

**Ministerul Transporturilor - MT - Ordin nr. 1263/2019 din 12 septembrie 2019**

**Ordinul nr. 1263/2019 pentru publicarea acceptării  
rectificărilor aduse Rezoluției MSC.267(85) prin  
documentul MSC 85/26/Add.1/Corr.3 al Organizației  
Maritime Internaționale din 10 iulie 2018**

*În vigoare de la 26 septembrie 2019*

*Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 782 din 26 septembrie 2019. Formă  
aplicabilă la 07 octombrie 2019.*

*Având în vedere Referatul Direcției transport naval nr. 29.067/1.315 din 31.07.2019 privind publicarea acceptării rectificărilor aduse Rezoluției MSC.267(85) prin documentul MSC 85/26/Add.1/Corr.3 al Organizației Maritime Internaționale din 10 iulie 2018,*

*ținând seama de prevederile Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 675/2010 pentru publicarea acceptării Codului internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.267 (85) a Comitetului Securității Maritime din 4 decembrie 2008,*

*în temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 2 pct. 20, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,*

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

**Art. 1.** - Se publică rectificările aduse Rezoluției MSC.267 (85) prin documentul MSC 85/26/Add.1/Corr.3 al Organizației Maritime Internaționale din 10 iulie 2018, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

**Art. 2.** - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul transporturilor,  
Ion Iordăchescu,  
secretar de stat

București, 12 septembrie 2019.  
Nr. 1.263.

**ANEXĂ**

## ORGANIZAȚIA MARITIMĂ INTERNAȚIONALĂ

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 și cincea sesiune a sa

**Rectificări\***

\* Aceste rectificări sunt emise urmând instrucțiunile MSC 99 (MSC 99/22, paragraful 10.23).

**ANEXA 2****REZOLUȚIA MSC.267(85)  
(adoptată la 4 decembrie 2008)****ADOPTAREA**

Codului internațional 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 distanța dintre linia de încărcare atribuită și puntea de bord liber. În scopul aplicării la navele portcontainer de tip descoperit a prevederilor **capitolelor I și II** din anexa I la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare sau a prevederilor Protocolului din 1988, așa cum au fost amendate, «puntea de bord liber» este puntea de bord liber definită conform Convenției internaționale din 1966 asupra liniilor de încărcare sau Protocolului din 1988, așa 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****Generalități**

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

" Criteriile menționate la capitolul 2 din această parte prezintă o serie de cerințe minime care trebuie aplicate navelor de marfă și 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.<sup>3</sup> 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 echivalent<sup>4</sup> trebuie să fie demonstrată.

<sup>3</sup> Prevederile secțiunii 2.3 din partea B pot fi aplicate ca alternativă.

<sup>4</sup> În cazul navelor de aprovizionare în larg, prevederile secțiunii 2.4 din partea B pot fi aplicate ca o alternativă la aplicarea secțiunii 2.2 din prezenta parte. În cazul navelor cu destinație 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.<sup>5</sup>

**2.1.2** Efectele suprafețelor libere de lichid<sup>6</sup> trebuie să fie luate în considerare în toate condițiile de încărcare aplicabile.<sup>5</sup>

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

<sup>6</sup> 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 siguranță a stabilității în toate etapele voiajului, acordându-se o atenție deosebită adaosurilor de greutate, cum ar fi acelea datorate absorbției de apă și acoperirii cu gheață<sup>7</sup>, precum și reducerilor de greutate, cum ar fi acelea datorate consumului de combustibil și provizii.

<sup>7</sup> Detalii cu privire la acumularea de gheață sunt date în capitolul 6 (Considerații cu privire la acoperirea cu gheață) din partea B.

**2.1.6** Fiecare navă trebuie să fie prevăzută cu un Manual privind stabilitatea navei, aprobat de către Administrație, care conține suficiente informații<sup>8</sup> pentru a permite comandantului să opereze nava în conformitate cu cerințele aplicabile cuprinse în Cod. Dacă un calculator de stabilitate este utilizat ca supliment la Manualul privind stabilitatea navei în scopul determinării conformității cu criteriile de stabilitate relevante, un astfel de calculator trebuie să fie supus aprobării de către Administrație.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Se face referire la secțiunea 3.6 din partea B.

<sup>9</sup> Se face referire la capitolul 4 (Calcul 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 brațului de redresare (curba GZ) nu va fi mai mică decât 0,055 metru-radiani până la un unghi de înclinare transversală  $\varphi = 30^\circ$  și de cel puțin 0,09 metru-radiani până la unghiul de înclinare transversală  $\varphi = 40^\circ$  sau unghiul de inundare  $\varphi_f$ , dacă acest unghi este mai mic de  $40^\circ$ . În plus, aria de sub curba brațului de redresare (curba GZ) dintre unghiurile de înclinare transversală de  $30^\circ$  și  $40^\circ$  sau între  $30^\circ$  și unghiul  $\varphi_f$ , dacă acest unghi este mai mic de  $40^\circ$ , nu trebuie să fie mai mică de 0,03 metru-radiani. Unghiul  $\varphi_f$  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 rulu 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 rulu ( $\varphi_1$ ) poate fi determinat prin încercări efectuate pe modelul la scară redusă al navei în cauză<sup>12</sup>. În plus, Administrația poate accepta astfel de metode alternative de determinare pentru orice navă, dacă le consideră adecvate.

<sup>12</sup> 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, înălțimea metacentrică transversală  $GM^0$  nu trebuie să fie mai mică de 0,1 m, luând în considerare absorbția de apă de către încărcătura de pe punte și/sau acumularea de gheață pe suprafețele expuse.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Detalii cu privire la acumularea de gheață sunt date în capitolul 6 (Considerații cu privire la acoperirea cu gheață) din partea B."

## NOTE DE SUBSOL

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