



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 173 (XVII) — Nr. 125

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 9 februarie 2005

SUMAR

Nr.	Pagina	Nr.	Pagina
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE			
Decizia nr. 559 din 16 decembrie 2004 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 376 alin. 1 cu referire la art. 374 alin. 1 din Codul de procedură civilă	1-4	pentru aprobarea Programului acțiunilor de supraveghere, prevenire și control al bolilor la animale, al celor transmisibile de la animale la om, protecția animalelor și protecția mediului, pentru anul 2005	4
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE			
149/2004. — Ordin al președintelui Autorității Naționale Sanitare Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor		2.316/2004. — Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilitatea navelor Ro-Ro pasager, cod MTCT.ANR-NSRP-2004	5-32

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 559 din 16 decembrie 2004

referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 376 alin. 1 cu referire la art. 374 alin. 1 din Codul de procedură civilă

Ioan Vida — președinte
Nicolae Cochinescu — judecător
Aspazia Cojocaru — judecător
Constantin Doldur — judecător
Kozsokár Gábor — judecător
Acsinte Gaspar — judecător
Petre Ninosu — judecător
Ion Predescu — judecător
Șerban Viorel Stănoiu — judecător
Dana Titian — procuror
Daniela Ramona Marițiu — magistrat-asistent

din Codul de procedură civilă, excepție ridicată de Gáll Pavel Petru și Gáll Szilárda în Dosarul nr. 3.352/Ap/2004 al Curții de Apel Brașov — Secția civilă.

La apelul nominal răspunde avocatul Ilona Lorentz pentru autorii excepției, lipsind celelalte părți, față de care procedura de citare este legal îndeplinită.

Cauza fiind în stare de judecată, avocatul autorilor excepției pune concluzii de admitere a acesteia, arătând că dispozițiile art. 376 alin. 1 din Codul de procedură civilă încalcă prevederile constituționale invocate de autorii excepției, prin aceea că debitorii și creditorii nu sunt egali atâta timp cât creditorii îi pot evacua pe debitorii prin intermediul executării silite. De asemenea, arată că dispozițiile art. 44 din Constituție sunt încălcate prin aceea

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 376 alin. 1 cu referire la art. 374 alin. 1

că, urmare a evacuării, debitorii sunt lipsiți de atribuțiile dreptului de proprietate, și anume posesia și folosința.

Reprezentantul Ministerului Public pune concluzii de respingere a excepției de neconstituționalitate ca neîntemeiată. În acest sens arată că debitorii și creditorii se află în situații diferite, ceea ce justifică în mod obiectiv tratamentul juridic diferit aplicat acestor două categorii. De asemenea, arată că dispozițiile de lege criticate nu încalcă nici prevederile art. 21 din Constituție, fiind o expresie a principiului liberului acces la justiție. În ceea ce privește invocarea dispozițiilor art. 44 alin. (1) și (2) din Constituție, arată că stabilirea conținutului și a limitelor dreptului de proprietate, cărora li se subsumează și reglementările criticate, implică, în mod necesar, o restrângere a exercițiului său în considerarea drepturilor și intereselor altor persoane, fără ca dispozițiile de lege criticate să înfrângă dispozițiile constituționale referitoare la proprietate.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

Prin Încheierea din 14 septembrie 2004, pronunțată în Dosarul nr. 3.352/Ap/2004, **Curtea de Apel Brașov – Secția civilă a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 376 alin. 1 cu referire la art. 374 alin. 1 din Codul de procedură civilă**, excepție ridicată de Gáll Pavel Petru și Gáll Szilárda.

În motivarea excepției de neconstituționalitate autorii acesteia susțin că dispoziția de lege criticată contravine dispozițiilor art. 16 alin. (1), art. 21 alin. (1) și (2), art. 44 alin. (1) și (2), art. 47 alin. (1) și (2) și ale art. 124 alin. (2) din Constituție. Se susține că dispozițiile de lege criticate vin în contradicție cu art. 16 alin. (1) din Constituție, prin aceea că debitorii și creditorii nu sunt egali atâta timp cât creditorii îi pot evacua pe debitorii înainte de soluționarea irevocabilă a procesului. Dispozițiile art. 21 din Constituție, ce privesc accesul liber la justiție, sunt înfrânte, deoarece textul de lege criticat dă posibilitatea executării hotărârii atacate prin obligarea de părăsire a proprietăților. De asemenea, dreptul de proprietate nu este nici garantat, nici ocrotit în mod egal față de cel al creditorilor prin executarea unei hotărâri care poate fi modificată prin admiterea recursului. Totodată, prin executarea unei hotărâri nedevenite irevocabile nu se asigură protecția socială a debitorilor, încălcându-se dispozițiile art. 47 alin. (1) și (2) din Constituție. De asemenea, sunt încălcate dispozițiile art. 124 alin. (2) din Constituție.

Curtea de Apel Brașov – Secția civilă consideră că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. În acest sens arată că prin art. 376 alin. 1 cu referire la art. 374 alin. 1 din Codul de procedură civilă legiuitorul a reglementat condițiile în care o hotărâre judecătorească, precum și înscrisurile autentice și orice alte hotărâri sau înscrisuri prevăzute anume de lege pot fi investite cu formulă executorie, după care acestea, devenind titluri executorii, pot fi puse în executare. Aceste dispoziții procedurale nu vin în contradicție cu prevederile constituționale invocate de autorii excepției.

În conformitate cu dispozițiile art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului,

Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și formula punctele de vedere cu privire la excepția ridicată.

Guvernul apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. În ceea ce privește invocarea dispozițiilor art. 16 alin. (1) din Constituție, arată că egalitatea cetățenilor în fața legii poate fi apreciată doar în măsura în care aceștia se află în aceleași situații juridice. În cazul în care, în condițiile art. 376 alin. 1 din Codul de procedură civilă, se investesc cu formulă executorie hotărâri care au rămas definitive ori au devenit irevocabile, acestea vor fi puse în executare în condițiile legii, întrucât dreptul de a cere executarea silită nu poate fi condiționat de exercitarea de către debitor a tuturor căilor de atac împotriva titlului executoriu. Textul de lege criticat reprezintă exclusiv o garanție a asigurării echilibrului între persoane cu interese contrare, prin determinarea cadrului legal de exercitare a drepturilor lor legitime. Referitor la invocarea dispozițiilor art. 21 alin. (1) și (2) și ale art. 124 alin. (2) din Constituție, arată că întreaga procedură de executare silită este prevăzută de lege, respectiv de cartea a V-a a Codului de procedură civilă. Din ansamblul acestor reglementări rezultă că părțile au acces la justiție, iar debitorul are la dispoziție garanții procedurale care îi permit să se adreseze instanței, să solicite suspendarea executării sau chiar anularea titlului care se execută. În ceea ce privește invocarea dispozițiilor art. 44 alin. (1) și (2) din Constituție, arată că stabilirea conținutului și a limitelor dreptului de proprietate, cărora li se subsumează și reglementările criticate, implică, în mod necesar, o restrângere a exercițiului său în considerarea drepturilor și intereselor altor persoane. În ceea ce privește invocarea dispozițiilor art. 47 alin. (1) și (2) din Constituție, arată că acestea nu au incidență în cauza dedusă controlului.

Avocatul Poporului apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. În ceea ce privește critica de neconstituționalitate față de art. 16 alin. (1) și (2) din Constituție, arată că dispozițiile legale criticate se aplică tuturor persoanelor aflate în situația prevăzută în ipoteza normei legale, fără nici o discriminare pe considerente arbitrare. Astfel, instituirea unor reguli speciale în ceea ce privește investirea cu formulă executorie a hotărârilor judecătorești nu contravine principiului constituțional al egalității cetățenilor în fața legii și a autorităților publice, atâta timp cât ele asigură egalitatea juridică a cetățenilor în utilizarea lor. Față de invocarea dispozițiilor art. 21 alin. (1) și (2) din Constituție, arată că prevederile legale criticate nu aduc atingere, sub nici un aspect, accesului liber la justiție. Prevederile legale criticate nu opresc persoana împotriva căreia se face executarea de a se prevala de toate garanțiile procedurale care îi permit să se adreseze instanței și să solicite suspendarea executării, contestația la executare sau întoarcerea executării, prin restabilirea situației anterioare. În ceea ce privește critica de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 376 alin. 1 din Codul de procedură civilă față de art. 124 alin. (2) din Constituție, arată că aceasta nu poate fi reținută, deoarece întreaga procedură de executare silită, inclusiv investirea cu formulă executorie a hotărârilor, este prevăzută de lege, respectiv de Codul de procedură civilă. În ceea ce privește critica de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 376 alin. 1 din Codul de procedură civilă față de art. 44 alin. (1) și (2)

și art. 47 alin. (1) și (2) din Constituție, arată că aceste prevederi constituționale nu au incidență în cauza dedusă controlului.

Președinții celor două Camere ale Parlamentului nu au comunicat punctele lor de vedere cu privire la excepția de neconstituționalitate ridicată.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale Guvernului și Avocatului Poporului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, susținerile părților prezente, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și dispozițiile Legii nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, ale art. 1 alin. (2), art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate ridicată.

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie art. 376 alin. 1 cu referire la art. 374 alin. 1 din Codul de procedură civilă, potrivit căruia:

— Art. 376 alin. 1: *„Se investesc cu formulă executorie hotărârile care au rămas definitive ori au devenit irevocabile, înscrisurile autentificate, precum și orice alte hotărâri sau înscrisuri, pentru ca acestea să devină executorii, în cazurile anume prevăzute de lege.”;*

— Art. 374 alin. 1: *„Nici o hotărâre judecătorească nu se va putea executa dacă nu este investită cu formula executorie prevăzută de art. 269 alin. 1, afară de încheierile executorii prevăzute de lege, care se execută fără formulă executorie.”*

Autorul excepției de neconstituționalitate susține că prin dispozițiile legale criticate sunt încălcate prevederile art. 16 alin. (1), art. 21 alin. (1) și (2), art. 44 alin. (1) și (2), art. 47 alin. (1) și (2) și ale art. 124 alin. (2) din Constituția României, care au următorul conținut:

— Art. 16 alin. (1): *„Cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări.”;*

— Art. 21 alin. (1) și (2): *„(1) Orice persoană se poate adresa justiției pentru apărarea drepturilor, a libertăților și a intereselor sale legitime.*

(2) Nici o lege nu poate îngreuna exercitarea acestui drept.”;

— Art. 44 alin. (1) și (2): *„(1) Dreptul de proprietate, precum și creanțele asupra statului, sunt garantate. Conținutul și limitele acestor drepturi sunt stabilite de lege.*

(2) Proprietatea privată este garantată și ocrotită în mod egal de lege, indiferent de titular. Cetățenii străini și apatrizii pot dobândi dreptul de proprietate privată asupra terenurilor numai în condițiile rezultate din aderarea României la Uniunea Europeană și din alte tratate internaționale la care România este parte, pe bază de reciprocitate, în condițiile prevăzute prin lege organică, precum și prin moștenire legală.”;

— Art. 47 alin. (1) și (2): *„(1) Statul este obligat să ia măsuri de dezvoltare economică și de protecție socială, de natură să asigure cetățenilor un nivel de trai decent.*

(2) Cetățenii au dreptul la pensie, la concediu de maternitate plătit, la asistență medicală în unitățile sanitare de stat, la ajutor de șomaj și la alte forme de asigurări sociale publice sau private, prevăzute de lege. Cetățenii au dreptul și la măsuri de asistență socială, potrivit legii.”;

— Art. 124 alin. (2): *„Justiția este unică, imparțială și egală pentru toți.”*

Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea constată că dispozițiile art. 374 alin. 1 din Codul de procedură civilă prevăd că nici o hotărâre judecătorească, cu unele excepții menționate în mod expres de lege, nu poate fi executată fără să fie investită cu formulă executorie, iar dispozițiile art. 376 alin. 1 din același cod prevăd posibilitatea investirii cu formulă executorie și a hotărârilor rămase definitive, chiar dacă nu sunt încă irevocabile, a înscrisurilor autentificate, precum și a altor hotărâri sau înscrisuri, în cazurile anume prevăzute de lege.

