate pe harta anexată la recomandarea menționată. Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii III/8 alineatul (1) literele (a) și (b), se admit următoarele acumulări de gheață în calculele de stabilitate pentru navele care operează în zona situată la nord de latitudinea 63° N, între longitudinea 28° V și longitudinea 11° V, pe baza valorilor următoare: (a) 40 kilograme pe metru pătrat la punțile și pasarelele expuse la intemperii; (b) 10 kilograme pe metru pătrat pentru zona laterală proeminentă de pe fiecare parte a navei deasupra planului apei. 5. Regula VII/5 alineatul (2) litera (b) și alineatul (3) litera (b) (Numărul și tipul ambarcațiunilor, plutelor și bărcilor de salvare) Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii VII/5 alineatul (2) litera (b), alineatul (3) litera (b) și alineatul (3a), pentru navele de pescuit al căror corp este construit conform normelor unei organizații recunoscute, pentru operare în apele cu concentrație mare de ghețuri în derivă, conform regulii II/1 alineatul 2 al anexei la Protocolul de la Torremolinos, barca de salvare prevăzută la alineatul (2) litera (b), alineatul (3) litera (b) sau alineatul (3a) litera (b) este cel puțin parțial acoperită		
--	---	--	--

6. Regula VII/9 (Costum de imersiune și mijloace de protecție termică) Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii 9, pentru fiecare persoană de la bord se asigură un costum de imersiune aprobat, de mărime corespunzătoare, care respectă dispozițiile regulii VII/25, inclusiv măsurile aplicabile regulii menționate și prevăzute în prezenta anexă la punctul 1.8. 7. Regula VII/14 (transponder radar) Prin adăugare la dispozițiile capitolului VII partea B, toate ambarcațiunile de salvare, bărcile de salvare și plutele de salvare sunt echipate permanent cu un transponder radar aprobat care funcționează în banda de 9 GHz. 8. Regula VII/25 (costume de imersiune) Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii VII/25, toate costumele de imersiune prevăzute la punctul 1.6 din prezenta anexă sunt realizate dintr-un material cu calități izolante proprii și respectă, de asemenea, condițiile de flotabilitate specificate de regula VII/24 alineatul (1) litera (c) punctul (i). Se aplică de asemenea și toate celelalte dispoziții relevante din regula VII/25. 9. Regula X/3 alineatul (7) (Instalații radar) Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii X/3 alineatul (7), fiecare navă cu lungimea de cel puțin 24 metri este echipată cu o instalație de radiolocație aprobată de către administrație. Această instalație de radiolocație poate funcționa în banda de frecvență de 9 GHz. 10. Regula X/5 (Echipament de semnalizare) Prin adăugare la dispozițiile regulii X/5, fiecare navă, atunci când operează în ape în care se întâlnesc concentrații mari de ghețuri în derivă, este echipată cu cel	(conform dispozițiilor regulii VII/18) și are o capacitate suficientă pentru primirea tuturor persoanelor aflate la bord. 6. Regula VII/9 (Costum de imersiune și mijloace de protecție termică) Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii 9, pentru fiecare persoană de la bord se asigură un costum de imersiune aprobat, de mărime corespunzătoare, care respectă dispozițiile regulii VII/25, inclusiv măsurile aplicabile regulii menționate și prevăzute în prezenta anexă la punctul 1.8. 7. Regula VII/14 (transponder radar) Prin adăugare la dispozițiile capitolului VII partea B, toate ambarcațiunile de salvare, bărcile de salvare și plutele de salvare sunt echipate permanent cu un transponder radar aprobat care funcționează în banda de 9 GHz. 8. Regula VII/25 (costume de imersiune) Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii VII/25, toate costumele de imersiune prevăzute la punctul 1.6 din prezenta anexă sunt realizate dintr-un material cu calități izolante proprii și respectă, de asemenea, condițiile de flotabilitate specificate de regula VII/24 alineatul (1) litera (c) punctul (i). Se aplică de asemenea și toate celelalte dispoziții relevante din regula VII/25. 9. Regula X/3 alineatul (7) (Instalații radar) Fără a aduce atingere dispozițiilor regulii X/3 alineatul (7), fiecare navă cu lungimea de cel puțin 24 metri este echipată cu o instalație de radiolocație aprobată de către administrație. Această instalație de radiolocație poate funcționa în banda de frecvență de 9 GHz.		
---	---	--	--

puțin un proiector cu o capacitate de iluminare de cel puțin 1 lux, măsurată la distanța de 750 metri.

B. Dispoziții aplicabile în regiunile sudice

1. Zone de aplicare

Marea Mediterană și zonele de coastă, până la 20 mile distanță de coasta Spaniei și Portugaliei, în zona de vară a Oceanului Atlantic, conform precizărilor din „Harta zonelor și regiunilor sezoniere” din anexa II la Convenția Internațională asupra Liniilor de Încărcare (²¹) din 1996, în forma modificată.

2. Regula VII/9 alineatul (1) (Costume de imersiune)

Ținând cont de dispozițiile regulii VII/9 alineatul (4), se adaugă la sfârșitul alineatului (1) următoarea teză:

„Pentru navele cu lungimea mai mică de 45 metri nu sunt necesare mai mult de două costume de imersiune.”

