



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 185 (XXIX) — Nr. 667

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 16 august 2017

### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE	
Decizia nr. 332 din 11 mai 2017 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 324 alin. (3) și (4) din Codul de procedură penală .....	2–3
HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
519. — Hotărâre privind aprobarea stemelor comunelor Dobroteasa și Vișina, județul Olt .....	4–5
542. — Hotărâre privind aprobarea stemei comunei Runcu, județul Dâmbovița .....	5–6
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
1.066. — Ordin al ministrului pentru mediul de afaceri, comerț și antreprenariat privind aprobarea Procedurii de implementare a schemei de ajutor <i>de minimis</i> prevăzute în cadrul Programului național multianual de microindustrializare .....	7
1.203. — Ordin al ministrului transporturilor pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 422/2011 privind normele tehnice de siguranță pentru navele maritime de pasageri .....	8–16

**DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE****CURTEA CONSTITUȚIONALĂ****DECIZIA Nr. 332**

din 11 mai 2017

**referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 324 alin. (3) și (4)  
din Codul de procedură penală**

Valer Dorneanu	— președinte
Marian Enache	— judecător
Petre Lăzăroiu	— judecător
Mircea Ștefan Minea	— judecător
Mona-Maria Pivniceru	— judecător
Livia-Doina Stanciu	— judecător
Simona-Maya Teodoroiu	— judecător
Varga Attila	— judecător
Oana Cristina Puică	— magistrat-asistent

Cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror  
Cosmin Grancea.

1. Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 324 alin. (3) și (4) din Codul de procedură penală, excepție ridicată de Gheorghe Tofănică în Dosarul nr. 132/110/2016/a1 al Tribunalului Bacău — Secția penală și care formează obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 244D/2016.

2. La apelul nominal lipsesc părțile, față de care procedura de citare este legal îndeplinită.

3. Cauza fiind în stare de judecată, președintele Curții acordă cuvântul reprezentantului Ministerului Public, care pune concluzii de respingere a excepției de neconstituționalitate ca inadmisibilă, întrucât autorul excepției este nemulțumit, în realitate, de modul în care procurorul a înțeles să efectueze urmărirea penală.

**CURTEA,**

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

4. Prin Încheierea nr. 49/P din 22 februarie 2016, pronunțată în Dosarul nr. 132/110/2016/a1, **Tribunalul Bacău — Secția penală a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 324 alin. (3) și (4) din Codul de procedură penală.** Excepția a fost ridicată de Gheorghe Tofănică cu ocazia soluționării unei cauze penale — aflate în faza de cameră preliminară — referitoare la trimiterea în judecată a inculpatului pentru săvârșirea unei tentative la infracțiunea de omor, prevăzută de art. 32 raportat la art. 188 alin. (1) din Codul penal, și a unei infracțiuni de părăsire a locului accidentului, faptă incriminată de art. 338 alin. (1) din Codul penal, toate cu aplicarea art. 38 alin. (1) din Codul penal.

5. **În motivarea excepției de neconstituționalitate** autorul acesteia susține, în esență, că dispozițiile art. 324 alin. (3) și (4) din Codul de procedură penală încalcă prevederile constituționale ale art. 16 referitor la egalitatea în drepturi, ale art. 131 alin. (1) și (2) privind rolul Ministerului Public și ale art. 132 alin. (1) referitor la statutul procurorului, precum și ale art. 20 referitor la preeminența tratatelor internaționale privind drepturile omului, raportat la prevederile art. 6 referitor la dreptul la un proces echitabil din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale. Astfel, arată că inculpatul a fost trimis în judecată, printre altele, pentru săvârșirea unei tentative la infracțiunea de omor, prevăzută de art. 32 raportat la art. 188 alin. (1) din Codul penal, iar, potrivit art. 56 alin. (3) lit. b) din Codul de procedură penală, în cazul infracțiunii prevăzute la art. 188 din Codul penal, urmărirea se efectuează în mod obligatoriu de către procuror. Or, în baza dispozițiilor art. 324 alin. (3) din Codul de procedură penală, procurorul a delegat organelor de cercetare penală efectuarea, în cauză, a cvasi-majorității actelor de urmărire penală. Invocă jurisprudența Curții

Europene a Drepturilor Omului referitoare la dreptul la un proces echitabil, și anume Hotărârea din 23 octombrie 1990, pronunțată în Cauza *Moreira de Azevedo împotriva Portugaliei*.

