



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 192 (XXXVI) — Nr. 618

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 1 iulie 2024

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
726.	— Hotărâre pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 857/2022 privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Dezvoltarea Infrastructurii în Sănătate	2
	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
1.531.	— Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii privind publicarea acceptării Codului internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (Codul IP), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.527(106) a Comitetului de siguranță maritimă din 10 noiembrie 2022, precum și a rectificărilor aduse Rezoluției MSC.527(106) prin Documentul MSC 106/19/Add.1/Corr.2 al Organizației Maritime Internaționale din 17 octombrie 2023	3–14
	ACTE ALE ORDINULUI ASISTENȚILOR MEDICALI GENERALIȘTI, MOAȘELOR ȘI ASISTENȚILOR MEDICALI DIN ROMÂNIA	
17.	— Hotărâre pentru modificarea și completarea Hotărârii Consiliului național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România nr. 31/2017 privind stabilirea cuantumului cotizației de membru, respectiv cotizației de membru asociat al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România și a unor taxe încasate de Ordinul Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România	15
18.	— Hotărâre privind modificarea Normelor de creditare a formelor de educație medicală continuă, aprobate prin Hotărârea Consiliului național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România nr. 10/2021	16

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRÂRE

pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 857/2022 privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Dezvoltarea Infrastructurii în Sănătate

Având în vedere prevederile Legii nr. 296/2023 privind unele măsuri fiscal-bugetare pentru asigurarea sustenabilității financiare a României pe termen lung, cu modificările și completările ulterioare, în temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. I. — Hotărârea Guvernului nr. 857/2022 privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Dezvoltarea Infrastructurii în Sănătate, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 676 din 6 iulie 2022, cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. **La articolul 6, alineatul (2) va avea următorul cuprins:**

„(2) În cadrul structurii organizatorice, prin ordin al ministrului sănătății, se pot organiza și alte compartimente funcționale decât cele prevăzute în anexă, la propunerea președintelui

ANDIS, cu avizul Consiliului de supraveghere și cu încadrarea în numărul maxim de posturi și bugetul aprobat.”

2. **Anexa se înlocuiește cu anexa la prezenta hotărâre.**

Art. II. — Încadrarea personalului în numărul maxim de posturi aprobat și în noua structură organizatorică se face în termenele și cu respectarea dispozițiilor legale și a regimului juridic aplicabil fiecărei categorii de personal, în termen de minimum 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri.

PRIM-MINISTRU
ION-MARCEL CIOLACU
Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
Marian Neacșu
Ministrul sănătății,
Alexandru Rafila

Ministrul muncii și solidarității sociale,
Simona Bucura-Oprescu
Ministrul finanțelor,
Marcel-Ioan Boloș

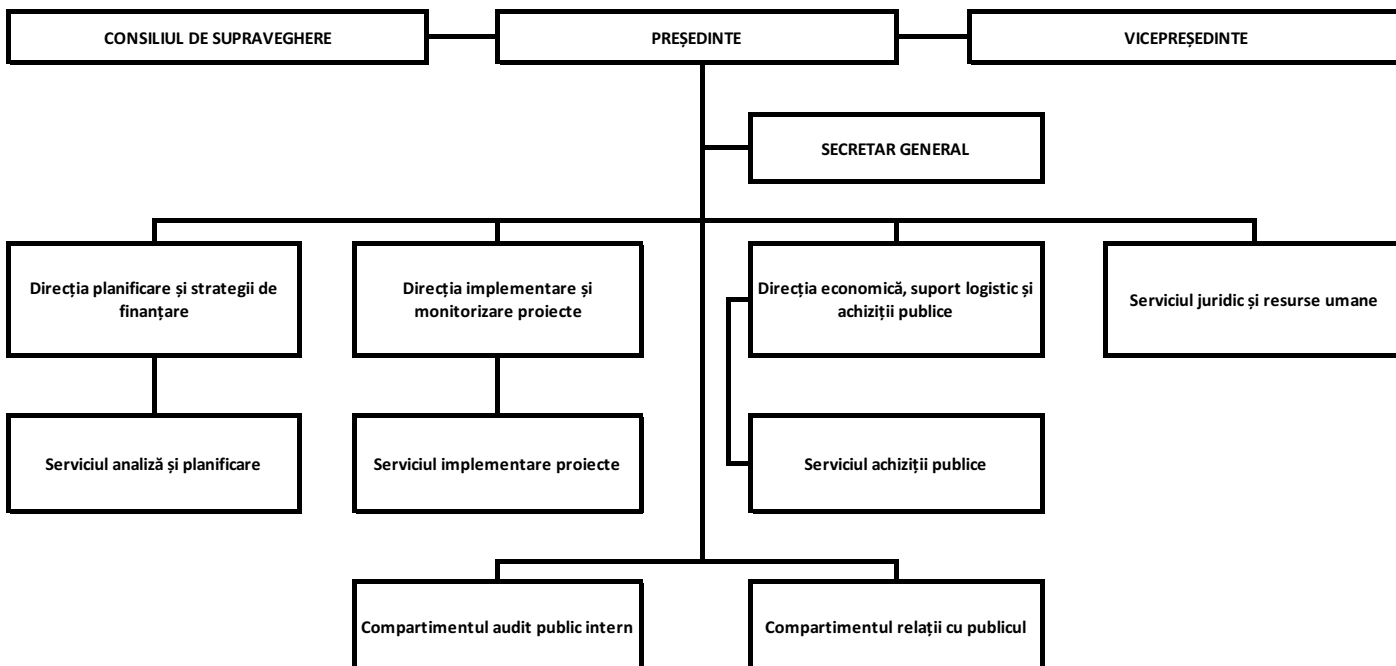
București, 28 iunie 2024.
Nr. 726.

ANEXĂ)*
(Anexa la Hotărârea Guvernului nr. 857/2022)

STRUCTURA ORGANIZATORICĂ

a Agenției Naționale pentru Dezvoltarea Infrastructurii în Sănătate

Numărul maxim de posturi este 85.



*) Anexa este reprodusă în facsimil.

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN

privind publicarea acceptării Codului internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (Codul IP), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.527(106) a Comitetului de siguranță maritimă din 10 noiembrie 2022, precum și a rectificărilor aduse Rezoluției MSC.527(106) prin Documentul MSC 106/19/Add.1/Corr.2 al Organizației Maritime Internaționale din 17 octombrie 2023

Având în vedere Referatul Direcției transport naval nr. 45.058/2.199 din 29.04.2024 privind publicarea acceptării Codului internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (Codul IP), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.527(106) a Comitetului de siguranță maritimă din 10 noiembrie 2022, precum și a rectificărilor aduse Rezoluției MSC.527(106) prin Documentul MSC 106/19/Add.1/Corr.2 al Organizației Maritime Internaționale din 17 octombrie 2023,

ținând cont de prevederile capitolului XV din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS 1974), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979, intrat în vigoare prin Rezoluția MSC.521(106), adoptată la 10 noiembrie 2022, privind amendamentele la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (capitolul XV) și ale art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite prezentul ordin.

Art. 1. — Se publică Codul internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (Codul IP), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.527(106) a Comitetului de siguranță maritimă din 10 noiembrie 2022, prevăzută în anexa nr. 1.

Art. 2. — Se publică rectificările aduse Rezoluției MSC. 527(106) prin Documentul MSC 106/19/Add.1/Corr.2 din 17 octombrie 2023, prevăzute în anexa nr. 2

Art. 3. — Autoritatea Navală Română va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 4. — Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 5. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la 1 iulie 2024.

Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Sorin-Mihai Grindeanu

București, 27 iunie 2024.
Nr. 1.531.