3. Regula IX/1 (Comunicații radio)

Se adaugă un alineat nou (1a) cu următorul text:

„(1a) Prezentul capitol se aplică, de asemenea, navelor noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare, cu condiția ca zona în care operează să fie deservită în mod corespunzător de o stație de coastă care operează conform unui plan de referință OMI.”

REGIUNEA DE NORD

10. Regula X/5 (Echipament de semnalizare)

Prin adăugare la dispozițiile regulii X/5, fiecare navă, atunci când operează în ape în care se întâlnesc concentrații mari de ghețuri în derivă, este echipată cu cel puțin un proiector cu o capacitate de iluminare de cel puțin 1 lux, măsurată la distanța de 750 metri.

B. Dispoziții aplicabile în regiunile sudice

1. Zone de aplicare

Marea Mediterană și zonele de coastă, până la 20 mile distanță de coasta Spaniei și Portugaliei, în zona de vară a Oceanului Atlantic, conform precizărilor din „Harta zonelor și regiunilor sezoniere” din anexa II la Convenția Internațională asupra Liniilor de Încărcare (²¹) din 1996, în forma modificată.

2. Regula VII/9 alineatul (1) (Costume de imersiune)

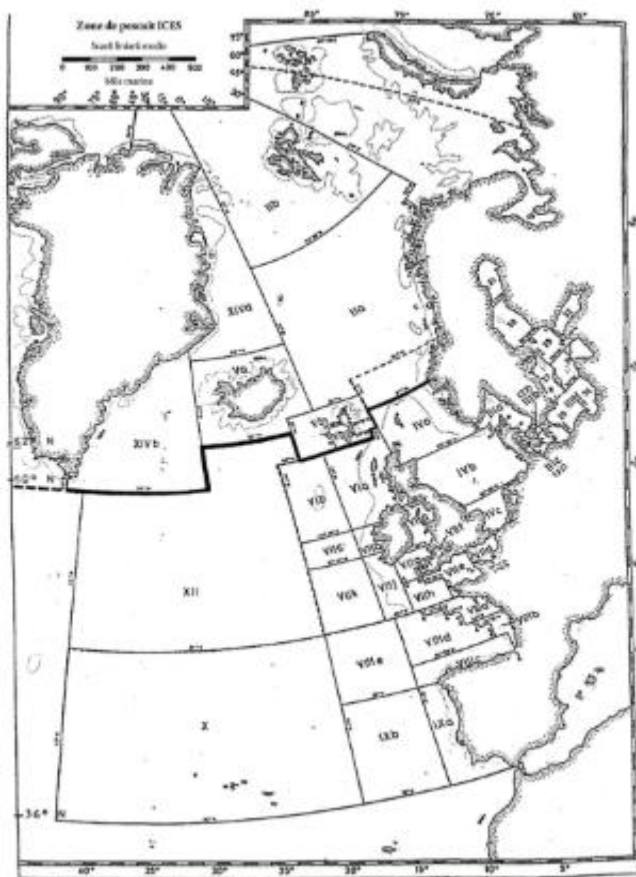
Ținând cont de dispozițiile regulii VII/9 alineatul (4), se adaugă la sfârșitul alineatului (1) următoarea teză:

„Pentru navele cu lungimea mai mică de 45 metri nu sunt necesare mai mult de două costume de imersiune.”

3. Regula IX/1 (Comunicații radio)

Se adaugă un alineat nou (1a) cu următorul text:

„(1a) Prezentul capitol se aplică, de asemenea, navelor noi cu lungimea de 24 metri sau mai mare, cu condiția ca zona în care operează să fie deservită în mod corespunzător de o stație de coastă care operează conform unui plan de referință OMI.”

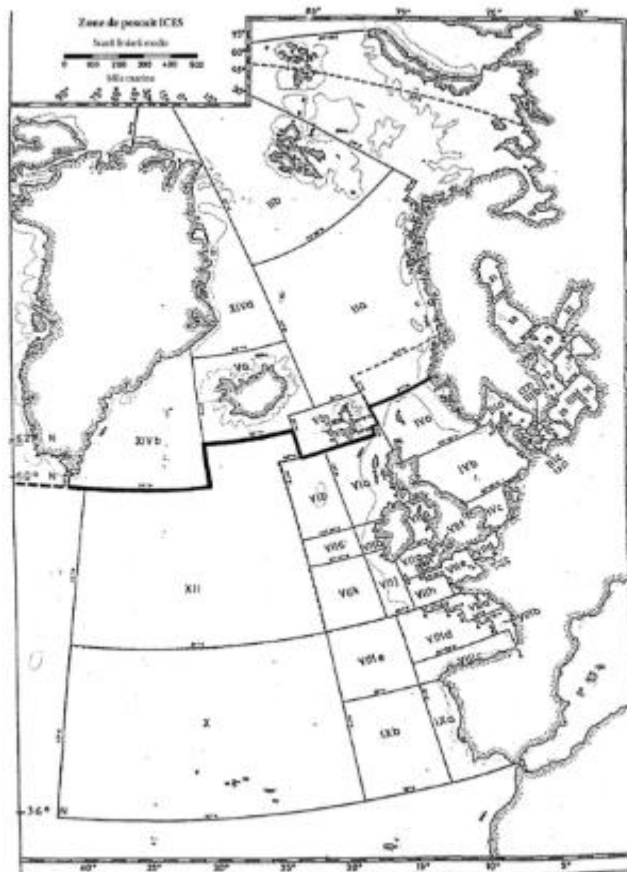


(f) Convenția Internațională asupra Liniilor de Încărcare din 1996 adoptată la 5 aprilie 1996 la Conferința Internațională asupra Liniilor de Încărcare, organizată la Londra la invitația Organizației Consultative Maritime Interguvernamentale.