6. **Tribunalul Bacău — Secția penală** apreciază că excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 324 alin. (3) și (4) din Codul de procedură penală este neîntemeiată. În acest sens arată că dreptul la apărare al inculpatului este garantat pe tot parcursul urmăririi penale, prin prisma drepturilor conferite de dispozițiile art. 83 lit. b) și d), art. 89, art. 90, art. 92, art. 94 și ale art. 95 din Codul de procedură penală. Astfel, pe tot parcursul urmăririi penale, inculpatul are dreptul de a consulta dosarul și de a propune administrarea de probe în această fază a procesului penal, cu posibilitatea formulării de plângeri împotriva modului de soluționare a cererilor sale. Or, dispozițiile art. 324 alin. (3) și (4) din Codul de procedură penală reglementează cu privire la efectuarea urmăririi penale de către procuror, instituind posibilitatea acestuia de a delega organelor de cercetare penală efectuarea unor acte de urmărire, fără a aduce însă atingere sub niciun aspect dreptului inculpatului la un proces echitabil. Ținând seama de rolul procurorului de apărător al ordinii de drept și al drepturilor și libertăților cetățenilor, care conduce și supraveghează, cu respectarea principiului legalității și al imparțialității, activitatea de cercetare penală a poliției judiciare, este evident că, prin posibilitatea conferită de textul de lege criticat, se dă expresie dreptului la un proces echitabil și dreptului la apărare. În plus, persoanele interesate nu sunt împiedicate în niciun fel să își exercite dreptul la apărare în condițiile prevăzute de lege și să sesizeze procurorul care supraveghează urmărirea penală orice neregularități menite a prejudicia drepturile procesuale. Totodată, în cursul urmăririi penale, avocatul suspectului sau inculpatului are dreptul să asiste la efectuarea oricărui act de urmărire penală, potrivit art. 92 alin. (1) din Codul de procedură penală, cu excepțiile prevăzute de lege. În baza dispozițiilor art. 83 lit. d) din Codul de procedură penală, în tot cursul procesului penal, inculpatul are dreptul de a propune administrarea de probe în condițiile prevăzute de lege, de a ridica excepții și de a pune concluzii, iar, în conformitate cu prevederile art. 89 din același cod, suspectul sau inculpatul are dreptul să fie asistat de unul ori de mai mulți avocați în tot cursul urmăririi penale, al procedurii de cameră preliminară și al judecății, iar organele judiciare sunt obligate să îi aducă la cunoștință acest drept. În plus, dispozițiile de lege criticate reprezintă norme de procedură a căror reglementare este de competența exclusivă a legiuitorului, care poate institui, în considerarea unor situații deosebite, reguli speciale de procedură, potrivit prevederilor art. 126 alin. (2) din Legea fundamentală.

7. Potrivit 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 exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

8. **Guvernul** consideră că excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 324 alin. (3) și (4) din Codul de procedură penală este neîntemeiată. Faptul că, în anumite cazuri, organele de cercetare penală efectuează anumite acte de urmărire penală nu echivalează cu o încălcare a dreptului la un proces echitabil, întrucât respectivele acte de urmărire penală se efectuează în numele procurorului și numai după emiterea unei ordonanțe de către acesta. Posibilitatea emiterii unei astfel de ordonanțe de

către procuror este reglementată de dispozițiile art. 324 alin. (3) din Codul de procedură penală, prin urmare nu se poate susține că delegarea aduce atingere principului legalității care guvernează activitatea procurorilor. Totodată, organele de cercetare penală își desfășoară activitatea sub directa conducere, supraveghere și control al procurorului, aspect ce dă expresie prevederilor art. 131 alin. (3) din Constituție, potrivit cărora parchetele conduc și supraveghează activitatea de cercetare penală a poliției judiciare, în condițiile legii. În plus, dispozițiile de lege criticate se aplică în mod egal tuturor celor vizați de ipoteza normelor, fără nicio discriminare pe criterii arbitrare, astfel încât nu se poate reține nici încălcarea prevederilor art. 16 din Legea fundamentală. În cazurile în care procurorul delegă efectuarea unor acte de urmărire penală, persoanele interesate nu sunt împiedicate în niciun fel să își exercite dreptul la apărare. Astfel, inculpatul are dreptul de a propune administrarea de probe în condițiile prevăzute de lege, de a ridica excepții și de a pune concluzii, având, totodată, posibilitatea să sesizeze procurorului care supraveghează cercetarea penală orice neregularități.

9. **Avocatul Poporului** consideră că dispozițiile art. 324 alin. (3) și (4) din Codul de procedură penală sunt constituționale. Astfel, arată că soluția legislativă criticată are ca fundament instituția delegării reglementată de prevederile art. 201 din Codul de procedură penală, potrivit cărora organul de urmărire penală sau instanța de judecată poate dispune efectuarea unui act de procedură și prin delegare dată numai unui organ sau unei instanțe de judecată ierarhic inferioare. În plus, dispozițiile de lege criticate impun și limitele delegării, astfel că punerea în mișcare a acțiunii penale, luarea sau propunerea măsurilor restrictive de drepturi și libertăți, încuviințarea de probatorii ori dispunerea celorlalte acte sau măsuri procesuale nu pot forma obiectul delegării. Prin urmare, prevederile art. 324 alin. (3) și (4) din Codul de procedură penală nu aduc nicio atingere principiilor constituționale privind egalitatea în drepturi, rolul Ministerului Public și statutul procurorului.

