*ANEXA*

*la OMT nr. .........din .....................*

ORGANIZAŢIA MARITIMĂ INTERNAŢIONALĂ

|  |  |
| --- | --- |
| COMITETUL DE SIGURANȚĂ MARITIMĂ  Sesiunea a 85-a  Ordinea de zi punctul 26 | MSC 85/26/Add.1/Corr.3  10 iulie 2018  Original: ENGLEZĂ |

**RAPORTUL COMITETULUI DE SIGURANȚĂ MARITIMĂ PRIVIND**

**CEA DE-A OPTZECI ŞI CINCEA SESIUNE A SA**

**Rectificări[[1]](#footnote-1)\***

**ANEXA 2**

**REZOLUŢIA MSC.267(85)**

**(adoptată la 4 decembrie 2008)**

**ADOPTAREA CODULUI INTERNAŢIONAL DIN 2008**

**PRIVIND STABILITATEA NAVEI ÎN STAREA INTACTĂ**

**(CODUL IS DIN 2008)**

**INTRODUCERE**

**2 Definiții**

1 Definiția existentă de la paragraful 2.11 se modifică pentru a se citi după cum urmează:

„*Bord liber* este distanţa dintre linia de încărcare atribuită şi puntea de bord liber. În scopul aplicării la navele port-container de tip descoperit a prevederilor capitolelor I şi II din anexa I la Convenţia internaţională din 1966 asupra liniilor de încărcare sau a prevederilor Protocolului din 1988, aşa cum au fost amendate, ,,puntea de bord liber” este puntea de bord liber definită conform Convenţiei internaţionale din 1966 asupra liniilor de încărcare sau Protocolului din 1988, aşa cum au fost amendate, aplicabilă în cazul în care la partea superioară a ramei gurii de magazie sunt prevăzute capace.”

**PARTEA A**

**CRITERII OBLIGATORII**

**CAPITOLUL 1 - GENERALITĂŢI**

2 Textul existent al paragrafului 1.1.1 se modifică pentru a se citi după cum urmează:

„Criteriile menţionate la capitolul 2 din această parte prezintă o serie de cerinţe minime care trebuie aplicate navelor de marfă şi navelor de pasageri având lungimea mai mare sau egală cu 24 m. În cazul navelor portcontainer având lungimea mai mare sau egală cu 100 m, pot fi aplicate criterii alternative la secțiunea 2.2 din prezenta parte.3 Navele de aprovizionare în larg și navele cu destinație specială nu sunt obligate să respecte prevederile secțiunii 2.3. În cazul acestor nave, conformitatea cu un criteriu alternativ echivalent4 trebuie să fie demonstrată.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

3 Prevederile secțiunii 2.3 din partea B pot fi aplicate ca alternativă.

4 În cazul navelor de aprovizionare în larg, prevederile secțiunii 2.4 din partea B pot fi aplicate ca alternativă la aplicarea secțiunii 2.2 din prezenta parte. În cazul navelor cu destinaţie specială, prevederile secțiunii 2.5 din partea B pot fi aplicate ca o alternativă la aplicarea secțiunii 2.2 din prezenta parte.”

**CAPITOLUL 2 – CRITERII GENERALE**

3 Paragrafele 2.1.1 și 2.1.2 existente se modifică pentru a se citi după cum urmează:

„2.1.1 Toate criteriile conținute în prezenta parte trebuie să fie aplicate pentru toate condițiile de încărcare aplicabile.5

2.1.2 Efectele suprafeţelor libere de lichid6 trebuie să fie luate în considerare în toate condiţiile de încărcare aplicabile.5

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5 Se face referire la secțiunile 3.3 și 3.4 din partea B, pentru condițiile de încărcare ce urmează a fi luate în considerare.

6 Se face referire la secțiunea 3.1 din partea B.”

4 Paragrafele 2.1.5 și 2.1.6 existente se modifică pentru a se citi după cum urmează:

„2.1.5 Trebuie să se ia măsuri pentru o marjă de siguranţă a stabilităţii în toate etapele voiajului, acordându-se o atenţie deosebită adaosurilor de greutate, cum ar fi acelea datorate absorbției de apă şi acoperirii cu gheaţă7, precum şi reducerilor de greutate, cum ar fi acelea datorate consumului de combustibil şi provizii.