ANEXA Nr. 1

REZOLUȚIA MSC.527(106) (adoptată la 10 noiembrie 2022)

Codul internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (Codul IP)

Comitetul de siguranță maritimă, reamintind articolul 28 (b) din Convenția de instituire a Organizației Maritime Internaționale, care se referă la funcțiile Comitetului,

recunoscând necesitatea adoptării unui cod de reguli obligatorii menite să asigure transportul în siguranță al membrilor personalului industrial la bordul navelor și să asigure siguranța acestuia pe durata operațiunilor de transfer de personal către sau de la alte nave și/sau instalații offshore,

luând act de Rezoluția MSC.521(106), prin care a fost adoptat capitolul XV din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (*Convenția*), care vizează aplicarea prevederilor Codului internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (Codul IP), obligatorii sub Convenție,

luând în considerare, la cea de-a 106-a sesiune, Codul IP,

1 adoptă Codul IP, al cărui text este anexat la prezenta rezoluție;

2 invită guvernele contractante la Convenție să noteze că Codul IP va produce efect la 1 iulie 2024, data intrării în vigoare a capitolului XV al Convenției;

3 invită, de asemenea, guvernele contractante să ia în considerare aplicarea Codului IP, pe bază voluntară și în măsura în care este posibil în practică, navelor de marfă cu tonaj brut mai mic de 500 și navelor care nu sunt angajate în voiaje internaționale;

4 solicită secretarului general al organizației să comunice tuturor guvernelor contractante la Convenție copii certificate ale prezentei rezoluții și ale textului Codului IP anexat la aceasta;

5 solicită, de asemenea, secretarului general al organizației să comunice copii ale acestei rezoluții și ale textului Codului IP anexat la aceasta tuturor membrilor organizației care nu sunt guverne contractante la Convenție.

Codul internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (Codul IP)

Cuprins

Preambul

Partea I — Generalități

1 Scop

2 Definiții

3 Certificat și inspecții

Partea a II-a — Scop și cerințe funcționale

1 Personal industrial

2 Transferul în siguranță al personalului

3 Compartimentare și stabilitate

4 Instalații de mașini

5 Instalații electrice

6 Încăperi de mașini exploatate fără prezența permanentă a personalului

7 Protecția împotriva incendiilor

8 Echipamente și dispozitive de salvare

9 Mărfuri periculoase

Partea a III-a — Reguli

Regula 1 — Personalul industrial

Regula 2 — Transfer în siguranță

Partea a IV-a — Reguli suplimentare aplicabile navelor cărora le-au fost emise certificate prevăzute de Convenția SOLAS capitolul I

Regula 1 — Generalități

Regula 2 — Compartimentare și stabilitate

Regula 3 — Instalații de mașini

Regula 4 — Instalații electrice

Regula 5 — Încăperi de mașini exploatate fără prezența permanentă a personalului

Regula 6 — Protecția împotriva incendiilor

Regula 7 — Echipamente și dispozitive de salvare

Regula 8 — Mărfuri periculoase

Partea a V-a — Reguli suplimentare aplicabile ambarcațiunilor cărora le-au fost emise certificate prevăzute de SOLAS

capitolul X

Regula 1 — Generalități

Regula 2 — Compartimentare și stabilitate

Regula 3 — Instalații de mașini

Regula 4 — Instalații electrice

Regula 5 — Încăperi de mașini exploatate fără prezența permanentă a personalului

Regula 6 — Protecția împotriva incendiilor

Regula 7 — Echipamente și dispozitive de salvare

Regula 8 — Mărfuri periculoase

Apendice

Model de certificat de siguranță pentru navele care transportă personal industrial

Fișa echipamentului pentru certificatul de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (model IP)

Preambul

1 Odată cu extinderea sectoarelor energetice și offshore au apărut noi activități industriale offshore. Acest lucru a dus la o cerere crescută pentru transportul în siguranță al personalului industrial către sau de la alte nave și/sau instalații offshore.

2 Este recunoscut că standardele de siguranță stabilite în instrumentele existente ale OMI nu acoperă în totalitate riscurile asociate în mod specific cu operațiunile maritime desfășurate în sectoarele offshore, cum ar fi operațiunile de transfer de personal.

3 Se recunoaște, de asemenea, că, la momentul elaborării acestui cod, personalul industrial se încadrează într-o categorie specială de persoane care nu a fost încă definită în conformitate cu regula I/2 din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS).

4 Cu toate acestea, dificultățile cauzate de absența unei definiții clare a personalului industrial și a unui standard internațional de siguranță pentru transportul personalului industrial la bord în instrumentele existente ale OMI sunt de asemenea recunoscute.

5 Codul internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (*Codul IP*) a fost elaborat pentru a completa instrumentele existente ale OMI pentru a satisface cererea din sectoarele energetice și offshore și pentru a rezolva aceste dificultăți. Pe lângă cerințele pentru navele de marfă prevăzute în SOLAS, codul stabilește un standard internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial, care va facilita transportul și transferul de personal în siguranță, ținând cont de riscurile suplimentare pe care aceste operațiuni le prezintă.

6 Codul a fost elaborat pentru navele angajate în voiaje internaționale, așa cum este definit în regula I/2 (d) din SOLAS. Cu toate acestea, este recunoscut că un număr mare de personal industrial va fi transportat fie în limitele unui anumit stat de coastă, fie între un port de origine și o instalație offshore situată în afara apelor teritoriale. Pentru a facilita mișcările internaționale și pentru a garanta funcționarea în siguranță a navelor care transportă personal industrial, administrațiile sunt încurajate să aplice prezentul cod și navelor care efectuează numai acest tip de voiaje.

7 Codul se aplică navelor cu tonaj brut sau mai mare de 500. Cu toate acestea, se înțelege că navele cu tonaj brut mai mic de 500 pot transporta și un număr total de pasageri, membri ai personalului special și membri ai personalului industrial, mai

mare de 12. În aceste cazuri, administrația poate, pe cât posibil, să aplice scopul și cerințele funcționale ale Codului IP. Dacă astfel de nave respectă prevederile Codului IP, administrațiile pot lua în considerare emiterea unui certificat de siguranță pentru navele care transportă personal industrial pentru o navă care transportă mai mult de 12 personal industrial, cu condiția să includă în certificat toate derogările acordate.

Partea I Generalități

1 Scop

Scopul acestui cod este de a asigura transportul în siguranță al personalului industrial la bordul navelor și de a asigura siguranța acestuia în timpul operațiunilor de transfer de personal, prin abordarea oricăror riscuri existente care nu sunt atenuate în mod satisfăcător de standardele de siguranță aplicabile stabilite în Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS).

2 Definiții

2.1 *Transport* înseamnă transport sau cazare sau ambele.

2.2 *Sistemele esențiale* sunt sistemele menționate în regula II-2/21.4 din SOLAS.

2.3 *Cod HSC* înseamnă Codul privind siguranța ambarcațiunilor de mare viteză, 2000, adoptat de Comitetul de siguranță maritimă prin Rezoluția MSC.97(73), astfel cum a fost amendat.

2.4 *Personal industrial (IP)* înseamnă toate persoanele transportate sau cazate la bord pentru a desfășura activități industriale offshore la bordul altor nave și/sau instalații offshore.

2.5 *Zonă IP* înseamnă orice zonă sau încăpere în care personalul industrial este de așteptat să stea în timpul voiajului sau la care are acces.

2.6 *Activitățile industriale offshore* sunt construcția, întreținerea, dezmembrarea, exploatarea sau repararea instalațiilor offshore care pot fi utilizate în special, dar nu exclusiv, pentru explorarea și exploatarea resurselor din sectoarele de energie legată de hidrocarburi sau regenerabilă, acvacultură, minerit oceanic sau activități similare.

2.7 *Transfer de personal* înseamnă succesiunea completă de operațiuni pentru transferul de personal și echipamentele acestuia pe mare de la sau către o navă reglementată de prezentul cod și de la sau către o altă navă sau o instalație offshore.

2.8 *SOLAS* înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost amendată.

3 Certificat și inspecții

3.1 Fiecare navă căreia i se aplică prezentul cod trebuie să aibă un certificat de siguranță valabil pentru navele care transportă personal industrial.

3.2 Certificatul de siguranță pentru navele care transportă personal industrial trebuie eliberat în urma unei inspecții inițiale sau a unei inspecții de reînnoire a unei nave care îndeplinește cerințele prezentului cod.

3.3 Certificatul la care se face referire în prezenta regulă trebuie eliberat fie de către administrație, fie de către o organizație recunoscută de aceasta în conformitate cu prevederile regulii XI-1/1 din SOLAS. În toate cazurile, administrația își asumă întreaga responsabilitate pentru certificat.

3.4 Certificatul de siguranță pentru navele care transportă personal industrial se întocmește în conformitate cu modelul care apare în apendicele la prezentul cod. Dacă limba folosită nu este nici engleza, nici franceza, nici spaniola, textul trebuie să includă o traducere într-una dintre aceste limbi.