Prin Decizia nr. 181 din 10 octombrie 2000, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 645 din 11 decembrie 2000, Curtea a statuat că, în conformitate cu dispozițiile art. 125 alin. (3) din Constituție, potrivit căruia *„Competența și procedura de judecată sunt stabilite de lege”*, întreaga procedură de executare silită este prevăzută de lege, respectiv de cartea a V-a din Codul de procedură civilă. De asemenea, Curtea a mai reținut, în considerentele deciziei menționate, că prin instituirea de către legiuitor, în textul de lege criticat, a unor prevederi cu privire la caracterul definitiv al hotărârilor judecătorești, precum și la investirea lor cu formulă executorie nu se constituie nici un privilegiu ori discriminare, în sensul dispozițiilor art. 16 alin. (2) din Constituție.

Totodată, Curtea reține că dispozițiile de lege criticate se aplică, fără privilegii și fără discriminări, tuturor persoanelor aflate în aceeași situație, respectiv tuturor celor care au obținut recunoașterea drepturilor printr-o hotărâre judecătorească definitivă și solicită executarea acesteia, chiar silit dacă partea adversă nu o execută de bunăvoie, și sunt opozabile tuturor persoanelor față de care se face executarea.

În ceea ce privește critica potrivit căreia dispozițiile de lege criticate vin în contradicție cu prevederile art. 21 alin. (1) și (2) din Constituție, Curtea constată că nici aceasta nu poate fi reținută. Dispozițiile de lege criticate nu îngreunesc accesul liber la justiție al nici uneia dintre părțile litigante. După cum cel care pretinde un drept sau un interes legitim poate cere recunoașterea acestuia, inclusiv executarea silită a hotărârii judecătorești care îi recunoaște dreptul, datornicul are posibilitatea să se apere prin toate mijloacele procedurale legale, să exercite căile de atac, să conteste titlul executoriu ori executarea însăși, să ceară suspendarea executării ori întoarcerea acesteia.

De asemenea, Curtea nu poate reține nici critica potrivit căreia dispozițiile de lege criticate vin în contradicție cu prevederile art. 44 din Constituție. Astfel, executarea unei hotărâri judecătorești definitive, dacă obiectul ei este material sau evaluabil în bani, poate determina diminuarea patrimoniului celui executat sau poate atinge unele atribute ale dreptului de proprietate, dar nu poate fi considerată ca fiind contrară garantării și ocrotirii proprietății. Executarea hotărârii definitive se face pentru valorificarea neîntârziată a dreptului celui care a câștigat procesul.

În ceea ce privește invocarea de către autorul excepției a prevederilor art. 47 alin. (1) și (2) și ale art. 124 alin. (2) din Constituție, Curtea constată că aceste dispoziții constituționale nu au relevanță în cauza dedusă controlului.

Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 376 alin. 1 cu referire la art. 374 alin. 1 din Codul de procedură civilă, excepție ridicată de Gáll Pavel Petru și Gáll Szilárda în Dosarul nr. 3.352/Ap/2004 al Curții de Apel Brașov — Secția civilă.

Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 16 decembrie 2004.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE,
prof. univ. dr. **IOAN VIDA**

Magistrat-asistent,
Daniela Ramona Marițiu

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

AUTORITATEA NAȚIONALĂ SANITARĂ VETERINARĂ ȘI PENTRU SIGURANȚA ALIMENTELOR

ORDIN

**pentru aprobarea Programului acțiunilor de supraveghere,
prevenire și control al bolilor la animale, al celor transmisibile de la animale la om,
protecția animalelor și protecția mediului, pentru anul 2005**

În temeiul Ordonanței Guvernului nr. 42/2004 privind organizarea activității sanitar-veterinare și pentru siguranța alimentelor, aprobată cu modificări prin Legea nr. 215/2004, cu modificările și completările ulterioare, văzând Nota de fundamentare nr. 24.030 din 28 decembrie 2004, întocmită de Autoritatea Națională Sanitară Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor,

președintele Autorității Naționale Sanitare Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Programul acțiunilor de supraveghere, prevenire și control al bolilor la animale, al celor transmisibile de la animale la om, protecția animalelor și protecția mediului, pentru anul 2005, prevăzut în anexa*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Direcțiile sanitar-veterinare și pentru siguranța alimentelor județene și a municipiului București vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3. — Autoritatea Națională Sanitară Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor va controla modul de ducere la îndeplinire a prevederilor prezentului ordin.

Art. 4. — Prezentul ordin se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Președintele Autorității Naționale Sanitare Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor,
Gabriel Vasile Drăgan

București, 30 decembrie 2004.
Nr. 149.

*) Anexa se publică ulterior în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 125 bis în afara abonamentului, care se poate achiziționa de la Centrul pentru relații cu publicul al Regiei Autonome „Monitorul Oficial”, București, șos. Panduri nr. 1.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

ORDIN
pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilitatea navelor Ro-Ro pasager,
cod MTCT.ANR-NSRP-2004

Având în vedere prevederile art. 69 și 70 din Acordul european instituind o asocieră între România, pe de o parte, Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993, ratificat prin Legea nr. 20/1993,

în temeiul prevederilor art. 13 alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului,

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele tehnice privind stabilitatea navelor Ro-Ro pasager, cod MTCT.ANR-NSRP-2004, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Autoritatea Navală Română va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin transpune Directiva Parlamentului European și a Consiliului nr. 2.003/25/CE din 14 aprilie 2003 privind cerințele specifice de stabilitate pentru navele Ro-Ro pasager, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 123 din 17 mai 2003.

Art. 4. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,
Ileana Tureanu,
 secretar de stat

București, 22 decembrie 2004.
 Nr. 2.316.

ANEXĂ

NORME TEHNICE

privind stabilitatea navelor Ro-Ro pasager, cod MTCT.ANR-NSRP-2004

ARTICOLUL 1

Scopul

Scopul prezentelor norme tehnice este de a asigura cerințe specifice de stabilitate armonizate pentru navele Ro-Ro pasager, care să îmbunătățească capacitatea de supraviețuire a acestui tip de navă în caz de avarie datorată unei coliziuni și de a asigura un nivel superior de siguranță pentru pasageri și membrii echipajului.

ARTICOLUL 2

Definiții

În înțelesul prezentelor norme tehnice, termenii utilizați se definesc după cum urmează:

a) *navă Ro-Ro pasager* — o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, cu încăperi ro-ro de marfă sau încăperi de categorie specială, așa cum este definită în Regula II-2/3 din Convenția SOLAS, astfel cum a fost amendată;

b) *navă nouă* — o navă a cărei chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție la

1 octombrie 2004 sau după această dată; prin *stadiu similar de construcție* se înțelege stadiul la care:

(i) începe construcția identificabilă cu o navă specifică; și

(ii) asamblarea navei a început, cuprinzând cel puțin 50 tone sau 1% din masa totală estimată a materialului din care e confecționată structura ei, luându-se în considerare valoarea care este mai mică;

c) *navă existentă* — o navă care nu este navă nouă;

d) *pasager* — orice persoană, alta decât comandantul și membrii echipajului sau alte persoane angajate în orice calitate la bordul unei nave, precum și alta decât un copil cu vârsta mai mică de un an;

e) *convenții internaționale* — Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care România a aderat prin Decretul nr. 80/1979, denumită în continuare *Convenția SOLAS*, precum și Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, încheiată la Londra la 5 aprilie 1966, la care

România a aderat prin Decretul nr. 80/1971, cu protocoalele și amendamentele în vigoare la acestea;

f) *serviciu regulat* — o serie de voiajuri efectuate cu nava Ro-Ro pasager pentru asigurarea traficului între aceleași două sau mai multe porturi:

- (i) fie conform unui program publicat;
- (ii) fie cu o regularitate sau o frecvență astfel încât aceste voiajuri sunt recunoscute ca fiind un serviciu regulat;

g) *Acordul de la Stockholm* — Acordul încheiat la Stockholm la 28 februarie 1996 conform Rezoluției 14 a Conferinței SOLAS 95 „Acorduri regionale privind cerințele specifice de stabilitate pentru navele Ro-Ro pasager”, adoptată la 29 noiembrie 1995;

h) *Autoritatea Navală Română* — organul tehnic de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, căruia i se delegă competențele privind aplicarea prezentelor norme tehnice, denumit în continuare *ANR*;

i) *administrația statului pavilionului* — autoritatea competentă a statului al cărui pavilion nava Ro-Ro pasager este autorizată să îl arboreze;

j) *stat gazdă* — România sau un stat membru al Uniunii Europene spre sau dinspre ale cărui porturi o navă Ro-Ro pasager efectuează un serviciu regulat;

k) *voiaj internațional* — un voiaj pe mare dinspre un port românesc spre un port din alt stat sau invers;

l) *norme tehnice specifice de stabilitate* — cerințele de stabilitate cuprinse în anexa nr. 1;

m) *înălțimea semnificativă a valului (h_s)* — înălțimea medie calculată prin luarea în considerare a unei treimi din valurile cu înălțimea cea mai mare, observate în cursul unei perioade date;

n) *bordul liber rezidual (f_r)* — distanța minimă între puntea ro-ro avariata și linia de plutire finală în dreptul avariei, fără a lua în calcul efectul suplimentar al apei de mare acumulate pe puntea ro-ro avariata.

ARTICOLUL 3

Domeniul de aplicare

(1) Prezentele norme tehnice se aplică tuturor navelor Ro-Ro pasager, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, atunci când desfășoară un serviciu regulat efectuând voiajuri internaționale spre sau dinspre un port românesc.