ANEXA IV

Cerințe specifice de siguranță [articolul 3 alineatul (4)]

REGIUNEA DE NORD



Anexa nr. 4

*la Regulamentul privind stabilirea normelor
de siguranță pentru navele maritime de pescuit*

CERINȚE SPECIFICE DE SIGURANȚĂ

4	Compatibil
---	------------

CAPITOLUL II: CONSTRUCȚIA, ETANȘEITATEA LA APĂ ȘI ECHIPAMENTUL Se adaugă următoarele reguli noi: „Regula 16: Punți de lucru într-o suprastructură închisă ceste punți sunt prevăzute cu un sistem de scurgere eficient cu o capacitate de scurgere corespunzătoare pentru evacuarea apei de spălare și a deșeurilor de pește. oate deschiderile necesare pentru operațiunile de pescuit sunt prevăzute cu dispozitive de închidere rapidă și eficientă de către o singură persoană. peștele capturat, adus pe aceste punți pentru manipulare și prelucrare, este plasat în țarcuri care respectă dispozițiile capitolului III regula 11. Este prevăzut un sistem de scurgere eficient. Se prevede o protecție corespunzătoare împotriva unui flux necontrolat de apă pe puntea de serviciu. unțile de mai sus dispun de cel puțin două ieșiri. ălțimea liberă în zona de lucru este, în toate punctele, de cel puțin doi metri. e prevede un sistem fix de ventilație care asigură cel puțin șase schimbări ale aerului pe oră. Regula 17: Scara de pescaj oate navele sunt prevăzute cu scară de pescaj în decimetri de fiecare parte a etravei și a pupei. cest marcaj se amplasează cât mai aproape de perpendiculare.	CAPITOLUL II: CONSTRUCȚIA, ETANȘEITATEA LA APĂ ȘI ECHIPAMENTUL Se adaugă următoarele reguli noi: „Regula 16: Punți de lucru într-o suprastructură închisă 1. Aceste punți sunt prevăzute cu un sistem de scurgere eficient cu o capacitate de scurgere corespunzătoare pentru evacuarea apei de spălare și a deșeurilor de pește. 2. Toate deschiderile necesare pentru operațiunile de pescuit sunt prevăzute cu dispozitive de închidere rapidă și eficientă de către o singură persoană. 3. Peștele capturat, adus pe aceste punți pentru manipulare și prelucrare, este plasat în țarcuri care respectă dispozițiile capitolului III regula 11. Este prevăzut un sistem de scurgere eficient. Se prevede o protecție corespunzătoare împotriva unui flux necontrolat de apă pe puntea de serviciu. 4. Punțile de mai sus dispun de cel puțin două ieșiri. 5. Înălțimea liberă în zona de lucru este, în toate punctele, de cel puțin doi metri. 6. Se prevede un sistem fix de ventilație care asigură cel puțin șase schimbări ale aerului pe oră. Regula 17: Scara de pescaj 1. Toate navele sunt prevăzute cu scară de pescaj în decimetri de fiecare parte a etravei și a pupei. 2. Acest marcaj se amplasează cât mai aproape de perpendiculare.	Compatibil	
--	--	-------------------	--

Regula 18: Cuve de apă de mare refrigerată (AMR) și apă de mare înghețată (AMI) pentru pește

acă se utilizează cuvele AMR sau AMI sau echipamente similare, cuvele respective trebuie să fie prevăzute cu un dispozitiv separat și permanent pentru umplerea cu apă de mare și golirea acestora.

acă aceste cuve se utilizează și pentru transportul încărcăturii uscate, ele sunt echipate cu un sistem de uscare și cu dispozitive adecvate pentru evitarea infiltrării apei din sistemul de uscare în cuve.”

CAPITOLUL III: STABILITATEA ȘI STAREA CORESPUNZĂTOARE DE NAVIGABILITATE

Regula 9: Proba de stabilitate

Se adaugă un nou alineat (4):

Proba de stabilitate și determinarea condițiilor prevăzute în capitolul III regula 9 alineatul (1) se realizează cel puțin o dată la 10 ani.”

CAPITOLUL IV: MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE ȘI SPAȚII PENTRU MAȘINILE FĂRĂ PREZENȚĂ PERMANENTĂ DE PERSONAL

Regula 13: Transmisia de cârmă

Alineatul (10) se completează după cum urmează:

„Dacă această sursă de energie este electrică, sursa auxiliară de energie electrică poate să alimenteze comanda auxiliară a cârmei timp de cel puțin 10 minute.”

Regula 16: Sursa principală de energie electrică

Se adaugă alineatul (3) cu următorul text:

În cazul în care sunt exclusiv electrice, luminile de navigație sunt alimentate printr-un tablou separat și

Regula 18: Cuve de apă de mare refrigerată (AMR) și apă de mare înghețată (AMI) pentru pește

1. Dacă se utilizează cuvele AMR sau AMI sau echipamente similare, cuvele respective trebuie să fie prevăzute cu un dispozitiv separat și permanent pentru umplerea cu apă de mare și golirea acestora.