3.5 Valabilitatea certificatului de siguranță pentru navele care transportă personal industrial, datele inspecțiilor și vizelor trebuie să fie armonizate cu certificatele SOLAS relevante prevăzute în regulile I/14 sau X/3.2 din SOLAS, după caz. Certificatul trebuie să includă suplimentar fișa echipamentului, prevăzută de prezentul cod.

3.6 Certificatul de siguranță pentru navele care transportă personal industrial și fișa echipamentului trebuie eliberate suplimentar față de certificatele relevante emise în conformitate cu regula XV/5.1.1 din SOLAS.

Partea a II-a Scop și cerințe funcționale

1 Personal industrial

1.1 Scop

Acest capitol are ca scop:

.1 să asigure siguranța în exploatarea a navei în timpul transportului personalului industrial; și

.2 să garanteze că membrii personalului industrial sunt apti din punct de vedere medical pentru serviciu și familiarizați cu pericolele asociate cu mediul operațional, inclusiv riscurile asociate operațiunilor de transfer de personal.

1.2 Cerințe funcționale

Pentru ca scopul stabilit la paragraful 1.1 de mai sus să poată fi atins, următoarele cerințe funcționale sunt încorporate în regulile din partea a III-a:

Trebuie prevăzute mijloace pentru a se asigura că membrii personalului industrial:

.1 sunt apti din punct de vedere medical pentru serviciu;

.2 sunt capabili să comunice cu echipajul navei;

.3 au primit o formare adecvată în materie de siguranță;

.4 au primit la bord o formare de familiarizare cu siguranța specifică navei; și

.5 au primit la bord o formare de familiarizare cu sistemul și echipamentele de transfer ale navei.

2 Transferul personalului în siguranță

2.1 Scop

Scopul acestui capitol este de a asigura siguranța tuturor persoanelor implicate în transferul de personal, inclusiv prin furnizarea de mijloace sigure și adecvate de transfer și prin asigurarea capacității de a efectua operațiunile de transfer de personal în siguranță.

2.2 Cerințe funcționale

Pentru a atinge scopul stabilit la paragraful 2.1 de mai sus, următoarele cerințe funcționale sunt încorporate în regulile din partea a III-a:

2.2.1 Trebuie prevăzute mijloace pentru a evita rănirea în timpul transferului de personal.

2.2.2 Dispozitivele pentru transferul de personal trebuie să fie:

.1 proiectate, construite și întreținute pentru a rezista la sarcinile la care sunt supuse;

.2 proiectate și construite pentru a avea o stare de siguranță intrinsecă în cazul pierderii sau reducerii funcțiilor asociate;

și

.3 capabile să asigure întoarcerea în siguranță a persoanelor transferate la un loc sigur după pierderea puterii.

2.2.3 Mijloacele de menținere a poziției trebuie să fie prevăzute și dispuse într-un mod care să permită prevenirea accidentelor în timpul transferului de personal și care să fie adaptate modului de exploatare și interacțiunilor cu alte nave sau cu instalații offshore.

2.2.4 Trebuie prevăzute mijloace pentru a se asigura că informațiile privind numărul personalului industrial de la bord și identitățile acestora sunt actualizate, astfel încât numărul real de persoane aflate la bord să fie cunoscut în orice moment.

3 Compartimentare și stabilitate

3.1 Scop

Scopul acestui capitol este asigurarea unei stabilități suficiente a navei, atât în stare intactă, cât și după avarie, ținând cont de numărul total de persoane aflate la bord.

3.2 Cerințe funcționale

Pentru a atinge scopul stabilit la paragraful 3.1 de mai sus, nava trebuie să fie prevăzută cu compartimente etanșe la apă și la intemperii, capabile să asigure o stabilitate suficientă a navei, atât în stare intactă, cât și după avarie, ținând cont de numărul total de persoane aflate la bord. Această cerință funcțională este încorporată în regulile din părțile IV și V.

4 Instalații de mașini

4.1 Scop

Scopul acestui capitol este de a se asigura că instalațiile de mașini sunt capabile să asigure funcțiile necesare pentru ca navigația și transportul persoanelor la bord să se efectueze în deplină siguranță, atât în condiții normale de funcționare, cât și în situații de urgență, ținând cont de numărul total de persoane de la bord.

4.2 Cerințe funcționale

Pentru a atinge scopul stabilit la paragraful 4.1 de mai sus, următoarele cerințe funcționale sunt încorporate în regulile din părțile IV și V:

.1 în cazul în care capacitatea necesară pentru ca instalațiile de mașini să îndeplinească funcțiile cerute depinde de numărul de persoane aflate la bord (ca în cazul sistemelor pompelor de santină), trebuie asigurată capacitatea suplimentară necesară;

.2 sistemul de guvernare trebuie să poată menține guvernarea după orice incident care afectează instalațiile de mașini;

și

.3 sistemele esențiale trebuie să aibă redundanța necesară sau izolarea sau o combinație a acestora, astfel încât să se păstreze siguranța persoanelor aflate la bord după un incident care afectează instalațiile de mașini, ținând cont de numărul total de persoane de la bord.

5 Instalații electrice

5.1 Scop

Acest capitol are ca scop:

.1 furnizarea surselor de energie de urgență capabile să îndeplinească funcțiile cerute sistemelor esențiale în situații de urgență, ținând cont de numărul total de persoane de la bord; și

.2 protecția tuturor persoanelor de la bord împotriva pericolelor de natură electrică.

5.2 Cerințe funcționale

Pentru a atinge scopul stabilit la paragraful 5.1 de mai sus, următoarele cerințe funcționale sunt încorporate în regulile din părțile IV și V:

.1 alimentarea cu energie de urgență a sistemelor esențiale trebuie să aibă redundanța necesară sau izolarea sau o combinație a acestora pentru a menține siguranța persoanelor aflate la bord după avarii, ținând cont de numărul de persoane de la bord și de timpul necesar pentru evacuarea ordonată a navei; și

.2 trebuie luate măsuri de precauție împotriva electrocutării, incendiilor și a altor pericole de natură electrică.

6 Încăperi de mașini exploatare fără prezența permanentă a personalului

6.1 Scop

Scopul acestui capitol este de a se asigura că operarea încăperilor de mașini fără prezența permanentă a personalului nu compromite siguranța navei sau a persoanelor de la bord.

6.2 Cerințe funcționale

Pentru a atinge scopul stabilit la paragraful 6.1 de mai sus, următoarele cerințe funcționale sunt încorporate în regulile din părțile IV și V:

.1 siguranța operațiunilor trebuie garantată în încăperile de mașini exploatare fără prezența permanentă a personalului, ținând cont de numărul de persoane de la bord; și

.2 încăperile de mașini exploatare fără prezența permanentă a personalului trebuie să fie echipate cu sisteme suplimentare de control, monitorizare și alarmă care să garanteze siguranța operațiunilor, ținând cont de numărul de persoane de la bord, pentru a asigura un grad de siguranță echivalent cu cel al încăperilor de mașini supravegheate în mod normal.

7 Protecția împotriva incendiilor

7.1 Scop

Acest capitol este destinat să îndeplinească obiectivele de protecție împotriva incendiilor ale SOLAS și principiile de bază ale Codului HSC pentru protecția împotriva incendiilor, ținând cont de numărul de persoane de la bord.

7.2 Cerințe funcționale

Pentru a atinge scopul stabilit la paragraful 7.1 de mai sus, mijloacele de îndeplinire a cerințelor funcționale ale SOLAS pentru protecția împotriva incendiilor sau principiile de bază ale Codului HSC pentru protecția împotriva incendiilor, ținând cont de numărul de persoane de la bord, sunt încorporate în regulile părților IV și V.

8 Echipamente și dispozitive de salvare

8.1 Scop

Scopul acestui capitol este de a oferi mijloace suficiente și adecvate pentru ca abandonarea navei și recuperarea persoanelor să aibă loc în deplină siguranță.

8.2 Cerințe funcționale

Pentru a atinge scopul stabilit la paragraful 8.1 de mai sus, următoarele cerințe funcționale sunt încorporate în regulile din părțile IV și V:

.1 ambarcațiunile de supraviețuire trebuie să aibă o capacitate de transport suficientă pentru a găzdui toate persoanele de la bord;

.2 trebuie să fie furnizate mijloace personale de salvare adecvate în cantitatea suficientă pentru toate persoanele aflate la bord;

.3 trebuie garantat spațiu suficient pentru adunare și apel nominal;

.4 trebuie prevăzute dispozitive de comunicare și alarmă la bord pentru a transmite mesaje de urgență tuturor persoanelor de la bord; și

.5 trebuie prevăzute mijloace pentru a asigura recuperarea în siguranță a persoanelor.