(2) În România, în calitatea sa de stat gazdă, ANR se va asigura că navele Ro-Ro pasager care nu arborează pavilionul românesc sau al unui stat membru al Uniunii Europene corespund în întregime cerințelor prezentelor norme tehnice înainte ca ele să fie angajate să efectueze voiaje dinspre sau spre porturile românești, în conformitate cu art. 4 din Sistemul de inspecții obligatorii pentru

operarea în siguranță a navelor de tip Ro-Ro ferry care transportă și pasageri, precum și a navelor de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat, aprobat prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 538/2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 264 din 16 aprilie 2003.

ARTICOLUL 4

Înălțimea semnificativă a valului

Înălțimea semnificativă a valului (h_s) va fi utilizată la determinarea înălțimii apei pe puntea ro-ro în cazul aplicării cerințelor specifice de stabilitate prevăzute în anexa nr. 1. Probabilitatea de depășire a valorii înălțimii semnificative a valului nu va fi mai mare de 10% pe o perioadă de un an.

ARTICOLUL 5

Zone maritime

(1) ANR va întocmi o listă cuprinzând zonele maritime traversate de navele Ro-Ro pasager care efectuează un serviciu regulat spre sau dinspre porturile românești, precum și valorile corespunzătoare ale înălțimii semnificative a valului din aceste zone.

(2) Zonele maritime și valorile aplicabile ale înălțimii semnificative a valului din aceste zone vor fi determinate, atunci când este aplicabil și posibil, printr-un acord între ANR și autoritatea competentă a statului de la celălalt capăt al rutei. Dacă ruta navei traversează mai mult de o zonă maritimă, nava va respecta cerințele specifice de stabilitate pentru cea mai mare valoare a înălțimilor semnificative ale valului definite pentru aceste zone.

(3) ANR va actualiza lista menționată la alin. (1) și o va publica într-o bază de date accesibilă publicului pe site-ul său pe Internet.

ARTICOLUL 6

Cerințe specifice de stabilitate

(1) Fără a aduce prejudicii cerințelor Regulii II-1/B/8 din Convenția SOLAS, ediția 1990, privind compartimentarea etanșă și stabilitatea în condiții de avarie, toate navele Ro-Ro pasager menționate la art. 3 alin. (1) vor corespunde cerințelor specifice de stabilitate prevăzute în anexa nr. 1.

(2) Pentru navele Ro-Ro pasager exploatate exclusiv în zonele maritime unde înălțimea semnificativă a valului este egală sau mai mică de 1,5 m, conformitatea cu cerințele regulii menționate la alin. (1) este considerată ca fiind echivalentă conformității cu cerințele specifice de stabilitate prevăzute în anexa nr. 1.

(3) La aplicarea cerințelor prevăzute în anexa nr. 1, ANR va utiliza instrucțiunile prevăzute în anexa nr. 2, în măsura în care acest lucru este practic și compatibil cu proiectarea navei respective.

ARTICOLUL 7

Introducerea cerințelor specifice de stabilitate

(1) Navele Ro-Ro pasager noi vor corespunde cerințelor specifice de stabilitate prevăzute în anexa nr. 1.

(2) Navele Ro-Ro pasager existente, cu excepția acelor nave la care se aplică prevederile art. 6 alin. (2), vor corespunde cerințelor specifice de stabilitate prevăzute în anexa nr. 1 nu mai târziu de data de 1 octombrie 2010.

(3) Navele Ro-Ro pasager existente care, la data intrării în vigoare a prezentelor norme tehnice, corespund cerințelor regulii menționate la art. 6 alin. (1) vor corespunde cerințelor specifice de stabilitate prevăzute în anexa nr. 1 nu mai târziu de data de 1 octombrie 2015.

(4) Prezentul articol se va aplica fără încălcarea prevederilor art. 4 lit. e) din anexa la Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 538/2003.

ARTICOLUL 8

Certificate

(1) Toate navele Ro-Ro pasager noi și existente, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, trebuie să aibă la bord un certificat care să ateste conformitatea cu cerințele specifice de stabilitate prevăzute la art. 6 și în anexa nr. 1.

(2) Certificatul prevăzut la alin. (1), care este emis de către ANR sau de către administrația statului pavilionului, poate fi combinat cu alte certificate pertinente și va indica înălțimea semnificativă a valului până la care nava poate respecta cerințele specifice de stabilitate.

(3) Certificatul prevăzut la alin. (1) rămâne valabil atât timp cât nava este exploatată într-o zonă cu aceeași valoare sau o valoare mai mică a înălțimii semnificative a valului.

(4) În România, în calitatea sa de stat gazdă, ANR va recunoaște certificatele emise de către alt stat membru al Uniunii Europene în conformitate cu prevederile Directivei nr. 2.003/25/CE din 14 aprilie 2003.

(5) În România, în calitatea sa de stat gazdă, ANR va accepta certificatele emise de către un stat terț, care atestă faptul că o navă care arborează pavilionul acestuia corespunde cerințelor specifice de stabilitate prevăzute în prezentele norme tehnice.

ARTICOLUL 9

Exploatarea sezonieră și pe perioadă scurtă

(1) Dacă o companie de navigație care efectuează un serviciu regulat pe o perioadă de un an intenționează să introducă suplimentar nave Ro-Ro pasager pentru a fi exploatate o perioadă mai scurtă de timp în acest serviciu, ea va informa autoritatea competentă a statului gazdă sau autoritățile competente ale statelor gazdă asupra acestei intenții cu cel puțin o lună înainte de intrarea în exploatare a navelor suplimentare. Totuși, dacă în cazuri neprevăzute o înlocuire de navă Ro-Ro pasager trebuie să fie efectuată rapid în scopul asigurării continuității serviciului, se vor aplica prevederile Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 538/2003.

(2) Dacă o companie de navigație dorește să efectueze un serviciu regulat pe o perioadă determinată a anului, cu durata maximă de 6 luni, ea va trebui să comunice intenția sa autorității competente a statului gazdă sau autorităților competente ale statelor gazdă cu cel puțin 3 luni înainte de a începe exploatarea navelor.

(3) Dacă această exploatare are loc în condiții în care înălțimea semnificativă a valului este mai mică decât cea stabilită pentru aceeași zonă maritimă pentru o exploatare anuală, ANR poate utiliza valoarea înălțimii semnificative a valului aplicabilă acestei perioade mai scurte în scopul determinării înălțimii apei pe punte atunci când se aplică cerințele specifice de stabilitate prevăzute în anexa nr. 1. Valoarea înălțimii semnificative a valului aplicabilă acestei perioade mai scurte va fi convenită, când este aplicabil și posibil, între ANR și autoritatea competentă a statului de la capătul celălalt al rutei.

(4) Ca urmare a acordului dintre autoritățile competente ale statelor gazdă pentru exploatarea unei nave Ro-Ro pasager, în sensul alin. (1) și (2), aceasta trebuie să aibă la bord un certificat care atestă conformitatea cu prevederile prezentelor norme tehnice, așa cum se prevede la art. 8 alin. (1).

ARTICOLUL 10

Anexele nr. 1 și 2*) fac parte integrantă din prezentele norme tehnice.

*) Anexele nr. 1 și 2 sunt reproduse în facsimil.

**CERINȚE SPECIFICE DE STABILITATE
aplicabile navelor Ro-Ro pasager (în conformitate cu art. 6)**

1. În plus față de cerințele Regulii II-1/B/8 din Convenția SOLAS referitoare la compartimentarea etanșă și stabilitatea în condiții de avarie, toate navele Ro-Ro pasager menționate la art. 3, alin.(1), trebuie să respecte prevederile prezentei anexe.
 - 1.1. Prevederile Regulii II-1/B/8.2.3 trebuie să fie respectate atunci când se ia în considerare efectul cantității ipotetice de apă de mare presupusă că se acumulează pe prima punte a compartimentului pentru încărcătura ro-ro sau a compartimentului de marfuri speciale, așa cum este definit în Regula II-2/3, presupus a fi avariat, denumită în continuare punte ro-ro avariata, situată deasupra liniei de plutire teoretică. Nu este necesar ca celelalte prevederi ale Regulii II-1/B/8 să fie respectate la aplicarea normei de stabilitate prevăzută în prezenta anexă. Cantitatea de apă de mare, presupusă că se acumulează pe această punte, se calculează pe baza nivelului suprafeței de apă situat deasupra:
 - a) punctului cel mai de jos al marginii punții compartimentului avariata al punții ro-ro, sau
 - b) când marginea punții compartimentului avariata este acoperită cu apă, calculul se bazează pe un nivel situat deasupra suprafeței apei calme la toate unghiurile de bandă și asietă, după cum urmează:
 - (i) 0,5 m dacă bordul liber rezidual (f_r) este 0,3 m sau mai mic;
 - (ii) 0,0 m dacă bordul liber rezidual (f_r) este 2 m sau mai mult; și
 - (iii) valorile intermediare se determină prin interpolare liniară dacă bordul liber rezidual (f_r) este egal sau mai mare de 0,3 m dar mai mic de 2 m,unde bordul liber rezidual (f_r) este distanța minimă între puntea ro-ro avariata și linia de plutire finală în dreptul avariei fără a lua în considerare efectul volumului de apă presupus că se acumulează pe puntea ro-ro avariata.
 - 1.2. Când este prevăzută o instalație de evacuare a apei foarte eficientă, administrația statului pavilionului poate permite o reducere a înălțimii suprafeței apei.

- 1.3. Pentru navele care se găsesc în zone de exploatare delimitate din punct de vedere geografic, administrația statului pavilionului poate reduce nivelul suprafeței apei determinată conform paragrafului 1.1., înlocuind acest nivel după cum urmează:
 - 1.3.1. 0,0 m dacă înălțimea semnificativă a valului (h_s) din zona respectivă este de 1,5 m sau mai mică ;
 - 1.3.2. valoarea determinată conform paragrafului 1.1, dacă înălțimea semnificativă a valului (h_s) din zona respectivă este de 4 m sau mai mare;
 - 1.3.3. valorile intermediare se determină prin interpolare liniară dacă înălțimea semnificativă a valului (h_s) din zona respectivă este mai mare sau egală cu 1,5 m, dar mai mică de 4 m, cu mențiunea că trebuie îndeplinite următoarele condiții:
 - 1.3.4. Administrația statului pavilionului este satisfăcută că zona delimitată este caracterizată de o înălțime semnificativă a valului (h_s), care nu este depășită cu o probabilitate mai mare de 10%; și
 - 1.3.5. pe certificate sunt indicate zona de exploatare și, dacă este cazul, perioada de exploatare din an pentru care a fost determinată o valoare certă a înălțimii semnificative a valului (h_s).
- 1.4. Ca o alternativă la cerințele paragrafului 1.1 sau 1.3, administrația statului pavilionului poate scuti de aplicarea cerințelor paragrafului 1.1 sau 1.3 și poate accepta rezultatele încercărilor pe model efectuate pentru o navă individuală conform metodei de încercare pe model prezentată în Apendice prin care se stabilește pe bază de încercări că nava nu se va răsturna pe valuri neregulate dacă suferă o avarie precum cea prevăzută la Regula II-1/B/8.4, amplasată cel mai nefavorabil, așa cum indică paragraful 1.1, și
- 1.5. Se va menționa în certificatele navei că sunt acceptate rezultatele încercărilor pe model ca fiind echivalente cu respectarea prevederilor paragrafului 1.1 sau 1.3, și valoarea înălțimii semnificative a valului (h_s) utilizată la încercările pe model.
- 1.6. Informațiile furnizate comandantului navei conform regulilor II-1/B/8.7.1 și II-1/B/8.7.2, așa cum sunt completate în vederea satisfacerii regulilor II-1/B/8.2.3 până la II-1/B/8.2.3.4, trebuie aplicate nemodificat navelor Ro-Ro pasager aprobate conform acestor cerințe.