2. Dacă aceste cuve se utilizează și pentru transportul încărcăturii uscate, ele sunt echipate cu un sistem de uscare și cu dispozitive adecvate pentru evitarea infiltrării apei din sistemul de uscare în cuve.”

CAPITOLUL III: STABILITATEA ȘI STAREA CORESPUNZĂTOARE DE NAVIGABILITATE

Regula 9: Proba de stabilitate

Se adaugă un nou alineat (4):

„(4) Proba de stabilitate și determinarea condițiilor prevăzute în capitolul III regula 9 alineatul (1) se realizează cel puțin o dată la 10 ani.”

CAPITOLUL IV: MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE ȘI SPAȚII PENTRU MAȘINILE FĂRĂ PREZENȚĂ PERMANENTĂ DE PERSONAL

Regula 13: Transmisia de cârmă

Alineatul (10) se completează după cum urmează:

„Dacă această sursă de energie este electrică, sursa auxiliară de energie electrică poate să alimenteze comanda auxiliară a cârmei timp de cel puțin 10 minute.”

Regula 16: Sursa principală de energie electrică

Se adaugă alineatul (3) cu următorul text:

independent de comandă și sunt prevăzute dispozitive specifice pentru controlul acestor lumini.”

Regula 17: Sursa auxiliară de energie electrică

Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (2), pentru navele cu o lungime de cel puțin 45 metri sursa auxiliară de energie electrică poate să alimenteze instalațiile indicate în regula menționată timp de cel puțin opt ore.

CAPITOLUL V: PREVENIREA, DETECTAREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR, COMBATEREA INCENDIILOR

Regula 22: Dispozitive de stingere a incendiilor în spațiile mașinilor

Fără a aduce atingere dispozițiilor prezentului articol, toate spațiile mașinilor din categoria A sunt prevăzute cu un dispozitiv fix pentru stingerea incendiilor.

Regula 40: Dispozitive de stingere a incendiilor în spațiile mașinilor

Fără a aduce atingere dispozițiilor prezentei reguli, toate spațiile mașinilor din categoria A sunt prevăzute un dispozitiv fix pentru stingerea incendiilor.

„(3) În cazul în care sunt exclusiv electrice, luminile de navigație sunt alimentate printr-un tablou separat și independent de comandă și sunt prevăzute dispozitive specifice pentru controlul acestor lumini.”

Regula 17: Sursa auxiliară de energie electrică

Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (2), pentru navele cu o lungime de cel puțin 45 metri sursa auxiliară de energie electrică poate să alimenteze instalațiile indicate în regula menționată timp de cel puțin opt ore.

CAPITOLUL V: PREVENIREA, DETECTAREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR, COMBATEREA INCENDIILOR

Regula 22: Dispozitive de stingere a incendiilor în spațiile mașinilor

Fără a aduce atingere dispozițiilor prezentului articol, toate spațiile mașinilor din categoria A sunt prevăzute cu un dispozitiv fix pentru stingerea incendiilor.

Regula 40: Dispozitive de stingere a incendiilor în spațiile mașinilor

Fără a aduce atingere dispozițiilor prezentei reguli, toate spațiile mașinilor din categoria A sunt prevăzute un dispozitiv fix pentru stingerea incendiilor.

ANEXA V FORMULARE PENTRU CERTIFICATUL DE CONFORMITATE, CERTIFICATUL DE SCUTIRE ȘI FIȘA ECHIPAMENTELOR	<i>Anexa nr. 5</i> <i>la Regulamentul privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele maritime de pescuit</i>	Compatibil	
CERTIFICATUL DE CONFORMITATE La prezentul certificat de conformitate se anexează o fișă a echipamentelor (Ștampila oficială) (Statul) pentru o navă de pescuit nouă/existentă (²²) eliberat conform dispozițiilor ... [denumirea și măsura(ile) relevantă(e) adoptată(e) de statul membru] care confirmă respectarea de către nava menționată mai jos a dispozițiilor Directivei 97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare sub autoritatea guvernului ... (denumirea oficială a statului membru) de ...	FORMULARE PENTRU CERTIFICATUL DE CONFORMITATE, CERTIFICATUL DE SCUTIRE ȘI FIȘA ECHIPAMENTELOR CERTIFICATUL DE CONFORMITATE La prezentul certificat de conformitate se anexează o fișă a echipamentelor (Ștampila oficială) (Republica Moldova) pentru o navă de pescuit nouă/existentă eliberat conform dispozițiilor ... [denumirea și măsura(ile) relevantă(e) adoptată(e) de Agenția Navală] care confirmă respectarea de către nava menționată mai jos a dispozițiilor Directivei 97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare	Compatibil	
		Compatibil	

(denumirea oficială a organizației autorizate în conformitate cu dispozițiile Directivei 94/57/CE a Consiliului)

Denumirea navei	Litere sau cifre distinctive	Portul de înregistrare	Lungimea (?)

Data încheierii contractului de construire sau de modificare majoră (24): ...

Data montării chilei sau data la care nava se afla într-un stadiu de construcție echivalent (24) : ...