9 Mărfuri periculoase

9.1 Scop

Scopul acestui capitol este de a asigura transportul în siguranță al personalului industrial pe parcursul transportului și manipulării mărfurilor periculoase la bordul navelor cărora li s-a eliberat un certificat conform prezentului cod, ținând cont de numărul total de persoane de la bord.

9.2 Cerințe funcționale

Pentru ca scopul stabilit la paragraful 9.1 de mai sus să poată fi atins, trebuie să se țină seama de orice pericole asociate cu transportul și manipularea mărfurilor periculoase și reducerea la minim a riscurilor pentru toate persoanele de la bord ca urmare a naturii acestor mărfuri periculoase. Această cerință funcțională este încorporată în regulile din părțile IV și V.

Partea a III-a

Reguli

Regula 1 — Personalul industrial

1.1 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/1.2.1, toți membrii personalului industrial trebuie să aibă vârsta de cel puțin 16 ani și să prezinte comandantului documentele justificative care atestă aptitudinea fizică și medicală a acestora pentru a îndeplini toate cerințele acestei reguli, care se bazează pe un standard acceptabil de administrație.

1.2 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/1.2.2, toți membrii personalului industrial trebuie să demonstreze cunoașterea adecvată a limbii de lucru de la bord pentru a putea comunica eficient și a înțelege instrucțiunile date de echipajul navei.

1.3 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/1.2.3, toți membrii personalului industrial trebuie să primească, înainte de îmbarcare, formare sau instruire referitoare la:¹

.1 supraviețuirea individuală, care include:

.1 cunoașterea situațiilor de urgență care pot apărea la bordul unei nave;

.2 utilizarea echipamentelor personale de salvare a vieții;

.3 cunoașterea măsurilor de siguranță pentru săritul în apă de la o anumită înălțime și supraviețuirea în apă; și

.4 urcarea la bordul unei ambarcațiuni de supraviețuire de pe navă și apă purtând o vestă de salvare;

.2 protecția împotriva incendiilor, care presupune cunoașterea tipurilor de pericole de incendiu la bordul navelor și a măsurilor de precauție care trebuie luate pentru prevenirea incendiilor; și

.3 siguranța individuală și responsabilitățile sociale, care includ:

.1 înțelegerea autorității comandantului sau a reprezentanților acestuia la bord;

.2 respectarea instrucțiunilor date de personalul de la bord; și

.3 înțelegerea simbolurilor informațiilor de siguranță, semnalelor și semnalelor de alarmă găsite la bordul navelor.

1.4 Un membru al personalului industrial nu poate fi transportat la bordul unei nave decât dacă comandantul a primit documentație care să ateste că membrul în cauză a primit formare sau instruire care respectă această regulă.

1.5 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/1.2.4, tot personalul industrial trebuie, înainte de a părăsi portul sau imediat după îmbarcare, să primească la bord o formare de familiarizare cu siguranța specifică navei, care include:

.1 amenajarea navei;

.2 amplasarea echipamentelor personale de salvare a vieții, a stațiilor de adunare și de îmbarcare, a căilor de evacuare de urgență și a posturilor de prim ajutor;

.3 informații de siguranță, simboluri, semnale și alarme la bord; și

.4 acțiuni care trebuie făcute atunci când sună o alarmă sau este declarată o urgență.

1.6 Pentru a îndeplini cerința funcțională stabilită la paragraful II/1.2.5, tot personalul industrial trebuie, înainte de a fi transferat, să primească la bordul navei instruire de familiarizare cu privire la procedurile, dispozitivele și orice măsuri suplimentare de siguranță sau la echipamentul navei utilizat pentru transferul de personal pe alte nave și/sau instalații offshore.

¹ Se poate considera că personalul care a beneficiat de pregătirea cerută la paragraful 5.5 din Recomandările privind pregătirea și certificarea personalului care deservește la bordul unităților mobile [Rezoluția A.1079(28)] sau alte standarde de instruire industriale, cum ar fi cele ale Global Wind Organization (GWO), Offshore Petroleum Industry Training Organization (OPITO) și Instruirea de bază în domeniul siguranței offshore și de urgență (acreditată de OPITO), îndeplinește cerințele acestei secțiuni.

Regula 2 — Transfer în siguranță

2.1 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/2.2.1 se aplică următoarele prevederi:

- .1 dispozitivele și echipamentele de transfer ale personalului trebuie menținute curate, întreținute corespunzător și verificate periodic, astfel încât să poată fi utilizate în siguranță;
- .2 instalarea și utilizarea dispozitivelor de transfer de personal trebuie supravegheate de un ofițer responsabil și efectuate de personal instruit corespunzător. Procedurile de siguranță trebuie stabilite și urmate de personalul care instalează și utilizează orice echipament mecanic;
- .3 trebuie asigurat un mijloc de comunicare între ofițerul responsabil cu supravegherea și puntea de navigație;
- .4 toate dispozitivele de transfer de personal trebuie să fie marcate permanent, astfel încât fiecare dispozitiv să poată fi identificat în contextul supravegherii, inspecției și evidenței. Un registru de utilizare și întreținere trebuie să fie păstrat la bordul navei;
- .5 înainte de a începe operațiunile de transfer de personal, dispozitivele de transfer de personal trebuie verificate pentru a se asigura că funcționează corect;
- .6 trebuie prevăzute dispozitive care să permită trecerea liberă și în siguranță a întregului personal industrial între dispozitivele de transfer de personal și locul în care sunt transferați sau cazați la bord;
- .7 trebuie prevăzut un iluminat care poate fi alimentat de sursa de energie electrică de urgență pentru a ilumina dispozitivele de transfer de personal, apa de sub aceste dispozitive și trecerea menționată la paragraful .6 de mai sus;
- .8 zona de punte utilizată pentru transferul personalului trebuie să fie desemnată și liberă de orice obstacol;
- .9 la planificarea operațiunilor de transfer de personal pe mare și înainte ca acestea să fie efectuate trebuie efectuată o analiză de securitate a muncii. Această analiză trebuie să ia în considerare condițiile de mediu, precum și limitările de funcționare și ale echipamentelor; și
- .10 atunci când se planifică transferul de personal trebuie să se ia în considerare recomandările elaborate de organizație² sau alte recomandări³ acceptabile de administrație.

2.2 Pentru a îndeplini cerințele funcționale de la paragraful II/2.2.2, dispozitivele de transfer de personal trebuie proiectate, construite, încercate și instalate în conformitate cu standardele internaționale⁴ aprobate de administrație sau cu cerințele unei societăți de clasificare recunoscute de administrație în conformitate cu regula XI-1/1 din SOLAS.

2.3 Suplimentar se aplică următoarele prevederi:

- .1 proiectarea dispozitivelor de transfer de personal trebuie să fie adaptată la amenajarea navei;
- .2 trebuie efectuată o analiză pentru a evalua defecțiunile dispozitivelor de transfer de personal industrial și ale tuturor sistemelor asociate, care ar putea face dispozitivele de transfer inoperabile și/sau să compromită siguranța persoanelor implicate în transfer.

Această analiză⁵ trebuie:

- .1 să evalueze efectele defecțiunilor tuturor echipamentelor și sistemelor care rezultă din defecțiuni cu o singură cauză, incendiu în orice spațiu sau inundarea unui compartiment etanș la apă care ar putea face dispozitivele de transfer inutilizabile; și
- .2 să furnizeze soluții pentru a asigura utilizarea modalităților de transfer de personal industrial și siguranța tuturor persoanelor implicate în transfer, dacă apar defecțiunile menționate la punctul .1;
- .3 dacă o defecțiune cu o singură cauză are ca rezultat defecțiunea a mai mult de o componentă a unui sistem (defecțiune din cauză comună), toate defecțiunile rezultate trebuie luate în considerare împreună. Dacă o defecțiune duce direct la alte defecțiuni, toate defecțiunile trebuie luate în considerare împreună.

