

Amendamentele la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.69(69) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 18 mai 1998

CAPITOLUL II-1

**CONSTRUCȚIE - COMPARTIMENTARE ȘI STABILITATE,
MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE**

PARTEA B - COMPARTIMENTARE ȘI STABILITATE

Regula 14 - Construcția și proba inițială a pereților etanși etc., la navele de pasageri și la navele de marfă

1 Textul existent al paragrafului 3 se înlocuiește cu următorul:

- ..3 Încercarea compartimentelor principale prin umplerea cu apă nu este obligatorie. Dacă nu este făcută proba prin umplere cu apă, se va efectua încercarea cu jet de apă, dacă este practic posibil. Aceasta trebuie efectuată în stadiul cel mai avansat posibil al amenajării navei. Dacă încercarea cu jet de apă nu este posibilă, deoarece poate produce o eventuală avarie a mașinilor, izolației echipamentului electric sau a elementelor amenajării, ea trebuie înlocuită printr-o examinare vizuală atentă a îmbinărilor sudate, completată, dacă este necesar, cu metode cum ar fi examinarea cu lichide penetrante sau încercarea la etanșitate cu ultrasunete sau o încercare echivalentă. În orice caz, trebuie efectuat un examen amănunțit al pereților etanși.”

CAPITOLUL IV

RADIOCOMUNICAȚII

Regula 1 - Aplicare

2 În paragraful 1, cuvintele „Dacă nu se prevede în mod expres altfel” se introduc înaintea cuvintelor „acest capitol”.

Regula 2 - Termeni și definiții

Următorul nou alineat .16 al paragrafului 1 se adaugă după alineatul .15 existent:

- ...16 *Identificări din Sistemul mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS)* înseamnă identificarea serviciilor maritime mobile, indicativul de apel al navei, identificările Inmarsat și numărul de serie, care pot fi transmise prin echipamentul navei și utilizate pentru identificarea navei.”

4 Textul existent al paragrafului 2 se înlocuiește cu următorul:

..2 Toți ceilalți termeni și abrevierile folosite în acest capitol și care sunt definite în Regulamentul radiocomunicațiilor și în Convenția internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare (SAR 1979), așa cum poate fi amendată, vor avea sensurile definite în acel Regulament și în Convenția SAR.”

5 După regula 5 existentă se adaugă noua regulă 5-1:

„Regula 5-1

Identificări din Sistemul mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare

- 1 Această regulă se aplică tuturor navelor pentru toate voiajele.
- 2 Fiecare Guvern Contractant se obligă să asigure luarea măsurilor corespunzătoare pentru înregistrarea identificărilor din Sistemul mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS) și pentru ca centrele de coordonare a operațiilor de salvare să aibă acces la informațiile cu privire la aceste identificări timp de 24 de ore din 24. Dacă este cazul, organizațiile internaționale ce păstrează o bază de date cuprinzând aceste identificări vor fi informate de către Guvernul Contractant cu privire la atribuirea acestor identificări.”

Regula 13 - Surse de energie

6 În paragraful 8, cuvintele „ , inclusiv receptorul de navigație menționat în regula 18,” sunt introduse după cuvântul „capitol”.

Regula 15 -Cerințe privind întreținerea

7 Un nou paragraf 9 se adaugă după paragraful 8 existent:

..9 La intervale care nu depășesc 12 luni radiobalizele pentru localizarea sinistrelor prin satelit trebuie să fie încercate din toate punctele de vedere ale funcționării eficiente, acordând o atenție deosebită stabilității frecvenței, puterii semnalului și codificării. Totuși, în cazurile în care este oportun și justificat, Administrația poate extinde această perioadă la 17 luni. Încercarea poate fi efectuată la bordul navei sau la un centru autorizat de încercări/service.”

8 După regula 17 existentă se adaugă noua regulă 18:

„Regula 18

Actualizarea poziției navei

Toate echipamentele de comunicație de emisie-recepție de la bordul unei nave la care se aplică acest capitol, care pot include automat poziția navei în semnalul de alertare în caz de pericol, trebuie să primească automat această informație de la un receptor de navigație intern sau extern, dacă este instalat vreunul. Dacă un astfel de receptor nu este instalat, poziția navei și ora la care această poziție a fost determinată vor fi manual actualizate la intervale ce nu depășesc patru ore, pe

perioada în care nava este în marș, astfel încât aceste date să poată fi oricând transmise cu ajutorul acestor echipamente.”

CAPITOLUL VI

TRANSPORTUL DE MĂRFURI

Regula 5 - Arimare și siguranță

9 Textul existent al paragrafului 6 este înlocuit cu următorul:

„6 Toate mărfurile, altele decât cele solide și lichide în vrac, trebuie încărcate, arimate și asigurate pe toată durata voiajului în conformitate cu Manualul de asigurare a mărfii aprobat de către Administrație. La navele cu încăperi de marfă ro-ro, așa cum sunt definite în regula II-2/3.14, toate mărfurile de acest tip trebuie să fie asigurate, în conformitate cu Manualul de asigurare a mărfii, înaintea plecării navei. Manualul de asigurare a mărfii trebuie întocmit la un standard cel puțin echivalent cu instrucțiunile elaborate de către Organizație.”

CAPITOLUL VII

TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE

Regula 5 - Documente

10 Paragraful 6 existent se elimină.

Regula 6 - Condiții de arimare

11 Titlul acestei reguli se înlocuiește cu „Arimare și siguranță”.

12 După paragraful 5 existent se adaugă un nou paragraf 6:

„6 Toate mărfurile, altele decât cele solide și lichide în vrac, trebuie încărcate, arimate și asigurate pe toată durata voiajului în conformitate cu Manualul de asigurare a mărfii aprobat de către Administrație. La navele cu încăperi de marfă ro-ro, așa cum sunt definite în regula II-2/3.14, toate mărfurile de acest tip trebuie să fie asigurate, în conformitate cu Manualul de asigurare a mărfii, înaintea plecării navei. Manualul de asigurare a mărfii trebuie întocmit la un standard cel puțin echivalent cu instrucțiunile elaborate de către Organizație.”