2.1.6 Fiecare navă trebuie să fie prevăzută cu un Manual privind stabilitatea navei, aprobat de către Administraţie, care conţine suficiente informaţii8 pentru a permite comandantului să opereze nava în conformitate cu cerinţele aplicabile cuprinse în Cod. Dacă un calculator de stabilitate este utilizat ca supliment la Manualul privind stabilitatea navei în scopul determinării conformităţii cu criteriile de stabilitate relevante, un astfel de calculator trebuie să fie supus aprobării de către Administraţie.9

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

7 Detalii cu privire la acumularea de gheaţă sunt date în capitolul 6 (Consideraţii cu privire la acoperirea cu gheaţă) din partea B.

8 Se face referire la secțiunea 3.6 din partea B.

9 Se face referire la capitolul 4 (Calcule de stabilitate efectuate cu calculatoarele de stabilitate) din partea B.”

5 Textul existent al paragrafului 2.2.1 se modifică pentru a se citi după cum urmează:

„Aria de sub curba braţului de redresare (curba GZ) nu va fi mai mică decât 0,055 metru-radiani până la un unghi de înclinare transversală φ = 30° şi de cel puţin 0,09 metru-radiani până la unghiul de înclinare transversală φ = 40° sau unghiul de inundare φf dacă acest unghi este mai mic de 40°. În plus, aria de sub curba braţului de redresare (curba GZ) dintre unghiurile de înclinare transversală de 30°şi40°sau între 30° şi unghiul φf, dacă acest unghi este mai mic de 40°, nu trebuie să fie mai mică de 0,03 metru-radiani. Unghiul φf este unghiul de înclinare transversală de la care deschiderile din corpul navei, suprastructuri sau rufuri, care nu pot fi închise etanș la intemperii, se inundă. Deschiderile mici prin care nu poate avea loc inundarea progresivă pot fi considerate ca nefiind deschise.”

6 În paragraful 2.3.4, nota de subsol 8 existentă se șterge și la sfârșitul paragrafului se adaugă următoarea frază:

„În cazul navelor prevăzute cu dispozitive antiruliu, unghiul de ruliu trebuie să fie determinat fără a lua în considerare funcționarea acestor dispozitive, cu excepția cazului în care Administrația consideră satisfăcătoare dovada că dispozitivele sunt eficiente chiar și în cazul întreruperii bruște a alimentării lor cu energie.”

7 În paragraful 2.3.5, ultimele două fraze existente se modifică pentru a se citi după cum urmează:

„În cazul navelor ai căror parametri se situează în afara limitelor de mai sus, unghiul de ruliu (φ1) poate fi determinat prin încercări efectuate pe modelul la scară redusă al navei în cauză12. În plus, Administraţia poate accepta astfel de metode alternative de determinare pentru orice navă, dacă le consideră adecvate.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

12 Se face referire la procedura descrisă în *Linii directoare interimare pentru o metodă alternativă de evaluare a criteriului meteorologic* (MSC.1/Circ.1200)”

**CAPITOLUL 3 – CRITERII SPECIALE PENTRU ANUMITE TIPURI DE NAVE**

8 Textul existent al paragrafului 3.3.2.3 se modifică pentru a se citi după cum urmează:

„În orice moment în timpul voiajului, înălţimea metacentrică transversală GM0 nu trebuie să fie mai mică de 0,1 m, luând în considerare absorbția de apă de către încărcătura de pe punte şi/sau acumularea de gheață pe suprafeţele expuse.14

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

14 Detalii cu privire la acumularea de gheaţă sunt date în capitolul 6 (Consideraţii cu privire la acoperirea cu gheaţă) din partea B.”

**NOTE DE SUBSOL**

9 Notele de subsol 3, 6, 7, 9 și cele următoare existente se renumerotează corespunzător.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. \* Aceste rectificări sunt emise urmând instrucțiunile MSC 99 (MSC 99/22, paragraful 10.23). [↑](#footnote-ref-1)