2. Pentru evaluarea efectului volumului de apă de mare presupus că se acumulează pe puntea ro-ro avariata menționată la paragraful 1.1, trebuie convenite următoarele :
 - 2.1 un perete transversal sau longitudinal trebuie să fie considerat intact dacă toate părțile sale se găsesc în interiorul celor două suprafețe verticale situate în ambele borduri ale navei, la o distanță de învelișul bordajului egală cu o cincime din lățimea navei, așa cum este definită la Regula II-1/2 și măsurată perpendicular pe planul diametral al navei, la nivelul liniei de încărcare maximă de compartimentare;
 - 2.2 în cazul în care corpul navei este parțial lățit prin modificarea structurii sale în scopul satisfacerii prevederilor prezentei anexe, creșterea rezultată a valorii de o cincime din lățimea navei trebuie să fie utilizată în toate calculele dar nu trebuie să determine reamplasarea trecerilor existente prin pereți, instalațiilor de tubulaturi existente, etc., care au fost acceptate înainte de modificare;
 - 2.3 pereții transversali sau longitudinali care sunt considerați eficace pentru a reține volumul de apă de mare presupus că se acumulează în compartimentul aflat pe puntea ro-ro avariata, trebuie să fie corespunzători privind etanșeitatea cu instalația de evacuare a apei și trebuie să reziste la presiunea hidrostatică în conformitate cu rezultatele calculelor de avarie. Acești pereți trebuie să aibă o înălțime minimă de 2,2 m. Totuși, în cazul navelor cu punți suspendate pentru mașini, înălțimea minimă a peretelui nu trebuie să fie mai mică decât înălțimea liberă de sub puntea suspendată pentru mașini când aceasta este în poziția cea mai de jos;
 - 2.4 în cazul unor configurații particulare, așa cum sunt de exemplu punțile suspendate extinse pe întreaga lățime și chesoanele laterale mari, pot fi acceptate alte înălțimi ale pereților în funcție de rezultatele încercărilor pe modele.
 - 2.5 efectul volumului de apă de mare presupus că se acumulează poate să nu fie luat în considerare pentru un compartiment de pe puntea ro-ro avariata, dacă compartimentul are, în fiecare bord, saborduri de evacuare uniform repartizate în lungul compartimentului și care îndeplinesc următoarele :
 - 2.5.1. $A \geq 0,3 l$
unde A este suprafața totală a sabordurilor de evacuare din fiecare bord al punții în m^2 ; l este lungimea compartimentului în m;

- 2.5.2. nava trebuie să mențină un bord liber residual de cel puțin 1 m în cazul celei mai nefavorabile avarii, fără a ține cont de efectul volumului de apă presupus că se acumulează pe puntea ro-ro avariata ; și
- 2.5.3. sabordurile de evacuare trebuie să fie situate pe o înălțime de cel mult 0,6 m deasupra punții ro-ro avariate iar extremitatea inferioară a sabordurilor trebuie să fie situată pe o înălțime de cel mult 2 cm deasupra punții ro-ro avariate ; și
- 2.5.4. sabordurile de evacuare trebuie să fie prevăzute cu dispozitive de închidere sau clapeți pentru a împiedica apa să intre pe puntea ro-ro, care însă să permită evacuarea apei presupusă că se acumulează pe puntea ro-ro.
- 2.6. Când un perete situat deasupra punții ro-ro este presupus avariata, ambele compartimente separate de acest perete trebuie să fie presupuse inundate la aceeași înălțime de la suprafața apei calculată conform paragrafului 1.1 sau 1.3.
3. La determinarea înălțimii semnificative a valului, trebuie utilizate înălțimile valurilor indicate pe hărți sau în lista cuprinzând zonele maritime stabilită conform art. 5 din normele tehnice.
- 3.1. În cazul navelor care sunt exploatare o perioadă mai scurtă, autoritățile competente ale statelor ale căror porturi sunt incluse în ruta navei vor determina printr-un acord înălțimea semnificativă a valului care va fi utilizată.
4. Încercările pe modele trebuie realizate conform Apendicelui la prezenta anexă.

Metoda de încercare pe model

1. Scop

La încercările prevăzute de paragraful 1.4 din cerințele de stabilitate din Anexa nr.1, nava trebuie să fie capabilă să reziste la un val așa cum se definește în paragraful 3 al acestui apendice, în cazul de avarie cel mai defavorabil.

2. Modelul navei

2.1. Modelul trebuie să reproducă nava reală, atât configurația exterioară cât și amenajarea interioară, și în particular toate compartimentele avariate, care au incidență cu procesul de inundare și ambarcare de apă. Modelul trebuie să simuleze cazul de avarie cel mai defavorabil definit conform Regulii II-1/B/8.2.3.2 din Convenția SOLAS. O încercare suplimentară trebuie cerută pentru o avarie situată la mijlocul navei, la nivelul chilei, dacă amplasarea cea mai defavorabilă a avariei conform standardului SOLAS 90 se găsește la o distanță mai mare de $\pm 10\%$ L_{pp} de mijlocul navei.

Această încercare suplimentară este cerută numai dacă se presupune că compartimentele ro-ro sunt avariate.

2.2. Modelul trebuie să satisfacă cerințele următoare:

2.2.1. lungimea între perpendiculare (L_{pp}) trebuie să fie de cel puțin 3 m;

2.2.2. corpul trebuie să fie suficient de subțire în zonele unde această caracteristică are influență asupra rezultatelor;

2.2.3. caracteristicile de mișcare vor fi modelate corespunzător cu cele ale navei reale, o atenție specială fiind acordată reducerii la scară a razelor de rotație corespunzătoare mișcărilor de rulu și tangaj. Pescajul, asieta, înclinarea și centrul de greutate vor fi modelate pentru cazul de avarie cel mai defavorabil;

2.2.4. principalele elemente constructive cum ar fi pereții etanși, deschideri pentru aerisire, etc., de deasupra și de sub puntea pereților etanși, care pot antrena o inundare asimetrică, vor fi

reprezentate corespunzător situației reale, în măsura în care este posibil;

2.2.5. deschiderea provocată de avarie trebuie să aibă forma următoare:

2.2.5.1 rectangulară cu o lățime conform Regulii II-1/B/8.4.1 din Convenția SOLAS și nelimitată vertical;

2.2.5.2 triunghi isoscel în plan orizontal cu o înălțime egală cu B/5 conform regulii II-1/B/8.4.2 din Convenția SOLAS.

3. *Procedură de încercări*

3.1. Modelul va fi supus unui val neregulat cu creastă lungă definit de spectrul Jonswap cu o înălțime semnificativă a valului (h_s) așa cum este definită la paragraful 1.3 din cerințele de stabilitate și având un coeficient de creștere maximal γ și o perioadă la vîrf T_p după cum urmează :

3.1.1. $T_p = 4 h_s^{0,5}$ cu $\gamma = 3,3$; și

3.1.2. T_p este egal cu perioada de rezonanță la ruluu pentru nava avariata, fără apă pe punte în condiții de încărcare specificate, dar nu mai mare de $6 h_s^{0,5}$ și cu $\gamma = 1$.

3.2. Modelul trebuie să fie lăsat liber să derive pe valuri de travers (cap de 90 de grade), cu gaura provocată de avarie în bordul din care vin valurile. Modelul nu va fi prins într-un mod care să împiedice răsturnarea. Dacă modelul este în poziție dreaptă după inundare, se dă o înclinare de un grad în bordul avariata.

3.3. Trebuie să fie efectuate cel puțin cinci încercări pentru fiecare perioadă la vîrf. Durata fiecărei încercări trebuie să fie suficientă pentru a permite modelului să ajungă în poziție staționară dar va fi de cel puțin 30 minute de timp real. Un șir de valuri diferite trebuie să fie utilizat pentru fiecare încercare.

3.4. Dacă după nici una din încercări nu rezultă înclinarea finală pe latura avariata, se vor repeta încercările de cinci ori pentru fiecare din cele două condiții de val specifice sau, alternativ, se va da modelului o înclinare suplimentară de un grad în bordul avariata, și apoi se va repeta încercarea de două ori pentru fiecare din condițiile de val specificate. Scopul acestor încercări suplimentare este de a demonstra, cât mai bine posibil, capacitatea navei de a rezista la răsturnare în cele două condiții.

3.5. Încercările trebuie să fie efectuate pentru următoarele cazuri de avarie :

3.5.1. cazul de avarie cel mai defavorabil conform criteriului suprafeței de sub curba *GZ* conform Convenției SOLAS ; și

3.5.2. cazul de avarie cel mai defavorabil la mijlocul navei conform criteriului bordului liber rezidual în zona centrală, dacă este cerut de paragraful 2.1.

4. *Criterii de evaluare a încercării*

Nava se va considera că supraviețuiește dacă modelul ajunge la o poziție staționară după încercările succesive prevăzute la paragraful 3.3, însă atunci când sunt observate unghiuri de ruluu mai mari de 30 de grade în raport cu axa verticală, cu o frecvență mai mare de 20% din totalul ciclurilor de ruluu sau când înclinarea de echilibru este mai mare de 20 de grade, nava va fi considerat ca fiind răsturnată, chiar dacă modelul ajunge la o poziție staționară.

5. *Aprobarea încercării*

5.1. Propunerile de programe de încercări pe model trebuie să fie supuse spre aprobare în prealabil administrației statului gazdă. Trebuie de asemenea avut în vedere faptul că avarii de mici dimensiuni pot crea situația cea mai defavorabilă.

5.2. Încercările trebuie să fie consemnate într-un proces verbal și înregistrate pe casete video sau pe alte suporturi vizuale care vor conține toate informațiile pertinente referitoare la navă și rezultatele încercărilor.