Data livrării sau definitivării unei modificări majore (24) : ...

(Pagina verso a certificatului)

Inspekția inițială

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ URMĂTOARELE:

a realizat inspekția navei în conformitate cu regula I/6 alineatul (1) litera (a) din anexa la Protocolul de la Torremolinos din 1993;

inspekția a constatat următoarele:

nava respectă integral dispozițiile Directivei 97/70/CE a Consiliului

pescajul maxim admis în exploatare corespunzător fiecărei condiții de operare a navei este indicat în manualul de stabilitate aprobat la data de ...;

sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova emis de Agenția Navală în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. /..... cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit)

Denumirea navei	Litere sau cifre distinctive	Portul de înregistrare	Lungimea (?)

Data încheierii contractului de construire sau de modificare majoră : ...

Data montării chilei sau data la care nava se afla într-un stadiu de construcție echivalent : ...

Data livrării sau definitivării unei modificări majore : ...

(Pagina verso a certificatului)

Inspekția inițială

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ URMĂTOARELE:

1. s-a realizat inspekția navei în conformitate cu regula I/6 alineatul (1) litera (a) din anexa la Protocolul de la Torremolinos din 1993;

2. inspekția a constatat următoarele:

(a) nava respectă integral dispozițiile Directivei 97/70/CE a Consiliului

și

(b) pescajul maxim admis în exploatare corespunzător fiecărei condiții de operare a navei este indicat în manualul de stabilitate aprobat la data de ...;

1/s-a emis un certificat de scutire (<u>25</u>). Prezentul certificat este valabil până la ... sub rezerva inspecțiilor prevăzute la regula I/6 alineatul (1) litera (b) punctele (ii) și (iii) și litera (c). Eliberat la ..., în data de ... (locul eliberării certificatului) (data eliberării) ... (semnătura funcționarului care eliberează certificatul) și/sau (ștampila autorității care eliberează certificatul) <i>Dacă este semnat, se adaugă următorul alineat:</i> Subsemnatul declară că este împuternicit de statul membru să elibereze prezentul certificat. ... (semnătura) <i>(Pagina următoare a certificatului)</i> Aviz de prelungire a valabilității certificatului pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (1) Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatul (1), este acceptat ca valabil până la data de ... Semnătură:. ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data:	3. nu/s-a emis un certificat de scutire. Prezentul certificat este valabil până la ... sub rezerva inspecțiilor prevăzute la regula I/6 alineatul (1) litera (b) punctele (ii) și (iii) și litera (c). Eliberat la ..., în data de ... (locul eliberării certificatului) (data eliberării) ... (semnătura funcționarului care eliberează certificatul) și/sau (ștampila Agenției navale) <i>Dacă este semnat, se adaugă următorul alineat:</i> Subsemnatul declară că este împuternicit de Guvernul Republicii Moldova să elibereze prezentul certificat. ... (semnătura) <i>(Pagina următoare a certificatului)</i> Aviz de prelungire a valabilității certificatului pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (1) Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatul (1), este acceptat ca valabil până la data de ... Semnătură:. ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data:		
---	--	--	--

(ștampila sau parafa) Aviz de prelungire a valabilității certificatului până la sosirea navei în portul de inspecție sau pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (2) sau alineatul (4) Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatul (2)/ regulii I/11 alineatul (4) (²⁶), este acceptat ca valabil până la data de ... Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) <i>(Pagina următoare a certificatului)</i> Certificat de inspecții periodice Inspecția echipamentelor PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că, la inspecția realizată în conformitate cu dispozițiile regulii I/6 alineatul (1) litera (b) punctul (ii), s-a constatat că nava respectă toate cerințele relevante. Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz)	(ștampila sau parafa) Aviz de prelungire a valabilității certificatului până la sosirea navei în portul de inspecție sau pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (2) sau alineatul (4) Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatul (2)/ regulii I/11 alineatul (4) , este acceptat ca valabil până la data de ... Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) <i>(Pagina următoare a certificatului)</i> Certificat de inspecții periodice Inspecția echipamentelor PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că, la inspecția realizată în conformitate cu dispozițiile regulii I/6 alineatul (1) litera (b) punctul (ii), s-a constatat că nava respectă toate cerințele relevante. Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa Agenției Navale, după caz)		
--	---	--	--

Inspecția instalațiilor radioelectrice PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că, la inspecția realizată în conformitate cu dispozițiile regulii I/6 alineatul (1) litera (b) punctul (ii), s-a constatat că nava respectă toate cerințele relevante. Prima inspecție periodică a instalațiilor radioelectrice: Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) <i>(Pagina următoare a certificatului)</i> A doua inspecție periodică a instalațiilor radioelectrice: Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) A treia inspecție periodică a instalațiilor radioelectrice: Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data:	Inspecția instalațiilor radioelectrice PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că, la inspecția realizată în conformitate cu dispozițiile regulii I/6 alineatul (1) litera (b) punctul (ii), s-a constatat că nava respectă toate cerințele relevante. Prima inspecție periodică a instalațiilor radioelectrice: Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) <i>(Pagina următoare a certificatului)</i> A doua inspecție periodică a instalațiilor radioelectrice: Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) A treia inspecție periodică a instalațiilor radioelectrice: Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa Agenției Navale, după caz) Certificat de inspecție intermediară		
---	---	--	--