2.4 Pentru a satisface cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/2.2.3 este necesară evaluarea manevrabilității navei, precum și necesitatea menținerii în timp a poziției navei, astfel încât să se asigure utilizarea corectă a sistemului de păstrare a poziției.

2.5 Pentru a îndeplini cerințele funcționale de la paragraful II/2.2.4 trebuie stabilite proceduri care să asigure faptul că informațiile privind numărul și identitatea personalului de la bord sunt exacte în orice moment.

Partea a IV-a**Reguli suplimentare aplicabile navelor cărora le-au fost emise certificate prevăzute de Convenția SOLAS capitolul I****Regula 1 — Generalități**

1.1 Cu excepția cazurilor în care se prevede în mod expres altfel în prezenta parte, navele care transportă personal industrial trebuie să respecte cerințele SOLAS aplicabile navelor de marfă și reglementările aplicabile din prezenta parte.

1.2 Se consideră că navele care îndeplinesc cerințele paragrafului 1.1, împreună cu regulile aplicabile din această parte, îndeplinesc scopurile și cerințele funcționale stabilite la paragrafele II/3 până la II/9.

Regula 2 — Compartimentare și stabilitate

2.1 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/3.2.1 se aplică următoarele prevederi:

- .1 atunci când nava este certificată să transporte la bord mai mult de 240 de persoane, aceasta trebuie să respecte cerințele regulii II-1/5 din SOLAS ca și cum ar fi o navă de pasageri, membrii personalului industrial fiind considerați pasageri. Cu toate acestea, regula II-1/5.5 din SOLAS nu este aplicabilă.

.2 compartimentarea și stabilitatea de avarie trebuie să fie în conformitate cu prevederile capitolului II-1 din SOLAS atunci când nava este considerată navă de pasageri și membrii personalului industrial sunt considerați pasageri, indicele R fiind calculat după cum urmează:

- .1 când nava este certificată să transporte mai mult de 240 de persoane, indicele R este asimilat cu R;
- .2 când nava este certificată să transporte nu mai mult de 60 de persoane, indicele R este asimilat cu 0,8 R; sau

² A se vedea Recomandările privind siguranța în timpul transferului de persoane pe mare (MSC-MEPC.7/Circ.10).

³ De exemplu, cea mai recentă versiune a recomandărilor IMCA M202 intitulată „Orientări privind transferul de personal către/de la navele și structurile offshore”.

⁴ A se vedea secțiunile relevante ale EN 13852-1:2013.

⁵ O analiză adecvată poate fi o analiză calitativă a defecțiunilor (QFA) sau o analiză a tipurilor și efectelor defecțiunilor (FMEA), cu rapoartele asociate.

- .3 pentru mai mult de 60 de persoane, dar nu mai mult de 240, indicele R se determină prin interpolare liniară între valorile lui R date la .1 și .2 de mai sus.

$$R = 1 - \frac{5.000}{L_s + 2,5N + 15,225}$$

În această formulă:

$$N = N_1 + 2N_2$$

N_1 = numărul de persoane pentru care sunt prevăzute bărci de salvare;

N_2 = numărul de persoane (inclusiv ofițeri și echipaj) pe care nava este autorizată să le transporte în plus față de N_1 .

.3 atunci când condițiile de serviciu sunt de așa natură încât sunt imposibil de îndeplinit cerințele paragrafului 2.1.2 de mai sus pe baza $N = N_1 + 2N_2$ și când administrația apreciază că gradul de risc este suficient de redus, se poate adopta o valoare mai mică pentru N, dar aceasta nu trebuie să fie în niciun caz mai mică decât $N = N_1 + N_2$;

.4 în cazul navelor cărora li se aplică paragraful 2.1.2.1 de mai sus, cerințele regulilor II-1/8 și II-1/8-1 ale SOLAS și părțile B-2, B-3 și B-4 ale capitolului II-1 din SOLAS se aplică ca și cum ar fi nave de pasageri, iar personalul industrial ar fi pasageri. Cu toate acestea, regulile II-1/14 și II-1/18 ale SOLAS nu sunt aplicabile;

.5 în cazul navelor cărora li se aplică paragrafele 2.1.2.2 și 2.1.2.3 de mai sus, cu excepția cazurilor prevăzute la paragraful 2.1.6 de mai jos, prevederile părților B-2, B-3 și B-4 din capitolul II-1 din SOLAS se aplică ca și cum ar fi nave de marfă, iar membrii personalului industrial ar fi membri ai echipajului. Cu toate acestea, nu este necesară aplicarea cerințelor regulilor II-1/8 și II-1/8-1 ale SOLAS, iar regulile II-1/14 și II-1/18 ale SOLAS nu sunt aplicabile; și

.6 toate navele cărora li s-a eliberat un certificat conform prevederilor prezentului cod trebuie să respecte regulile II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20 și II-1/21 din SOLAS ca nave de pasageri.

Regula 3 — Instalații de mașini

3.1 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/4.2.1, nava trebuie să respecte prevederile regulii II-1/35-1 din SOLAS ca și cum ar fi o navă cu pasageri.

3.2 Pentru a îndeplini cerințele funcționale stabilite la paragraful II/4.2.2, atunci când nava este autorizată să transporte la bord mai mult de 240 de persoane aceasta trebuie să respecte cerințele Regulii II-1/29 din SOLAS ca și cum ar fi o navă cu pasageri.

Regula 4 — Instalații electrice

4.1 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/5.2.1, se aplică următoarele prevederi:

- .1 în cazul instalațiilor de la bordul navelor cu o lungime de peste 50 de metri care transportă cel mult 60 de persoane, trebuie să se aplice cerințele regulii II-1/42.2.6.1 din SOLAS în plus față de cerințele regulii II-1/43 din SOLAS; și
- .2 pentru instalațiile de la bordul navelor care transportă mai mult de 60 de persoane trebuie să se aplice cerințele regulii II-1/42 din SOLAS.

4.2 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/5.2.2, pentru instalațiile de la bordul navelor care transportă mai mult de 60 de persoane trebuie să se aplice cerințele regulii II-1/45.12 din SOLAS.

Regula 5 — Încăperi de mașini exploatate fără prezența permanentă a personalului

Pentru a îndeplini cerințele funcționale stabilite la paragraful II/6.2, navele care transportă la bord mai mult de 240 de persoane trebuie să fie considerate ca nave de pasageri în sensul părții E a capitolului II-1 din SOLAS.

Regula 6 — Protecția împotriva incendiilor

Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragrafele II/7.2 și 4.2.3 se aplică următoarele prevederi:

- .1 atunci când nava este certificată să transporte mai mult de 240 de persoane la bord trebuie să se aplice cerințele capitolului II-2 din SOLAS aplicabile navelor de pasageri care transportă mai mult de 36 de pasageri; și
- .2 atunci când nava este certificată să transporte mai mult de 60 de persoane la bord, dar nu mai mult de 240, trebuie să se aplice cerințele capitolului II-2 din SOLAS aplicabile navelor de pasageri care transportă nu mai mult de 36 de persoane, nefiind necesară aplicarea regulilor II-2/21 și II-2/22 din SOLAS.

Regula 7 — Echipamente și dispozitive de salvare

Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/8.2:

- .1 pentru navele care transportă la bord mai mult de 60 de persoane se aplică cerințele capitolului III din SOLAS aplicabile navelor de pasageri angajate în voiaje internaționale, altele decât voiajele internaționale scurte;
- .2 indiferent de numărul de persoane aflate la bord, regulile III/2 și III/19.2.3 din SOLAS nu sunt aplicabile;
- .3 termenul „pasager”, ori de câte ori este utilizat în capitolul III al SOLAS, trebuie înțeles ca desemnând „personal industrial”, așa cum este prevăzut în regula XV/2.3 din SOLAS; și
- .4 fără a aduce atingere subparagrafului .3 de mai sus, numărul necesar de veste de salvare pentru sugari sau copii trebuie calculat numai pe baza numărului de pasageri de la bord.

Regula 8 — Mărfuri periculoase

8.1 Generalități

Personalul industrial are voie să aducă la bord mărfuri periculoase numai dacă aceasta are legătură directă cu responsabilitățile pe care le are în exteriorul navei și dacă comandantul l-a autorizat să facă acest lucru. Aceste mărfuri periculoase trebuie să fie considerate parte a încărcăturii și trebuie să fie transportate în conformitate cu cerințele părții A a capitolului VII din SOLAS.