INSTRUCȚIUNI
pentru Autoritatea Navală Română
[în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (3)]

Partea I
Aplicare

Conform dispozițiilor art.6, alin.(3), al prezentelor norme, ANR trebuie să utilizeze prezentele instrucțiuni la aplicarea cerințelor specifice de stabilitate definite în Anexa nr. 1 la normele tehnice, în măsura în care acest lucru este posibil și compatibil cu proiectarea navei în discuție. Numărul paragrafelor de mai jos corespunde celor din Anexa nr. 1 la normele tehnice.

Paragraful 1

Toate categoriile de nave Ro-Ro pasager prevăzute la art.3 alin.(1) al prezentelor norme tehnice trebuie să respecte, ca prim pas, standardul SOLAS 90 privind stabilitatea reziduală, deoarece acest standard se aplică tuturor navelor de pasageri construite la 29 aprilie 1990 sau după această dată. Acest standard definește bordul liber rezidual (f_r), necesar pentru efectuarea calculelor cerute la paragraful 1.1.

Paragraful 1.1

1. Prezentul paragraf se referă la stabilirea volumului ipotetic de apă de mare acumulat pe puntea pereților etanși sau pe puntea ro-ro. Apa, se presupune, că a intrat pe punte prin deschiderea provocată de avarie. Acest paragraf impune ca la calculul cantității de apă de pe punte, nava, suplimentar față de cerințele standardului SOLAS 90, să corespundă și acelei părți din SOLAS 90 ce conține criteriile enunțate de la punctele 2.3 până la 2.3.4 din Regula II-1/B/8. Pentru acest calcul nici o altă cerință a Regulii II-1/B/8 nu trebuie să fie luată în considerare. De exemplu, pentru acest calcul, nava nu trebuie să satisfacă cerințele privind unghiurile de echilibru sau linia de supraimersiune.
2. Apa acumulată este introdusă ca o încărcătură lichidă avînd o suprafață întinsă pe toate compartimentele care sunt presupuse inundate pe puntea ro-ro.
Înălțimea apei (h_w) pe punte depinde de bordul liber rezidual (f_r) după avarie și este măsurată în dreptul avariei, conform figurii 1. Bordul liber rezidual este distanța minimă între puntea ro-ro avariata și plutirea finală, după luarea măsurilor de egalizare, dacă au fost

necesare în dreptul avariei ipotetice, după analiza tuturor situațiilor de avarie posibile conform standardului SOLAS 90, așa cum se cere la paragraful 1 din Anexa nr. 1 la normele tehnice. Nu trebuie să se țină cont de efectul volumului ipotetic de apă de mare presupus că se acumulează pe puntea ro-ro avariata când se calculează (f_r).

3. Dacă (f_r) este 2 m sau mai mare, se presupune că nu se acumulează apă pe puntea ro-ro. Dacă (f_r) este 0,3 m sau mai mic, înălțimea apei (h_w) se presupune că este 0,5 m. Pentru valori intermediare ale (f_r), înălțimea apei se determină prin interpolare liniară, conform figurii 2.

Paragraful 1.2

Mijloacele de evacuare a apei pot fi considerate eficiente numai dacă aceste mijloace au capacitatea de a împiedica acumularea pe punte a volumelor mari de apă, și anume mai multe mii de tone pe oră, ceea ce depășește cu mult capacitățile disponibile în momentul adoptării prezentelor prescripții. Aceste instalații de evacuare a apei, de mare eficiență pot fi realizate și aprobate în viitor, pe baza recomandărilor stabilite de Organizația Maritimă Internațională.

Paragraful 1.3

1. Cantitatea de apă presupusă că se acumulează pe punte, în afară de reducerile prevăzute la paragraful 1.1, poate fi micșorată în cazul exploatarei în zonele geografice definite cu restricții. Aceste zone sunt stabilite în funcție de înălțimea semnificativă a valului (h_s), conform dispozițiilor art. 5 al prezentelor norme tehnice.
2. Dacă înălțimea semnificativă a valului (h_s) în zona considerată este de 1,5 m sau mai mică, se presupune că nici un volum de apă suplimentară nu se acumulează pe puntea ro-ro avariata. Dacă înălțimea valului semnificativ (h_s) în zona considerată, este de 4 m sau mai mare, înălțimea volumului de apă presupus că se acumulează trebuie să fie calculată conform paragrafului 1.1. Valorile intermediare se obțin prin interpolare liniară, conform figurii 3.
3. Deși înălțimea (h_w) este constantă, totuși volumul de apă adăugat este variabil deoarece el depinde de unghiul de înclinare și dacă la acest unghi marginea punții este imersată sau nu, conform figurii 4. Permeabilitatea de calcul a compartimentelor punții de mașini trebuie să se ia 90% conform MSC/Circ. 649, iar permeabilitatea altor compartimente presupuse inundate, trebuie să corespundă celor stabilite în Convenția SOLAS.

4. În cazul în care calculele efectuate pentru a demonstra respectarea prevederilor prezentelor norme tehnice duc la o înălțime semnificativă a valului mai mică de 4 m, această valoare restrictivă trebuie să fie consemnată în certificatul de siguranță al navei de pasageri.

Paragrafele 1.4 și 1.5

Ca o alternativă la conformitatea cu noile cerințe de stabilitate de la paragraful 1.1 sau 1.3, ANR poate accepta verificarea conformității prin încercări pe model. Cerințele referitoare la încercările pe model sunt detaliate în Apendicele Anexei nr. 1 la normele tehnice. Instrucțiunile privind încercările pe model sunt conținute în partea a II-a a prezentei anexe.

Paragraful 1.6

Curbele critice *KG* sau *GM* stabilite după standardul SOLAS 90, utilizate în exploatare, pot să nu fie aplicabile în cazul în care se presupune că se acumulează apă pe punte în sensul prezentelor norme tehnice și ca urmare poate fi necesar calculul curbelor critice care țin cont de efectul volumului de apă suplimentar. În acest scop trebuie efectuate calcule pentru un număr suficient de mare de valori ale pescajului și asietei întâlnite în exploatare.

Notă : Curbele critice revizuite *KG* sau *GM* utilizate în exploatare pot fi stabilite prin iterații. *GM* minim excedentar obținut din calculul de stabilitate după avarie, cu apă pe punte, este adăugat la valoarea de intrare a lui *KG* sau dedus din *GM* pentru calculul valorilor bordului liber (f_r) după avarie, pe baza căruia se determină volumele de apă de mare acumulate pe punte. Această procedură se repetă până când *GM* excedentar atinge o valoare neglijabilă. Se anticipează că operatorii vor începe iterația cu valori *KG* maxime/valori *GM* minime care ar putea corespunde unor valori de exploatare rezonabile și vor căuta să adopte o dispunere a punții pereților etanși astfel încât să reducă la minim *GM* excedentar obținut din calculul de stabilitate după avarie cu apă pe punte.

Paragraful 2.1

Ca și în cerințele convenționale SOLAS aplicabile în caz de avarie, pereții situați în interiorul liniei *B/5* sunt considerați intacti în caz de avarie laterală prin coliziune.

Paragraful 2.2

Dacă sunt instalate chesoane laterale de stabilitate în vederea respectării Regulii II-1/B/8 și ca urmare apare o creștere a lățimii B a navei și deci a distanței $B/5$ de la bordul navei, această modificare nu trebuie să antreneze deplasarea părților structurale existente sau a trecerilor prin principalii pereți transversali etanși la apă de sub puntea pereților etanși, conform figurii 5.

Paragraful 2.3

1. Pereții/barierele transversale sau longitudinale existente care se iau în considerare la limitarea mișcării apei presupusă că se acumulează pe puntea ro-ro avariata nu este necesar să fie complet "etanși la apă". Mici cantități de scurgeri pot fi permise cu condiția ca dispozitivele de evacuare să fie capabile să prevină acumularea apei de "cealaltă parte" a peretelui/barierei. În astfel de cazuri, când canalele de scurgere a apei devin ineficiente din cauza pierderii diferenței pozitive între nivelele de apă, trebuie prevăzute alte mijloace de evacuare pasive
2. Înălțimea (B_h) pereților/barierelor transversale și longitudinale nu trebuie să fie mai mică de $(8 \times h_w)$ metri, (h_w) fiind înălțimea apei acumulate, calculată pe baza bordului liber rezidual și a înălțimii valului semnificativ, așa cum se indică la paragrafele 1.1 și 1.3. Înălțimea peretelui/barierei nu trebuie să fie în nici un caz mai mică decât cea mai mare din valorile:
 - a) 2,2 metri; sau
 - b) înălțimea dintre puntea pereților etanși și punctul cel mai de jos al elementelor structurale de sub punțile intermediare sau suspendate pentru mașini, când acestea sunt în poziția cea mai de jos. Toate spațiile situate între marginea superioară a peretelui etanș și învelișul punților intermediare sau suspendate pentru mașini trebuie să fie obturate în plan transversal sau longitudinal, conform figurii 6.

Pereții/barierele cu o înălțime mai mică decât cea indicată mai sus, pot fi acceptați dacă încercările pe model, realizate conform părții a II-a a prezentei anexe, confirmă că normele de supraviețuire cerute pot fi respectate cu acest tip de pereți. Când se determină înălțimea pereților/barierelor trebuie să se acorde atenție faptului că înălțimea trebuie să fie suficientă pentru a împiedica inundarea progresivă în limitele domeniului de

stabilitate cerut. Încercările pe model trebuie să respecte limitele domeniului de stabilitate.

Notă : Domeniul de stabilitate poate fi redus la 10 grade cu condiția ca aria de sub curbă să fie mărită corespunzător, conform MSC 64/22.

Paragraful 2.5.1

Suprafața „A” corespunde deschiderilor permanente. Soluția ”sabordurilor de evacuare” nu poate fi acceptată pentru navele la care respectarea criteriilor de stabilitate și bord liber, impune flotabilitatea unei părți sau a întregii suprastructuri. Sabordurile de evacuare trebuie să fie prevăzute cu clapeți de închidere care împiedică intrarea apei, dar permit evacuarea apei.

Acești clapeți nu trebuie să fie acționați de dispozitive. Ei trebuie să funcționeze automat și trebuie demonstrat că ei nu împiedică evacuarea în mod semnificat. Orice reducere semnificativă a eficienței trebuie să fie compensată prin instalarea de deschideri suplimentare astfel încât suprafața cerută să fie menținută.

Paragraful 2.5.2

Pentru ca sabordurile de evacuare să fie considerate eficace, distanța minimă între marginea inferioară a sabordului și linia de plutire după avarie trebuie să fie cel puțin 1 m. Calculul distanței minime nu va ține cont de efectul nici unei cantități suplimentare de apă pe punte, conform figurii 7.

Paragraful 2.5.3

Sabordurile de evacuare trebuie să fie situate cât mai jos posibil în parapetul lateral sau în bordaj. Marginea inferioară a deschiderii sabordului de evacuare nu trebuie să fie la mai mult de 2 cm deasupra punții pereților etanși și marginea sa superioară nu trebuie să fie la mai mult de 0,6 m față de aceeași punte, conform figurii 8.