(ștampila sau parafa autorității, după caz) Certificat de inspecție intermediară PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că, la inspecția realizată în conformitate cu dispozițiile regulii I/6 alineatul (1) litera (c), s-a constatat că nava respectă toate cerințele relevante. Semnăt: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) CERTIFICAT DE EXCEPTARE (Ștampila oficială) (Statul) pentru o navă de pescuit nouă/existentă ⁽²⁷⁾ eliberat conform dispozițiilor ... [denumirea și măsura(ile) relevantă(e) adoptată(e) de statul membru] care confirmă respectarea de către nava menționată mai jos a dispozițiilor Directivei 97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungime de 24 metri sau mai mare sub autoritatea guvernului ... (denumirea oficială a statului membru) de ...	PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ faptul că, la inspecția realizată în conformitate cu dispozițiile regulii I/6 alineatul (1) litera (c), s-a constatat că nava respectă toate cerințele relevante. Semnăt: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) CERTIFICAT DE EXCEPTARE (Ștampila oficială) (Republica Moldova) pentru o navă de pescuit nouă/existentă eliberat conform dispozițiilor ... [denumirea și măsura(ile) relevantă(e) adoptată(e) de Agenția Navală] care confirmă respectarea de către nava menționată mai jos a dispozițiilor Directivei 97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungime de 24 metri sau mai mare sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova emis de Agenția Navală în conformitate cu dispozițiile Hotărârii Guvernului nr..../..... cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit		
--	--	--	--

(denumirea oficială a organizației autorizate în conformitate cu dispozițiile Directivei 94/57/CE a Consiliului)

Particularitățile navei:

Denumirea navei	Litere sau cifre distinctive	Portul de înregistrare	Lungimea (')

(Pagina verso a certificatului)

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ URMĂTOARELE:

Nava este scutită, conform articolului. ..., de la aplicarea dispozițiilor ...

...

Condițiile în care se eliberează certificatul de scutire, după caz:

...

...

eliberat la ..., la data de ...

(locul eliberării certificatului) (data eliberării)

...

(semnătura funcționarului care eliberează certificatul) și/sau (ștampila autorității care eliberează certificatul)

Dacă este semnat, se adăugă următorul alineat:

Subsemnatul declară că este împuternicit de statul membru să elibereze prezentul certificat.

...

(semnătura)

Denumirea navei	Litere sau cifre distinctive	Portul de înregistrare	Lungimea (')

(Pagina verso a certificatului)

PRIN PREZENTUL SE CERTIFICĂ URMĂTOARELE:

Nava este scutită, conform articolului. ..., de la aplicarea dispozițiilor ...

...

Condițiile în care se eliberează certificatul de scutire, după caz:

...

...

eliberat la ..., la data de ...

(locul eliberării certificatului) (data eliberării)

...

(semnătura funcționarului care eliberează certificatul) și/sau (ștampila Agenției Navale)

Dacă este semnat, se adăugă următorul alineat:

Subsemnatul declară că este împuternicit de Guvernul Republicii Moldova să elibereze prezentul certificat.

...

(semnătura)

(Pagina următoare a certificatului)

Aviz de prelungire a valabilității certificatului pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (1)

Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatul (1), este acceptat ca valabil până la data de ...

Semnat: ...

<i>(Pagina următoare a certificatului)</i> Aviz de prelungire a valabilității certificatului pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (1) Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatul (1), este acceptat ca valabil până la data de ... Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) Aviz de prelungire a valabilității certificatului până la sosirea navei în portul de inspecție sau pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (2) sau alineatul (4) Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatele (2) și (4) (_29_), acceptat ca valabil până la data de ... Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) <i>(Formularul documentului de completare a certificatului de conformitate)</i>	(semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa autorității, după caz) Aviz de prelungire a valabilității certificatului până la sosirea navei în portul de inspecție sau pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/11 alineatul (2) sau alineatul (4) Prezentul certificat, în conformitate cu dispozițiile regulii I/11 alineatele (2) și (4) , acceptat ca valabil până la data de ... Semnat: ... (semnătura funcționarului autorizat să elibereze avizul) Locul: ... Data: (ștampila sau parafa Agenției Navale, după caz) <i>(Formularul documentului de completare a certificatului de conformitate)</i> FIȘA ECHIPAMENTELOR pentru certificatul de conformitate Prezenta fișă se anexează obligatoriu certificatului de conformitate Fișa echipamentelor pentru conformitatea cu dispozițiile Directivei 97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim		
---	--	--	--

FIȘA ECHIPAMENTELOR

pentru certificatul de conformitate

Prezenta fișă se anexează obligatoriu certificatului de conformitate

Fișa echipamentelor pentru conformitatea cu dispozițiile Directivei 97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungime de 24 metri sau mai mare

Caracteristicile navei:

Denumirea navei	Litere sau cifre distinctive	Portul de înregistrare	Lungimea (l)

2. Caracteristicile dispozitivelor de salvare:

1.	Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute dispozitive de salvare a vieților omenești	...	
		La babord	La tribord
2.	Numărul total de ambarcațiuni de salvare	...	...
2.1	Capacitatea totală de persoane la bordul acestora	...	...

armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungime de 24 metri sau mai mare

1. Caracteristicile navei:

Denumirea navei	Litere sau cifre distinctive	Portul de înregistrare	Lungimea (l)

2. Caracteristicile dispozitivelor de salvare:

1.	Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute dispozitive de salvare a vieților omenești	...
		La babord
2.	Numărul total de ambarcațiuni de salvare	...
2.1	Capacitatea totală de persoane la bordul acestora	...
2.2	Numărul de ambarcațiuni de salvare parțial închise (regula VII/18)	...
2.3	Numărul de ambarcațiuni de salvare complet închise (regula VII/19)	...
3.	Numărul de bărci de salvare	...
3.1	Numărul de bărci incluse în numărul total de ambarcațiuni de salvare	...