8.2 Transportul mărfurilor periculoase în pachete

Pentru a satisface cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/9.2:

- .1 pentru navele certificate să transporte mai mult de 240 de persoane la bord se aplică cerințele regulii II-2/19.3.6.2 din SOLAS aplicabile navelor de pasageri care transportă mai mult de 36 de pasageri; și
- .2 în sensul cerințelor Codului IMDG, navele care sunt certificate să transporte la bord mai mult de 240 de persoane trebuie considerate ca nave de pasageri, în timp ce cele care sunt certificate să transporte la bord 240 de persoane sau mai puțin vor fi considerate ca nave de marfă.

8.3 Transportul mărfurilor periculoase în formă solidă în vrac

Pentru a satisface cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/9.2:

.1 pentru navele certificate să transporte mai mult de 240 de persoane la bord se aplică cerințele regulii II-2/19.3.6.2 din SOLAS aplicabile navelor de pasageri care transportă mai mult de 36 de pasageri; și

.2 în sensul cerințelor Codului IMSBC, personalul industrial este considerat personal în contextul protecției personalului.

8.4 Transportul de substanțe chimice lichide periculoase, gaze lichefiate și hidrocarburi

8.4.1 Pentru a îndeplini cerințele funcționale stabilite la paragraful II/9.2, atunci când transportă atât substanțe chimice lichide periculoase, cât și/sau gaze lichefiate ca marfă în vrac și personal industrial navele trebuie fie să fie certificate în conformitate cu partea B sau C din capitolul VII din Convenția SOLAS fie să respecte și să fie certificate ca fiind conforme cu standarde care nu sunt inferioare celor care au fost elaborate de organizație⁶. În plus:

.1 transportul de produse toxice, produse cu punct de aprindere scăzut sau acizi nu este autorizat atunci când numărul total de persoane aflate la bord este mai mare de 60;

.2 în scopul transportului personalului industrial, zonele și spațiile navei în care este interzis accesul personalului industrial trebuie să fie clar marcate;

.3 dispozitivele de transfer de personal trebuie instalate în afara zonei de marfă;

.4 accesul la dispozitivele de transfer de personal trebuie, acolo unde este posibil, să fie situat în afara zonei de marfă; și

.5 îmbarcarea sau transferul de personal și încărcarea sau descărcarea mărfii nu trebuie să aibă loc simultan.

8.4.2 Pentru a îndeplini cerințele funcționale stabilite la paragraful II/9.2, atunci când o navă transportă atât hidrocarburi ca marfă, așa cum este definit în anexa I la MARPOL, cât și personal industrial, se aplică cerințele suplimentare prevăzute la paragraful 8.4.1 de mai sus.

8.4.3 În sensul acestei cerințe:

.1 expresia „produse cu punct de aprindere scăzut” înseamnă:

.1 substanțe lichide nocive cu un punct de aprindere care nu depășește 60°C;

.2 hidrocarburi cu un punct de aprindere care nu depășește 60°C; și

.3 gaze lichefiate pentru care este necesar un dispozitiv de detectare a vaporilor inflamabili, în conformitate cu capitolul 19 din Codul IGC;

.2 expresia „produse toxice” înseamnă:

.1 substanțele chimice periculoase cărora li se aplică cerința specială 15.12 din Codul IBC; și

.2 gaze lichefiate pentru care este necesar un dispozitiv de detectare a vaporilor toxici în conformitate cu capitolul 19 din Codul IGC; și

.3 termenul „acizi” înseamnă substanțele chimice periculoase cărora li se aplică cerința specială 15.11 din Codul IBC.

8.4.4 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/9.2, la transportul de gaze lichefiate în vrac, în sensul cerințelor Codului IGC, personalul industrial trebuie să fie considerat ca personal în contextul formării și protecției personalului.

Partea a V-a

Reguli suplimentare aplicabile ambarcațiunilor cărora le-au fost emise certificate prevăzute de SOLAS

Capitolul X

Regula 1 — Generalități

1.1 Ambarcațiunile de marfă de mare viteză certificate în conformitate cu SOLAS capitolul X nu trebuie să transporte mai mult de 60 de persoane la bord.

1.2 Cu excepția cazului în care se prevede în mod expres altfel în prezenta parte, ambarcațiunile de mare viteză care transportă la bord mai mult de 60 de persoane trebuie să îndeplinească cerințele Codului HSC, care se aplică ambarcațiunilor de marfă, și regulile aplicabile din prezenta parte.

1.3 Ambarcațiunile care îndeplinesc cerințele de la paragraful 1.2 de mai sus și regulile aplicabile din această parte sunt considerate a îndeplini scopurile și cerințele funcționale stabilite la paragrafele II/3 până la II/9.

1.4 Transportul personalului industrial pe ambarcațiuni de mare viteză nu este considerat voiaj de tranzit, așa cum este specificat în regula 1.9.1.1 a Codului HSC, și este necesar un permis de exploatare a ambarcațiunilor de mare viteză.

1.5 Termenul „pasager”, ori de câte ori este utilizat în reglementările aplicabile ale Codului HSC, se înțelege ca însemnând „persoană de la bord, alta decât un membru al echipajului”.

Regula 2 — Compartimentare și stabilitate

Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/3.2, se aplică următoarele prevederi:

.1 capitolul 2 din partea B, cu excepția regulilor 2.13.2 și 2.14 ale Codului HSC, trebuie să se aplice în locul capitolului 2 din partea C a Codului HSC;

.2 atunci când se aplică prevederile capitolului 2 din Codul HSC, termenul „pasager” înseamnă „persoană de la bord, alta decât un membru al echipajului”. Suplimentar, masa acestei persoane trebuie luată ca 90 kg în loc de 75 kg.

Regula 3 — Instalații de mașini

Pentru a îndeplini cerințele funcționale stabilite la paragraful II/4.2, prevederile capitolului 10 din partea B din Codul HSC trebuie să se aplice ambarcațiunilor de pasageri din categoria A în loc de capitolul 20 din partea C a Codului HSC.

Regula 4 — Instalații electrice

Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/5.2 trebuie să se aplice regula 12.7.10 din Codul HSC.

Regula 5 — Încăperi de mașini exploatate fără prezența permanentă a personalului

[Fără prevederi]

Regula 6 — Protecția împotriva incendiilor

[Fără prevederi]

Regula 7 — Echipamente și dispozitive de salvare

Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/8.2:

.1 trebuie să se aplice regula 4.2.3 din Codul HSC;

.2 trebuie să se aplice regula 8.4.3 din Codul HSC, expresia „încăpere pentru pasageri” înțelegându-se în sensul „zona IP”;

și

.3 numărul necesar de veste de salvare pentru sugari sau copii trebuie calculat numai pe baza numărului de pasageri de la bord.

⁶ A se consulta Codul pentru transportul și manipularea substanțelor lichide nocive și potențial periculoase în vrac pe navele de serviciu offshore [Codul OSV privind transportul substanțelor chimice] (Rezoluția A.1122(30)).

Regula 8 — Mărfuri periculoase

8.1 Personalului industrial i se permite să aducă la bord mărfuri periculoase numai dacă acestea au legătură directă cu responsabilitățile lor în exteriorul ambarcațiunii și dacă comandantul le-a autorizat să facă acest lucru. Aceste mărfuri periculoase trebuie considerate ca parte a încărcăturii și trebuie transportate în conformitate cu cerințele capitolului 7 al părții D din Codul HSC.

8.2 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/9.2:

- .1 în scopul transportului personalului industrial, zonele și spațiile ambarcațiunii în care este interzis accesul personalului industrial trebuie să fie clar marcate;
- .2 dispozitivul de transfer de personal trebuie instalat în afara zonei de marfă;
- .3 accesul la dispozitivul de transfer de personal trebuie, pe cât posibil, să fie situat în afara zonei de marfă; și
- .4 îmbarcarea sau transferul personalului și încărcarea sau descărcarea mărfii nu trebuie să aibă loc simultan.

Apendice

Model de certificat de siguranță pentru navele care transportă personal industrial**CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVELE CARE TRANSPORTĂ PERSONAL INDUSTRIAL**

Acest certificat trebuie suplimentat de o fișă de echipament pentru certificatul de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (model IP).