Notă : Compartimentele la care se aplică paragraful 2.5, de ex. acele compartimente prevăzute cu saborduri de evacuare sau deschideri similare, nu trebuie să fie incluse drept compartimente intacte în calculul curbelor de stabilitate în stare intactă și după avarie.

Paragraful 2.6

1. Dimensiunea prescrisă a avariei se aplică pe toată lungimea navei. Conform standardului de compartimentare aplicat, avaria nu poate afecta nici un perete sau poate afecta numai un perete situat sub puntea pereților etanși sau numai un perete situat deasupra punții pereților etanși sau diferite combinații.
2. Toți pereții/barierele transversale sau longitudinale care permit limitarea volumului de apă presupus a se acumula pe punte trebuie să fie menținuți pe poziție și asigurați când nava este pe mare.
3. În acele cazuri în care peretele/bariera este avariata, apa acumulată pe punte se consideră că se află de o parte și de alta a peretelui sau barierei avariate avînd o suprafață comună și același nivel la înălțimea (h_w), conform figurii 9.

Partea a II-a

Încercări pe model

Scopul acestor instrucțiuni este de a asigura uniformitatea metodelor folosite pentru construirea și verificarea modelului precum și pentru realizarea și analiza încercărilor fiind știut că mijloacele disponibile și costurile vor influența această uniformitate.

Sensul paragrafului 1 din Apendicele la Anexa nr.1 este evident.

Paragraful 2 – Modelul navei

- 2.1. Materialul din care modelul este construit nu este important în sine, cu condiția ca modelul în stare intactă și după avarie să fie suficient de rigid ca să asigure că caracteristicile sale hidrostactice sunt identice cu cele ale navei reale și că deformarea corpului pe valuri este neglijabilă.

Este de asemenea important să se asigure că compartimentele avariate sunt reproduse cât mai fidel posibil, într-un mod care să asigure că volumul de apă este reprezentat corect.

Dacă infiltrarea apei, chiar și în cantități mici, în părțile intacte ale modelului va afecta comportarea acestuia, trebuie luate măsuri care să asigure că această infiltrație nu se mai produce.

2.2. *Caracteristicile modelului*

- 2.2.1. Este important să se reducă cât mai mult posibil efectele de scară, care riscă să influențeze comportarea modelului în timpul încercărilor. Modelul trebuie să fie cât mai mare posibil pentru că detaliile compartimentelor avariate sunt mai ușor de reprodus pe modele mari și efectele de scară se reduc. Se recomandă ca lungimea modelului să nu fie mai mică decât cea corespunzătoare scării 1:40. Totuși se cere ca lungimea modelului, la nivelul liniei de încărcare de compartimentare, să nu fie mai mică de 3 m.
- 2.2.2(a) Modelul trebuie să fie de asemenea cât mai subțire posibil în dreptul avariei ipotetice astfel încât cantitatea de apă intrată și centrul său de greutate să fie corect reprezentate. Este recunoscut faptul că corpul modelului și elementele de compartimentare primare și secundare în dreptul avariei nu pot fi reconstituite cu suficiente detalii pentru a putea calcula corect permeabilitatea presupusă a compartimentului.
- 2.2.2(b) S-a constatat în timpul încercărilor că dimensiunea verticală a modelului poate influența rezultatele când se efectuează încercări dinamice. Înălțimea navei deasupra punții pereților etanși sau punții de bord liber trebuie deci să se extindă pe cel puțin trei înălțimi standard ale unei suprastructuri astfel încât valurile mari din șirul de valuri să nu se sparga pe model.
- 2.2.2(c) Este important să nu se verifice numai corectitudinea pescajelor modelului în stare intactă ci și a pescajelor modelului după avarie pentru corelarea cu pescajele rezultate din calculul de stabilitate după avarie. După măsurarea pescajelor după avarie, poate fi necesară corectarea permeabilității compartimentului avariat prin introducerea de volume intacte sau prin adăugarea de greutate. Totuși, este de asemenea important să se asigure că centrul de greutate al apei, care pătrunde în model, este corect reprezentat. Toate corecțiile trebuie să fie efectuate în limite de siguranță acceptate.
- 2.2.2(d) Dacă puntea modelului trebuie să fie echipată cu bariere și dacă înălțimea acestor bariere este mai mică decât cea prevăzută la paragraful 2.3 din Anexa nr. 1 la normele tehnice, modelul trebuie să fie dotat cu un sistem de televiziune cu circuit închis (CCTV), astfel încât să se observe orice pătrundere și acumulare a apei în partea neavariată a punții. În acest caz o înregistrare video trebuie să însoțească raportul de încercări.

- 2.2.3. Pentru a se asigura conformitatea caracteristicilor de mișcare ale modelului cu cele ale navei reale, este necesar ca modelul să fie înclinat și să i se imprime o mișcare de rulu în stare intactă astfel încât să fie verificate GM și distribuția masei în stare intactă.

Raza de girație transversală a navei reale nu trebuie să fie considerată mai mare de $0,4 B$, iar raza de girație longitudinală nu trebuie să fie considerată mai mare de $0,25 L$.

Perioada de rulu transversal pentru model se obține cu relația:

$$2 \times \pi \times 0,4 \times B / (g \times GM \times \lambda)^{0,5}$$

unde :

GM : înălțimea metacentrică a navei reale (în stare intactă)

g : accelerația gravitațională

λ : scara modelului

B : lățimea navei reale

Notă :

Dacă încercările de înclinare și rulu a modelului după avarie pot fi utilizate pentru verificarea curbei de stabilitate reziduală, astfel de încercări nu pot fi acceptate în locul încercărilor cu modele în stare intactă. Cu toate acestea, modelul avariat trebuie supus unei încercări la rulu în vederea obținerii perioadei de rulu necesară pentru realizarea încercărilor conform paragrafului 3.1.2.

- 2.2.4. Sensul acestui paragraf este evident. Se presupune că ventilatoarele compartimentului avariat care echipează nava reală permit inundarea și circulația liberă a apei. La reducerea la scară a mijloacelor de ventilație care echipează nava reală există riscul introducerii efectelor de scară nedorite. Pentru a se asigura că acest lucru nu se întâmplă se recomandă construirea mijloacelor de ventilație la o scară mai mare decât cea a modelului astfel încât să nu fie afectată curgerea pe puntea mașinilor.

- 2.2.5. Profilul de triunghi isoscel al breșei în formă prismatică va fi corespunzător liniei de plutire de încărcare. În plus, în cazul în care sunt instalate chesoane laterale de stabilitate cu o lățime mai mică de $B/5$, lungimea avariei în dreptul chesoanelor nu trebuie să fie mai mică de 2 m, în vederea evitării tuturor efectelor de scară posibile.

Paragraful 3 – Procedură pentru încercări

3.1 Spectrul de val

Trebuie să fie utilizat spectrul Jonswap pentru că descrie starea mării pe durată limitată, corespunzând majorității situațiilor observate pe mările globului. Este important, din acest punct de vedere să nu se verifice numai perioada la vârf a șirului de valuri ci și dacă perioada de trecere prin zero este corectă.

- 3.1.1. La o perioadă la vârf de $4 (h_s)^{0,5}$ și un coeficient de creștere maximal γ de 3,3, perioada de trecere prin zero nu trebuie să fie mai mare de :

$$T_p / (1,20 \text{ la } 1,28) \pm 5\% .$$

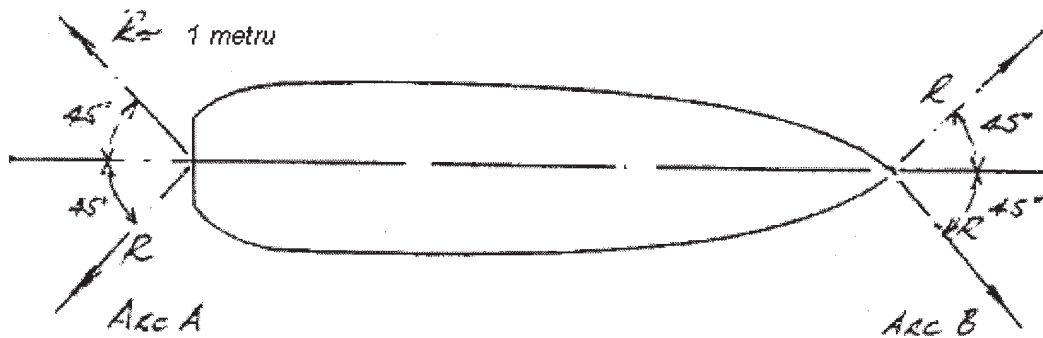
- 3.1.2 . La o perioadă la vârf egală cu perioada de ruluu a modelului după avarie și un coeficient de creștere maximal γ de 1, perioada de trecere prin zero nu trebuie să fie mai mare de :

$$T_p / (1,3 \text{ la } 1,4) \pm 5\%$$

cu mențiunea că dacă perioada de ruluu a modelului după avarie este mai mare de $6 (h_s)^{0,5}$, perioada la vârf trebuie să fie limitată la $6 (h_s)^{0,5}$.

Notă : S-a stabilit că sunt imposibil de fixat limitele perioadei de trecere prin zero ale spectrului de val modelat pe bază de formule matematice. De aceea o marjă de eroare de 5% este admisă. Se cere ca pentru fiecare încercare să se înregistreze spectrul de val și să se consemneze toate informațiile pertinente. Măsurătorile pentru aceste înregistrări trebuie efectuate în imediata vecinătate a modelului, dar nu pe bordul adăpostit de vânt, conform figurii (a) de mai jos, și de asemenea lângă dispozitivul de generat valuri. Se cere, de asemenea, ca modelul să fie echipat cu instrumente de măsură în scopul monitorizării și înregistrării mișcărilor modelului (ruluu, pe verticală, tangaj) și a poziției sale (înclinare, afundare, asietă) pe toată durata încercării.

Figura (a)



Sonda de măsurare a valurilor de „lângă model” trebuie să fie amplasată pe arcul *A* sau *B*.

Paragrafele 3.2, 3.3 și 3.4

Conținutul acestor paragrafe este evident.

3.5. Simularea avariilor

Cercetările extinse efectuate pentru a stabili criteriile aplicabile navelor noi au arătat în mod clar că suplimentar față de GM și bordul liber care sunt parametrii importanți în aprecierea supraviețuirii navelor de pasageri, un alt factor important este aria de sub curba de stabilitate reziduală până la unghiul corespunzător lui GZ maxim. Când se alege cazul de avarie cel mai defavorabil prevăzut de convenția SOLAS în vederea respectării prevederilor paragrafului 3.5.1, trebuie să se aleagă avaria pentru care aria de sub curba de stabilitate reziduală până la unghiul lui GZ maxim este cea mai redusă.

Paragraful 4 – Criterii de supraviețuire

Sensul acestui paragraf este evident.