10. **Președinții celor două Camere ale Parlamentului** nu au comunicat punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

#### CURTEA,

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

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

15. Pentru considerentele expuse, 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, cu unanimitate de voturi,

#### CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge, ca inadmisibilă, excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 324 alin. (3) și (4) din Codul de procedură penală, excepție ridicată de Gheorghe Tofănică în Dosarul nr. 132/110/2016/a1 al Tribunalului Bacău — Secția penală.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Tribunalului Bacău — Secția penală și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I. Pronunțată în ședința din data de 11 mai 2017.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE  
prof. univ. dr. **VALER DORNEANU**

Magistrat-asistent,  
**Oana Cristina Puică**

**HOTĂRÂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI****GUVERNUL ROMÂNIEI****HOTĂRÂRE****privind aprobarea stemelor comunelor Dobroteasa  
și Vișina, județul Olt**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 10 alin. 2 din Legea nr. 102/1992 privind stema țării și sigiliul statului, cu modificările ulterioare,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — (1) Se aprobă stemele comunelor Dobroteasa și Vișina, județul Olt, prevăzute în anexele nr. 1.1 și 1.2.

(2) Descrierea și semnificațiile elementelor însumate ale stemelor sunt prevăzute în anexele nr. 2.1 și 2.2.

(3) Anexele nr. 1.1, 1.2, 2.1 și 2.2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

PRIM-MINISTRU  
**MIHAI TUDOSE**

Contrasemnează:  
Viceprim-ministru,  
ministrul dezvoltării regionale,  
administrației publice  
și fondurilor europene,  
**Sevil Shhaideh**

București, 27 iulie 2017.  
Nr. 519.

*ANEXA Nr. 1.1\*)*

*ANEXA Nr. 2.1*

**STEMA**  
**comunei Dobroteasa, județul Olt**



**DESCRIEREA ȘI SEMNIFICAȚIILE**  
**elementelor însumate ale stemei comunei Dobroteasa,**  
**județul Olt**

**Descrierea stemei**

Stema comunei Dobroteasa, potrivit anexei nr. 1.1, se compune dintr-un scut triunghiular cu marginile rotunjite, încărcat în câmp roșu cu o cruce treflată, cu brațul inferior mai lung, asuprind două spice de grâu așezate în bandă și, respectiv, în bară, cu câte o frunză pornind de la baza tulpinilor în sus și care se răsucesc în jos, în dreptul primelor boabe, și ale căror extremități se încrucișează în săritoare, totul de aur.

Scutul are două șape albastre; cea din dextra este încărcată cu o viță-de-vie cu trei ciorchini de struguri, înfășurată pe un arc poziționat în pal, totul de aur; cea din senestra este încărcată cu un pom cu fructe de aur.

Scutul este timbrat de o coroană murală de argint cu un turn crenelat.

**Semnificațiile elementelor însumate**

Spicele de grâu, vița-de-vie și pomul cu fructe fac referire la ocupațiile locuitorilor — agricultura, viticultura și pomicultura.

Crucea evocă complexul bisericesc Sfântul Nicolae din localitate.

Coroana murală cu un turn crenelat semnifică faptul că localitatea are rangul de comună.

\*) Anexa nr. 1.1 este reprodusă în facsimil.

ANEXA Nr. 1.2\*)

ANEXA Nr. 2.2

**STEMA**  
comunei Vișina, județul Olt



**DESCRIEREA ȘI SEMNIFICAȚIILE**  
elementelor însumate ale stemei comunei Vișina,  
județul Olt

**Descrierea stemei**

Stema comunei Vișina, potrivit anexei nr. 1.2, se compune dintr-un scut triunghiular albastru cu marginile rotunjite, încărcat cu o bandă ondulată de argint.

În partea stângă superioară se află un spic și un știulete de porumb, ambele de aur, încrucișate în săritoare.

În partea dreaptă inferioară se află o frunză de stejar de aur, acostând banda undată.

Scutul este timbrat de o coroană murală de argint cu un turn crenelat.

**Semnificațiile elementelor însumate**

Știuletele de porumb și spicul de grâu reprezintă principala ocupație a locuitorilor, agricultura.

Frunza de stejar simbolizează bogăția silvică a zonei.