(ștampila oficială)

(statul)

Eliberat în conformitate cu prevederile

Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată

sub autoritatea Guvernului

.....
(numele statului)

de
(persoana sau organizația autorizată)

Caracteristicile navei⁷

Numele navei

Număr sau litere distinctive

Portul de înregistrare

Tonajul brut

Număr IMO⁸

Data (zz/ll/aaaa) la care a fost pusă chila sau la care construcția navei a fost într-un stadiu echivalent sau, după caz, data la care au început lucrările de conversie, transformare sau modificare semnificativă

ESTE CERTIFICAT:

1 bifați căsuța, după caz

Că nava a fost inspectată în conformitate cu prevederile regulii I/3 din Codul internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial ca navă căreia i se aplică regula XV/3.1 sau 3.4 din Convenție.

.1 Că în urma acestei inspecții s-a constatat:

- .1 că structura, echipamentul, amenajările și materialele navei și starea navei sunt satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava respectă prevederile relevante ale codului; și
- .2 că, dacă au fost instalate, dispozitivele și echipamentele de transfer de personal și starea în care se găsesc au fost satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că respectă prevederile regulii III/2 din cod.

2 bifați căsuța, după caz

Că nava a fost inspectată în conformitate cu prevederile regulii I/3 din Codul internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial ca navă căreia i se aplică regula XV/3.2 sau XV/3.3 din Convenție.

.1 Că în urma acestei inspecții s-a constatat:

- .1 că dispozitivele de salvare și echipamentele bărcilor de salvare, plutelor de salvare și bărcilor de salvare respectă prevederile regulii IV/7 sau regulii V/7 din cod, după caz;
- .2 că nava, dacă este autorizată să transporte mărfuri periculoase, respectă prevederile relevante din regula IV/8 sau regula V/8 din cod, după caz; și
- .3 dacă sunt instalate, dispozitivele și echipamentele de transfer de personal și starea în care în care se găsesc sunt satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că respectă prevederile regulii III/2 (cu excepția paragrafului 2.1.7) din cod.

3 Acest certificat nu este valabil pentru transportul de produse toxice, produse cu punct de aprindere scăzut sau acizi când numărul total de persoane aflate la bord este mai mare de 60.

Acest certificat este valabil până la

Data finalizării inspecției pe baza căreia se eliberează acest certificat (zz/ll/aaaa):

Eliberat la

(locul emiterii certificatului)

.....
(data emiterii)

(semnătura oficialului autorizat cu emiterea certificatului)

(sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității care eliberează certificatul)

⁷ Alternativ, caracteristicile navei pot fi prezentate și pe orizontală în casete.

⁸ În conformitate cu Schema OMI de numere de identificare a navei, adoptată de Organizație prin Rezoluția A.1117(30).

Atestarea inspecțiilor anuale, periodice și intermediare

Se certifică faptul că, în timpul unei inspecții prevăzute de regula I/3 din cod, s-a constatat că nava îndeplinește cerințele codului menționat, care îi sunt aplicabile:

Inspecție anuală/periodică*:

Semnat:

.....
(semnătura oficialului autorizat)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

Inspecție anuală/periodică/intermediară*:

Semnat:

.....
(semnătura oficialului autorizat)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

Inspecție anuală/periodică/intermediară*:

Semnat:

.....
(semnătura oficialului autorizat)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

Inspecție anuală/periodică*:

Semnat:

.....
(semnătura oficialului autorizat)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

* Se șterge după caz.

Viză pentru prelungirea valabilității certificatului dacă este valabil pentru mai puțin de cinci ani, în cazul aplicării regulii I/14 (c) din Convenție sau regulii 1.8.8 din Codul HSC 2000

Nava respectă cerințele relevante ale Convenției, iar acest certificat, în conformitate cu regula I/14 (c) din Convenție* sau cu regula 1.8.8 din Codul HSC 2000*, este acceptat ca valabil până la

Semnat:

.....
(semnătura oficialului autorizat)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

Viza certificatului după finalizarea inspecției de reînnoire și în cazul aplicării regulii I/14 (d) din Convenție sau a regulii 1.8.9 din Codul HSC 2000*

Nava respectă cerințele relevante ale Convenției, iar acest certificat, în conformitate cu regula I/14 (d) din Convenție* sau cu regula 1.8.9 din Codul HSC 2000*, este acceptat ca valabil până la

Semnat:

.....
(semnătura oficialului autorizat)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

Viză pentru prelungirea valabilității certificatului până când nava ajunge în portul de inspecție sau pentru o perioadă de grație în cazul aplicării regulii I/14 (e) sau I/14 (f) din Convenție sau a regulii 1.8.10 din Codul HSC 2000

În conformitate cu regula I/14 (e) sau I/14 (f) din Convenție* sau cu regula 1.8.10 din Codul HSC 2000*, acest certificat este acceptat ca valabil până la

Semnat:

.....
(semnătura oficialului autorizat)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

* Se șterge după caz.

**Viză pentru obținerea datei aniversare în cazul aplicării regulii I/14 (h)
din Convenție sau a regulii 1.8.12 din Codul HSC 2000**

În conformitate cu regula I/14 (h) din Convenție* sau cu regula 1.8.12 din Codul HSC 2000*, noua dată aniversară este

Semnat:

.....
(semnătura oficialului autorizat)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

În conformitate cu regula I/14 (h) din Convenție* sau cu regula 1.8.12 din Codul HSC 2000*, noua dată aniversară este

Semnat:

.....
(semnătura oficialului autorizat)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

* Se șterge după caz.

**Fișă de echipament pentru certificatul de siguranță pentru navele
care transportă personal industrial
(model IP)**

Această fișă trebuie să fie împreună și în permanență cu certificatul de siguranță pentru navele care transportă personal industrial.

**Fișă de echipament pentru conformare cu Codul internațional de reguli
de siguranță pentru navele care transportă personal industrial**

1 Caracteristicile navei

Numele navei

Număr sau litere distinctive

Numărul total de persoane de la bord pe care nava este autorizată să le transporte

2 Detalii despre dispozitivele de salvare

1 Numărul total de persoane cărora le sunt furnizate dispozitive de salvare		.....
		Babord	Tribord
2	Numărul total de bărci de salvare	.....	.....
2.1	Numărul total de persoane pe care le pot primi	.....	.....
2.2	Numărul de bărci de salvare parțial închise (SOLAS regula III/21 sau III/31 sau regula 8.10 din Codul HSC, după caz, și Codul LSA secțiunea 4.5)	.....	.....
2.3	Numărul de bărci de salvare cu autoredresare parțial închise (SOLAS regula III/21 sau III/31 sau regula 8.10 din Codul HSC, după caz, și Codul LSA secțiunea 4.5)	.....	.....
2.4	Numărul de bărci de salvare complet închise (SOLAS regula III/21 sau III/31 sau regula 8.10 din Codul HSC, după caz, și Codul LSA secțiunea 4.6)	.....	.....
2.5	Alte bărci de salvare	.....	.....
2.5.1	Număr	.....	.....
2.5.2	Tip	.....	.....
3	Numărul de bărci de salvare cu motor (inclus în numărul total de bărci de salvare indicat mai sus)	.....	.....
3.1	Numărul bărcilor de salvare echipate cu proiectoare	.....	.....
4	Numărul bărcilor de salvare	.....	.....
4.1	Numărul bărcilor care sunt incluse în numărul total de bărci de salvare indicat mai sus	.....	.....
5	Plute de salvare	.....	.....
5.1	Plute de salvare pentru care sunt necesare dispozitive omologate de lansare	.....	.....
5.1.1	Numărul de plute de salvare	.....	.....
5.1.2	Numărul de persoane pe care le pot primi	.....	.....
5.2	Plute de salvare pentru care nu sunt necesare dispozitive de lansare aprobate	.....	.....
5.2.1	Numărul de plute de salvare	.....	.....
5.2.2	Numărul de persoane pe care le pot primi	.....	.....

6	Numărul de dispozitive de evacuare în mare (MES)	.....
6.1	Numărul de persoane pe care le pot primi	.....
7	Echipament plutitor	.....
7.1	Numărul de echipamente	.....
7.2	Numărul de persoane pe care le pot primi	.....
8	Numărul de colaci de salvare	.....
9	Numărul (total) de veste de salvare	.....
9.1	Numărul de veste de salvare pentru adulți	.....
9.2	Numărul de veste de salvare pentru copii	.....
9.3	Numărul de veste de salvare pentru sugari	.....
10	Costume de imersie	.....
10.1	Număr total	.....
11	Numărul de mijloace de protecție termică ⁹	.....