Paragraful 5 – Aprobarea încercărilor

Următoarele documente trebuie să facă parte din raportul transmis către ANR:

- (a) calculele de stabilitate după avarie pentru cazul de avarie cel mai defavorabil prevăzut de convenția SOLAS și pentru cazul de avarie la mijlocul navei (dacă diferă);
- (b) planul de amenajare general al modelului cu detalii de construcție și instrumente de măsură;
- (c) rapoartele încercărilor de înclinare și rului;
- (d) calculul perioadelor de rului ale navei reale și modelului;
- (e) spectrul de val nominal și măsurat (în vecinătatea dispozitivului de generat valuri și lângă model);
- (f) înregistrări reprezentative ale mișcărilor, poziției și derivei modelului;
- (g) înregistrări video corespunzătoare.

Notă:

ANR trebuie să asiste la toate încercările.

Figura 1

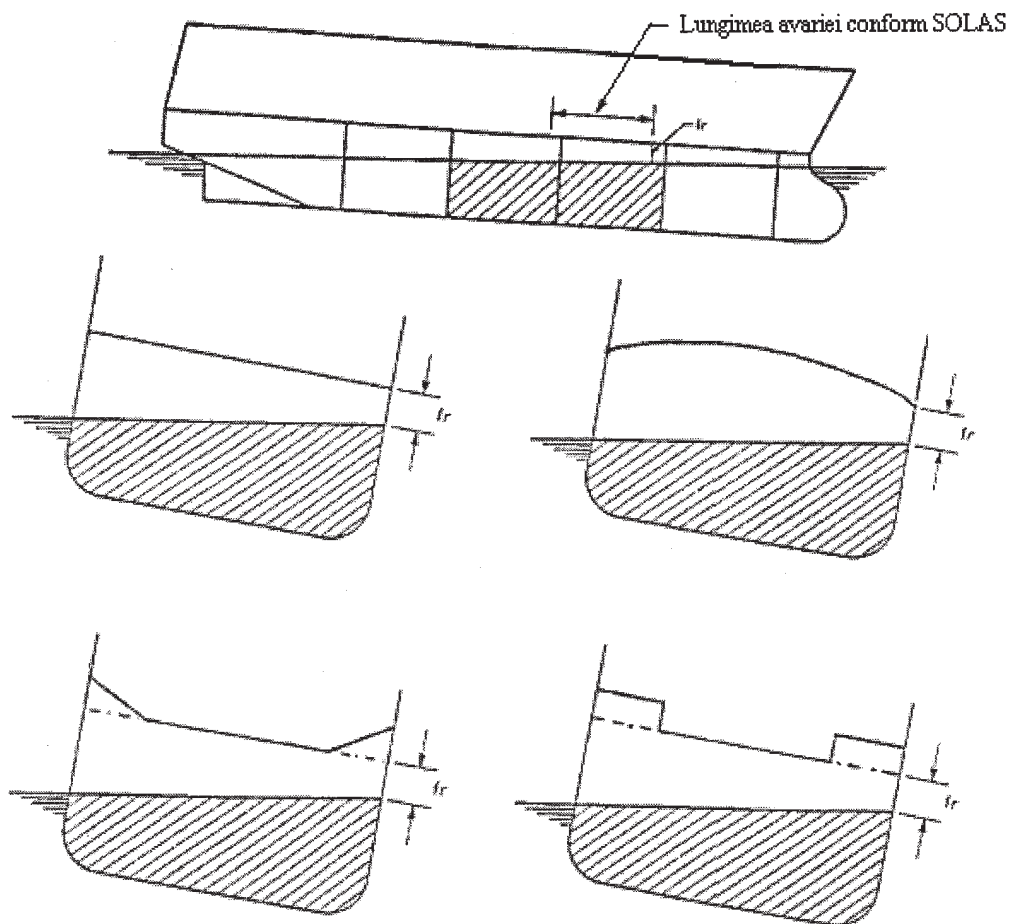
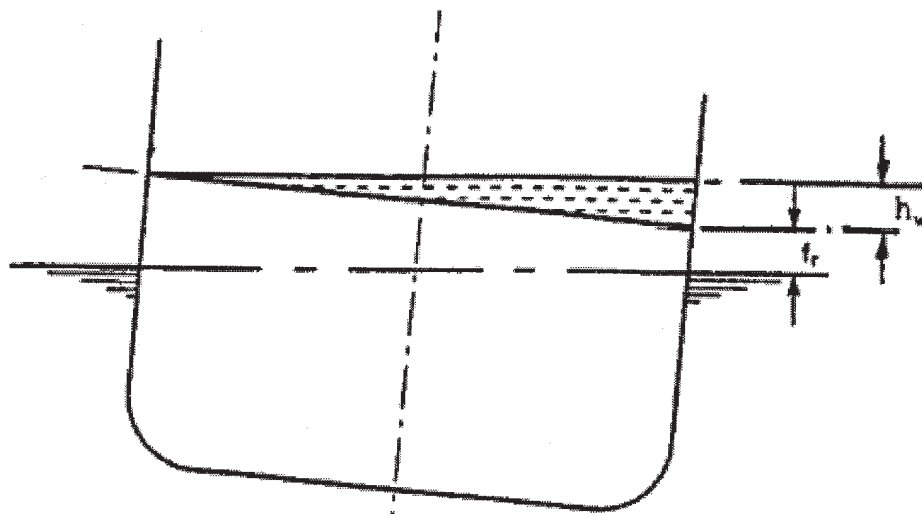
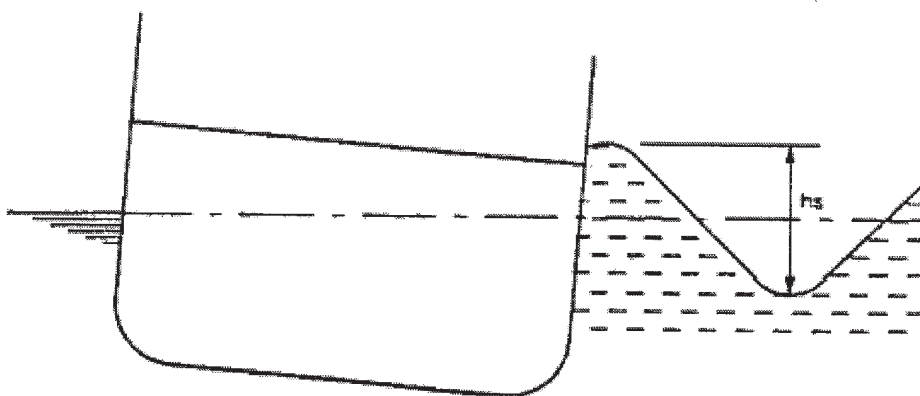


Figura 2



1. dacă $f_r \geq 2$ m, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0 m.
2. dacă $f_r < 0,3$ m, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,5 m.

Figura 3



1. dacă $h_s \geq 4$ m, înălțimea apei pe punte (h_w) este calculată ca în figura 3.
2. dacă $h_s < 1,5$ m, înălțimea apei pe punte (h_w) = 0 m.

De exemplu :

Dacă $f_r = 1,15$ m și $h_s = 2,75$ m, înălțimea $h_w = 0,125$ m.