2.2	Numărul de ambarcațiuni de salvare parțial închise (regula VII/18)	...	...
2.3	Numărul de ambarcațiuni de salvare complet închise (regula VII/19)	...	...
3.	Numărul de bărci de salvare	...	...
3.1	Numărul de bărci incluse în numărul total de ambarcațiuni de salvare	...	...
4.	Plute de salvare	...	...
4.1	Plute care necesită dispozitive aprobate de lansare la apă	...	...
4.1.1	Numărul de plute de salvare	...	...
4.1.2	Capacitatea de persoane la bordul acestora	...	...
4.2.	Plute care nu necesită dispozitive aprobate de lansare la apă	...	...
4.2.1	Numărul de plute de salvare	...	...
4.2.2	Capacitatea de persoane la bordul acestora	...	...
		La babord	La tribord
5.	Numărul de colaci de salvare	...	...
6.	Numărul de veste de salvare	...	...
7.	Costume de imersiune	...	...
7.1.	Numărul total	...	...
7.2.	Numărul de costume de imersiune care îndeplinesc condițiile pentru veste de salvare	...	...
8.	Numărul de mijloace de protecție termică ⁽¹⁾	...	...

	aprobate de lansare la apă				
4.2.1	Numărul de plute de salvare	...	...		
4.2.2	Capacitatea de persoane la bordul acestora	...	...		
		La babord	La tribord		
5.	Numărul de colaci de salvare	...	...		
6.	Numărul de veste de salvare	...	...		
7.	Costume imersiune	...	...		
7.1.	Numărul total	...	...		
7.2.	Numărul de costume de imersiune care îndeplinesc condițiile pentru veste de salvare	...	...		
8.	Numărul de mijloace de protecție termică ⁽¹⁾	...	...		
9.	Instalații radioelectrice utilizate la dispozitivele de	...	...		
9.	Instalații radioelectrice utilizate la dispozitivele de salvare a vieților omenești	...	...		
9.1.	Numărul de transpondere radar	...	...		
9.2.	Numărul de aparate radiotelefonice de emisie-recepție FIF	...	...		
⁽¹⁾ Fără cele necesare conform regulii VII/17 alineatul (8) punctul (xxi) și VII/20 alineatul (5) litera (a) punctul (xxiv).					
3. Caracteristici ale instalațiilor radioelectrice					
Articolul		Echipament la			
1.	Sisteme primare	...			
1.1.	Instalație radioelectrică FIF	...			
1.1.1.	Codor DSC	...			
1.1.2.	Receptor de veghe DSC	...			
1.1.3.	Radiotelefonie	...			
1.2.	Instalație radioelectrică MF	...			
1.2.1.	Codor DSC	...			
1.2.2.	Receptor de veghe DSC	...			
1.2.3.	Radiotelefonie	...			
1.3.	Instalație radioelectrică MF/HF	...			

	salvare a vieților omenești		
9.1.	Numărul de transpondere radar	...	...
9.2.	Numărul de aparate radiotelefonice de emisie-recepție FIF	...	...
(1) Fără cele necesare conform regulii VII/17 alineatul (8) punctul (xxi) și VII/20 alineatul (5) litera (a) punctul (xxiv).			

3. Caracteristici ale instalațiilor radioelectrice

Articolul		Echipament la bord
1.	Sisteme primare	...
1.1.	Instalație radioelectrică FIF	...
1.1.1.	Codor DSC	...
1.1.2.	Receptor de veghe DSC	...
1.1.3.	Radiotelefonie	...
1.2.	Instalație radioelectrică MF	...
1.2.1.	Codor DSC	...

1.3.1.	Codor DSC	...	
1.3.2.	Receptor de bord DSC	...	
1.3.3.	Radiotelefonie	...	
1.3.4.	Radiotelegrafie cu imprimare directă	...	
1.4.	Stație navăpământ Inmarsat	...	
2.	Mijloace secundare de alarmă	...	
3.	Dispozitive pentru recepția informațiilor de siguranță maritimă	...	
3.1.	Receptor Navtex	...	
3.2.	Receptor EGC	...	
3.3.	Receptor IF de radiotelegrafie cu imprimare directă	...	
4.	EPIRB prin satelit	...	
4.1.	CospasSarsat	...	
4.2.	Inmarsat	...	
5.	EPIRB FIF	...	
6.	Transponder radar al navei	...	
7.	Receptor de bord cu lungime de undă rezervată semnalelor SOS prin radiotelefon, de 2 182 kHz (1)	...	