Se certifică faptul că această fișă este corectă din toate punctele de vedere.

Emisă la

(locul emiterii fișei)

.....

(data emiterii)

.....

(semnătura oficialului autorizat care eliberează, emite fișă)

(sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

⁹ Cu excepția celor prevăzute la paragrafele 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 și 5.1.2.2.13 din Codul LSA.

ANEXA Nr. 2

ORGANIZAȚIA MARITIMĂ INTERNAȚIONALĂ

COMITETUL DE SIGURANȚĂ MARITIMĂ
a 106-a sesiune
Agenda item 19

MSC 106/19/Add.1/Corr.2
17 octombrie 2023
Original: engleză

Raport al Comitetului de siguranță maritimă privind a 106-a sesiune a sa

Rectificare*

REZOLUȚIA MSC.527(106) Codul internațional de siguranță pentru navele care transportă personal industrial (Codul IP)

ANEXĂ

Partea a III-a — Reguli

1 Nota de subsol de la paragraful III/1.3 existent se șterge:

„1.3 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/1.2.3, toți membrii personalului industrial trebuie să primească, înainte de îmbarcare, formare sau instruire referitoare la:⁴

⁴ Se poate considera că personalul care a beneficiat de pregătire cerută la paragraful 5.5 din Recomandările privind pregătirea și certificarea personalului care deservește la bordul unităților mobile (Rezoluția A.1079(28)) sau alte standarde de instruire industriale, cum ar fi cele ale Global Wind Organization (GWO), Offshore Petroleum Industry Training Organization (OPITO) și Instruirea de bază în domeniul siguranței offshore și de urgență (acreditată de OPITO), îndeplinește cerințele acestei secțiuni.”;

2 Se introduce următorul paragraf nou III/1.4 după paragraful III/1.3 existent și se renumerează paragrafele următoare:

„1.4 Fără a aduce atingere cerințelor paragrafului 1.3, se poate considera că personalul industrial calificat corespunzător, pe baza unui standard acceptabil de administrație¹, poate fi considerat că îndeplinește cerințele funcționale stabilite la paragraful II/1.2.3.

~~4.4~~ 1.5 Un membru al personalului industrial nu poate fi transportat la bordul unei nave decât dacă comandantul a primit documentație care să ateste că membrul în cauză a primit formare sau instruire care respectă această regulă.

~~4.5~~ 1.6 Pentru a îndeplini cerințele funcționale prevăzute la paragraful II/1.2.4, tot personalul industrial trebuie, înainte de a părăsi portul sau imediat după îmbarcare, să primească la bord o formare de familiarizare cu siguranța specifică navei, care include:

.1 amenajarea navei;

.2 amplasarea echipamentelor personale de salvare a vieții, a stațiilor de adunare și de îmbarcare, a căilor de evacuare de urgență și a posturilor de prim ajutor;

.3 informații de siguranță, simboluri, semnale și alarme la bord; și

.4 acțiuni care trebuie făcute atunci când sună o alarmă sau este declarată o urgență.

~~4.6~~ 1.7 Pentru a îndeplini cerința funcțională stabilită la paragraful II/1.2.5, toți membrii personalului industrial trebuie, înainte de a fi transferat, să primească la bordul navei instruire de familiarizare cu privire la procedurile, dispozitivele și orice măsuri de protecție suplimentare de securitate sau echipamentul navei utilizat pentru transferul de personal pe alte nave și/sau instalații offshore.

¹ Se face referire la cerințele de formare din paragraful 5.5 din Recomandările privind pregătirea și certificarea personalului care deservește la bordul unităților mobile [Rezoluția A.1079(28)] sau alte standarde de instruire industriale, cum ar fi cele ale Global Wind Organization (GWO), Offshore Petroleum Industry Training Organization (OPITO) și Instruirea de bază în domeniul siguranței offshore și de urgență (acreditată de OPITO).”

ACTE ALE ORDINULUI ASISTENȚILOR MEDICALI GENERALIȘTI, MOAȘELOR ȘI ASISTENȚILOR MEDICALI DIN ROMÂNIA

ORDINUL ASISTENȚILOR MEDICALI GENERALIȘTI, MOAȘELOR ȘI ASISTENȚILOR MEDICALI DIN ROMÂNIA

HOTĂRÂRE

pentru modificarea și completarea Hotărârii Consiliului național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România nr. 31/2017 privind stabilirea cuantumului cotizației de membru, respectiv cotizației de membru asociat al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România și a unor taxe încasate de Ordinul Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România

În temeiul prevederilor art. 53 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 144/2008 privind exercitarea profesiei de asistent medical generalist, a profesiei de moașă și a profesiei de asistent medical, precum și organizarea și funcționarea Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România, aprobată cu modificări prin Legea nr. 53/2014, cu modificările și completările ulterioare,

Consiliul național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România, întrunit în ședința din data de 19.06.2024, emite următoarea hotărâre:

Art. I. — Hotărârea Consiliului național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România nr. 31/2017 privind stabilirea cuantumului cotizației de membru, respectiv cotizației de membru asociat al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România și a unor taxe încasate de Ordinul Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1004 din 18 decembrie 2017, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 8, litera g) se modifică și va avea următorul cuprins:

„g) taxa de participare la cursurile organizate de către filialele județene/municipiului București ale OAMGMAMR cu formatori/lectori proprii se stabilește prin hotărâre a consiliului județean, respectiv al municipiului București al OAMGMAMR, fără a depăși suma de 100 de lei/participant;”.

2. La articolul 8, litera j) se modifică și va avea următorul cuprins:

„j) furnizorii de educație medicală continuă, alții decât OAMGMAMR aparat central și filialele județene/municipiului București ale OAMGMAMR, plătesc o taxă de certificare a cursurilor/manifestărilor științifice în cuantum de 30 de lei/participant la filiala OAMGMAMR pe teritoriul căreia se desfășoară evenimentul;”.

3. La articolul 8, după litera j) se introduc două noi litere, literele k) și l), cu următorul cuprins:

„k) taxa de participare la manifestările științifice organizate de către filialele județene/municipiului București ale OAMGMAMR va fi stabilită prin hotărâre a consiliului județean, respectiv al municipiului București al OAMGMAMR;

l) pentru cursurile organizate de către filialele OAMGMAMR cu formatori/lectori proprii, plata lectorilor se va stabili prin hotărâre a consiliului județean, respectiv al municipiului București al OAMGMAMR, fără a depăși suma de 70 de lei net/oră.”

Art. II. — Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România,
Mircea Timofte

ORDINUL ASISTENȚILOR MEDICALI GENERALIȘTI, MOAȘELOR
ȘI ASISTENȚILOR MEDICALI DIN ROMÂNIA

HOTĂRÂRE
privind modificarea Normelor de creditare a formelor
de educație medicală continuă, aprobate prin Hotărârea
Consiliului național al Ordinului Asistenților Medicali
Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România
nr. 10/2021

În temeiul dispozițiilor art. 53 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 144/2008 privind exercitarea profesiei de asistent medical generalist, a profesiei de moașă și a profesiei de asistent medical, precum și organizarea și funcționarea Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România, aprobată cu modificări prin Legea nr. 53/2014, cu modificările și completările ulterioare,

Consiliul național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România, întrunit în ședința din data de 19.06.2024, emite următoarea hotărâre:

Art. I. — Normele de creditare a formelor de educație medicală continuă, aprobate prin Hotărârea Consiliului național al Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România nr. 10/2021, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 404 din 16 aprilie 2021, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 6, alineatul (9) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(9) Testul de evaluare finală va conține un număr minim de 10 întrebări, cu un prag de promovare de minimum 70% răspunsuri corecte din totalul de întrebări.”

2. Articolul 32 se abrogă.

Art. II. — Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Ordinului Asistenților Medicali Generaliști, Moașelor și Asistenților Medicali din România,

Mircea Timofte

București, 19 iunie 2024.
Nr. 18.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCPMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro
Adresa Centrului pentru relații cu publicul este: șos. Panduri nr. 1, bloc P33, sectorul 5, București; 050651.
Tel. 021.401.00.73, 021.401.00.78, e-mail: concursurifp@ramo.ro, convocariaga@ramo.ro
Pentru publicări, încărcați actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro>, secțiunea Publicări.