Figura 4

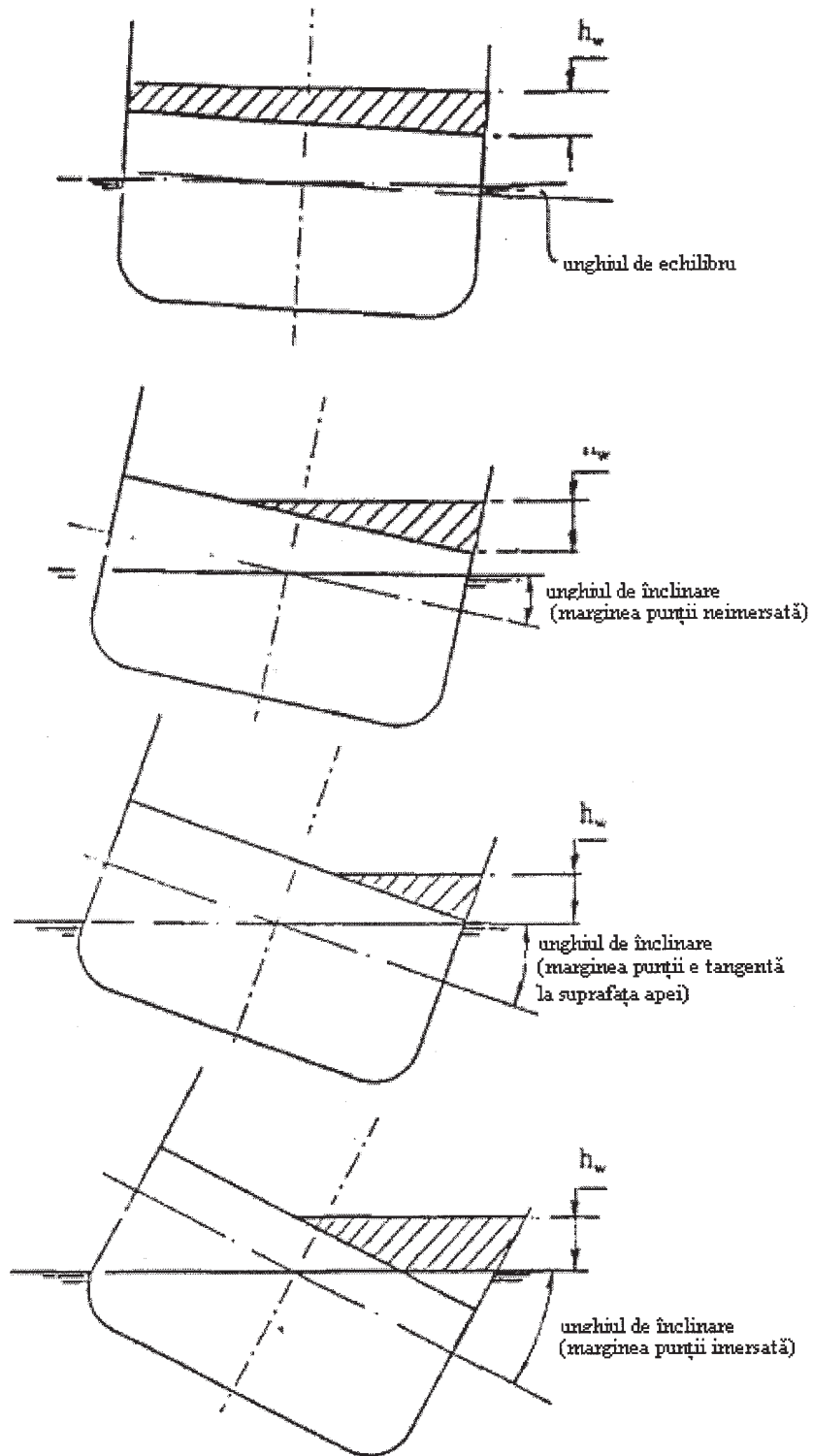


Figura 5

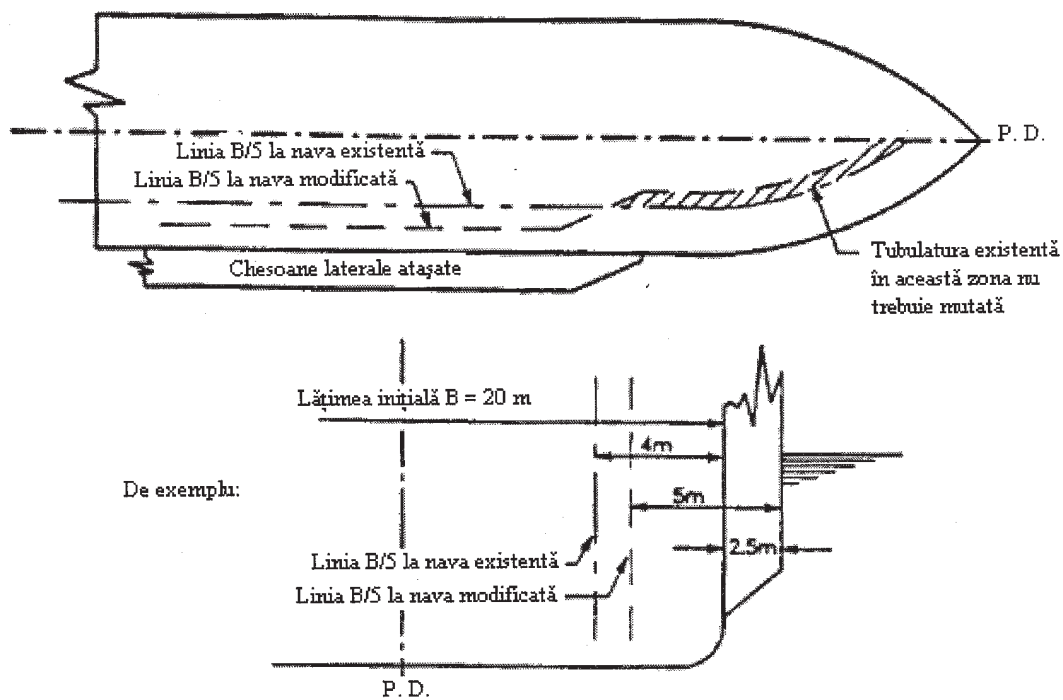
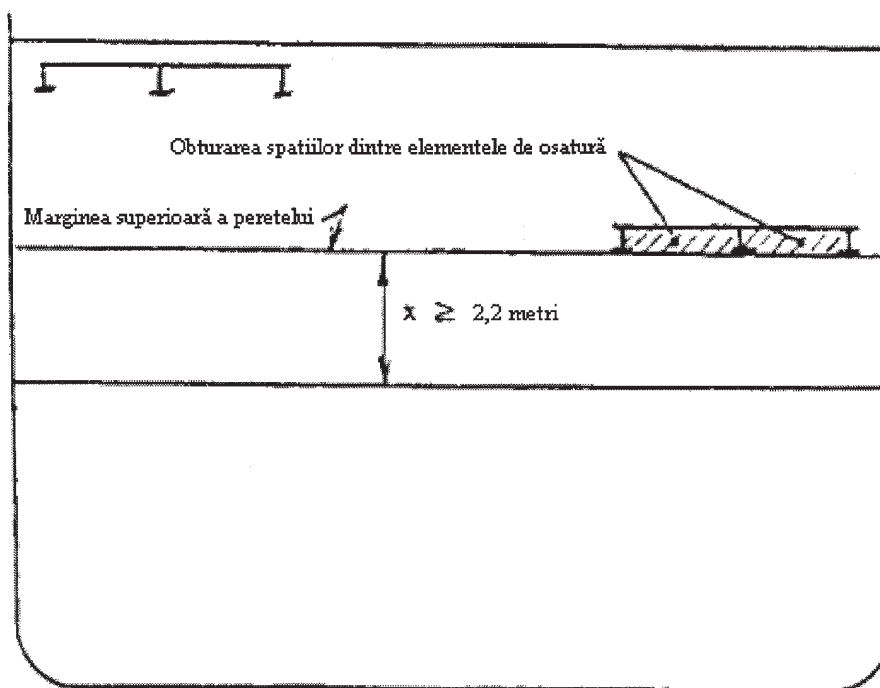


Figura 6



Navă fără punți suspendate pentru mașini

Exemplul 1:

Înălțimea apei pe punte = 0,25 m

Înălțimea minimă cerută a barierei = 2,2 m

Navă cu punte suspendată (în dreptul barierei)

Exemplul 2 :

Înălțimea apei pe punte (h_w) = 0,25 m

Înălțimea minimă cerută a barierei = X

Figura 7

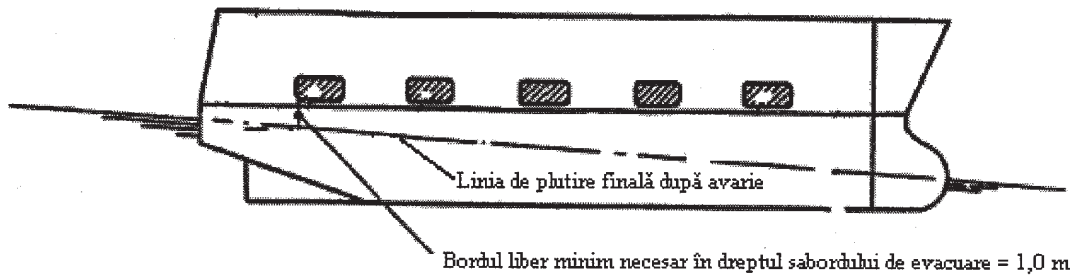


Figura 8

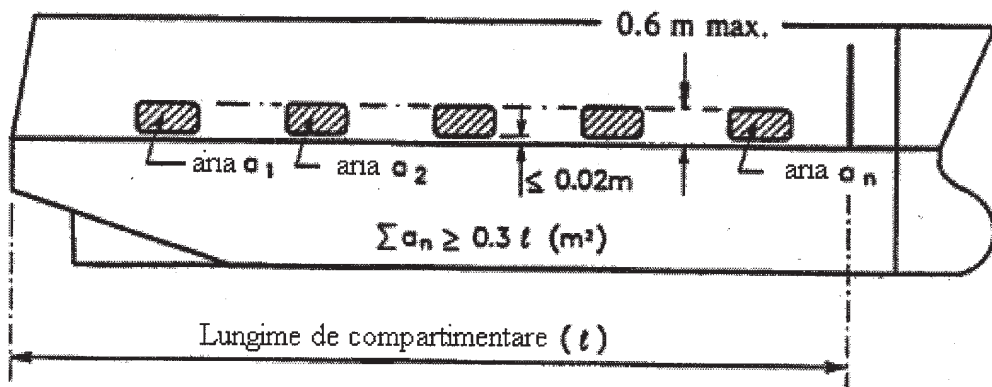
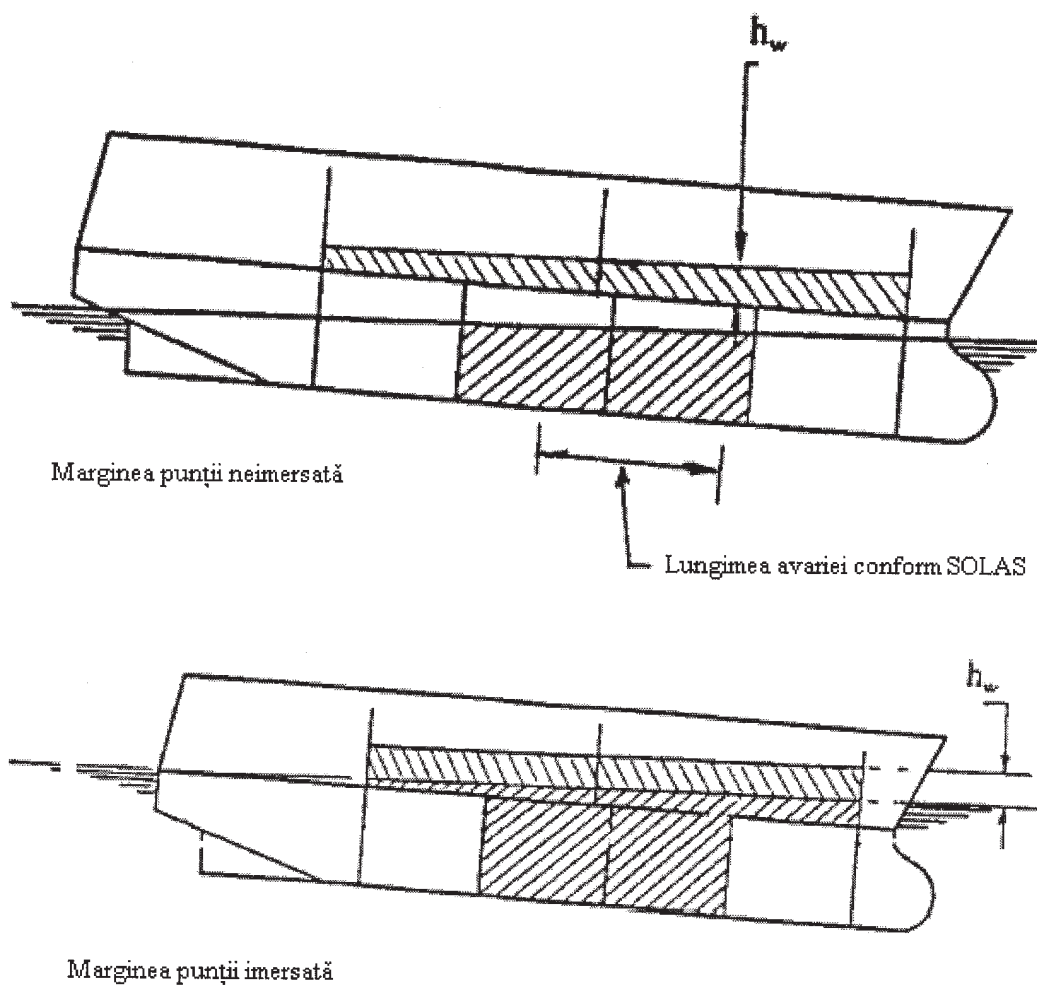


Figura 9



EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI – CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București,
 IBAN: RO75RNCB5101000000120001 Banca Comercială Română – S.A. – Sucursala „Unirea” București
 și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
 (alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 224.09.71/150, fax 225.00.43, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
 bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, tel./fax 410.77.36 și 410.47.23

Tiparul: Regia Autonomă „Monitorul Oficial”



5 948368 002531