1.2.2.	Receptor de veghe DSC	...	8.	Dispozitiv pentru generarea semnalului de alarmă prin radiotelefon pe 2 182 kHz	...
1.2.3.	Radiotelefonie	...	(¹) Cu excepția cazului în care Comitetul de siguranță maritimă al Organizației stabilește o altă dată, acest articol nu trebuie reprodus în fișa anexată la certificatele eliberate după 1 februarie 1999.		
1.3.	Instalație radioelectrică MF/HF	...	4. Metodele utilizate pentru asigurarea disponibilității instalațiilor radioelectrice (regula IX/14) 4.1. Dublarea echipamentelor: ... 4.2. Întreținerea la țărm: ... 4.3. Capacitatea de întreținere pe mare: ... SE CERTIFICĂ faptul că prezenta fișă este corectă în toate privințele. Emis la ..., la data de ... (locul eliberării fișei) (data eliberării) ... (semnătura funcționarului care eliberează fișa) și/sau (ștampila Agenției Navale) <i>Dacă este semnat, se adăugă următorul alineat:</i> Subsemnatul declară că este împuternicit de Guvernul Republicii Moldova să elibereze prezenta fișă. ... (semnătura)		
1.3.1.	Codor DSC	...			
1.3.2.	Receptor de bord DSC	...			
1.3.3.	Radiotelefonie	...			
1.3.4.	Radiotelegrafie cu imprimare directă	...			
1.4.	Stație navăpământ Inmarsat	...			
2.	Mijloace secundare de alarmă	...			
3.	Dispozitive pentru recepția informațiilor de siguranță maritimă	...			
3.1.	Receptor Navtex	...			
3.2.	Receptor EGC	...			
3.3.	Receptor IF de radiotelegrafie cu imprimare directă	...			

4.	EPIRB prin satelit...	
4.1.	CospasSarsat	...
4.2.	Inmarsat	...
5.	EPIRB FIF	...
6.	Transponder radar al navei	...
7.	Receptor de bord... cu lungime de undă rezervată semnalelor SOS prin radiotelefon, de 2 182 kHz ⁽¹⁾	
8.	Dispozitiv pentru... generarea semnalului de alarmă prin radiotelefon pe 2 182 kHz ⁽²⁾	
(¹) Cu excepția cazului în care Comitetul de siguranță maritimă al Organizației stabilește o altă dată, acest articol nu trebuie reprodus în fișa anexată la certificatele eliberate după 1 februarie 1999. (²) Acest articol nu trebuie reprodus în fișa anexată la certificatele emise după 1 februarie 1999.		

... metodele utilizate pentru asigurarea disponibilității
... instalațiilor radioelectrice (regula IX/14)

ablarea echipamentelor: ... treținerea la țărm: ... capacitatea de întreținere pe mare: ... SE CERTIFICĂ faptul că prezenta fișă este corectă în toate privințele. Emis la ..., la data de ... (locul eliberării fișei) (data eliberării) ... (semnătura funcționarului care eliberează fișa) și/sau (ștampila autorității) <i>Dacă este semnat, se adăugă următorul alineat:</i> Subsemnatul declară că este împuternicit de statul membru să elibereze prezenta fișă. ... (semnătura)			
---	--	--	--



Nr. 07 - 4184
din 22.07.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, se solicită înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectului de act al Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este inițiat în scopul instituirii unui regim național unitar de siguranță pentru navele maritime de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare, armonizat cu Directiva 97/70/CE și cu cerințele internaționale aplicabile. Proiectul urmărește prevenirea accidentelor, protejarea persoanelor aflate la bord, menținerea stării de navigabilitate, exercitarea controlului statului de pavilion și al statului port și crearea cadrului juridic pentru eventuala înregistrare a unor nave de pescuit. Sunt vizate navele sub pavilionul Republicii Moldova, cele care operează în apele interioare navigabile sau în marea teritorială și cele care descarcă captura în porturile naționale. Proiectul transpune: Directiva 97/70/CE.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Elaborarea proiectului reprezintă acțiunea nr. 135 din anexa A, Clusterul IV, la Planul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. Acțiunea prevede adoptarea proiectului hotărârii Guvernului privind stabilirea normelor de siguranță pentru navele de pescuit, în vederea

		transpunerii Directivei 97/70/CE. Intervenția se înscrie în domeniul politicii de transport și în procesul de apropiere a cadrului normativ național de acquis-ul Uniunii Europene privind siguranța maritimă. În același timp, proiectul este strâns legat de acțiunea nr. 134 din același Plan, care prevede promovarea proiectului de lege privind aderarea Republicii Moldova la Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului de la Torremolinos din 1993, proiect în promovare număr unic 433/MIDR/MAE/2026. Cele două intervenții sunt complementare: proiectul hotărârii Guvernului transpune regimul armonizat al Uniunii Europene, iar proiectul de lege creează temeiul participării Republicii Moldova la sistemul internațional actualizat de siguranță a navelor de pescuit.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Ursu Iurie, Șef, Direcția politici în domeniul transportului naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 022233617, e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md Vadim Pavalachi, Director adjunct, Agenția Navală a Republicii Moldova. tel. 022731396, e-mail: vadim.pavalachi@narm.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului – 36 file, 2. Nota de fundamentare – 12 file; 3. Tabel de concordanță a Directivei 97/70/CE– 72 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Ex. Ursu Iurie,
Tel. 022233617
e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md