Banda ondulată amintește de pârâul Obârșia, care traversează localitatea.

Coroana murală cu un turn crenelat semnifică faptul că localitatea are rangul de comună.

\*) Anexa nr. 1.2 este reprodusă în facsimil.

**GUVERNUL ROMÂNIEI**

**HOTĂRÂRE**

**privind aprobarea stemei comunei Runcu, județul Dâmbovița**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 10 alin. 2 din Legea nr. 102/1992 privind stema țării și sigiliul statului, cu modificările ulterioare,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — (1) Se aprobă stema comunei Runcu, județul Dâmbovița, prevăzută în anexa nr. 1.

(2) Descrierea și semnificațiile elementelor însumate ale stemei sunt prevăzute în anexa nr. 2.

(3) Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

PRIM-MINISTRU  
**MIHAI TUDOSE**

Contrasemnează:  
Viceprim-ministru,  
ministrul dezvoltării regionale,  
administrației publice  
și fondurilor europene,  
**Sevil Shaideh**

**STEMA**  
comunei Runcu, județul Dâmbovița



**DESCRIEREA ȘI SEMNIFICAȚIILE**  
elementelor însumate ale stemei comunei Runcu,  
județul Dâmbovița

**Descrierea stemei**

Stema comunei Runcu, potrivit anexei nr. 1, se compune dintr-un scut triunghiular cu marginile rotunjite, tăiat de un brâu undat albastru, despicat în partea superioară.

În prima partiție, în câmp argintiu, se află șase prune albastre dispuse 3 : 2 : 1, având fiecare în partea de sus câte o frunză verde ondulantă, orientată spre dextra și așezată în fascie.

În a doua partiție, în câmp verde, se află un bărbat (cioban) redat în întregime, văzut din față, cu capul întors 2/3 spre senestra, purtând pe cap un clop, îmbrăcat cu cioareci, cămașă, brâu de care atârnă în partea stângă o traistă cu caroiaj. Pe umeri poartă un cojoc și este încălțat cu opinci, ținând mâna stângă, din care se vede palma cu patru degete și jumătate din antebraț, la mijlocul brâului cu care este încins; în mâna dreaptă are o bâță așezată puțin oblic spre dextra. În fața bărbatului se află o oaie care broșează cu jumătate din spatele corpului peste o porțiune din picioarele lui, totul de aur.

În vârful scutului, în câmp argintiu, se află un deal cu trei coline verzi. Pe colina din mijloc stă un cerb cu piciorul drept anterior ridicat și flexat la aproape 45°.

Scutul este timbrat de o coroană murală de argint cu un turn crenelat.

**Semnificațiile elementelor însumate**

Prunele reprezintă ocupația de bază a locuitorilor, pomicultura, iar numărul lor indică numărul satelor componente ale comunei.

Brâul undat simbolizează monumentul naturii numit „La Blide”, unde apa curge într-o serie de adâncituri formate în stâncă, lăsând impresia curgerii dintr-un vas în altul.

Ciobanul și ovina amintesc de ocupația specifică zonei, creșterea animalelor.

Cerbul reprezintă bogăția cinegetică și silvică a zonei.

Coroana murală cu un turn crenelat semnifică faptul că localitatea are rangul de comună.

\*) Anexa nr. 1 este reprodusă în facsimil.

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL PENTRU MEDIUL DE AFACERI, COMERȚ ȘI  
ANTREPRENORiat

## ORDIN

### privind aprobarea Procedurii de implementare a schemei de ajutor *de minimis* prevăzute în cadrul Programului național multianual de microindustrializare

Având în vedere prevederile:

- Legii bugetului de stat pe anul 2017 nr. 6/2017;
- art. 25 din Legea nr. 346/2004 privind stimularea înființării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, cu modificările și completările ulterioare, în temeiul prevederilor art. 9 alin. (6) din Hotărârea Guvernului nr. 23/2017 privind organizarea și funcționarea Ministerului pentru Mediul de Afaceri, Comerț și Antreprenoriat,

**ministrul pentru mediul de afaceri, comerț și antreprenoriat** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Procedura de implementare a schemei de ajutor *de minimis* prevăzută în cadrul Programului național multianual de microindustrializare, prevăzută în anexa\*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Direcția de antreprenoriat și programe pentru IMM din cadrul Ministerului pentru Mediul de Afaceri, Comerț și Antreprenoriat și agențiile pentru întreprinderi mici și mijlocii, atragere de investiții și promovare a exportului vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul pentru mediul de afaceri, comerț și antreprenoriat,

**Sterică Fudulea,**  
secretar de stat

București, 10 august 2017.

Nr. 1.066.

---

\*) Anexa se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 667 bis, care se poate achiziționa de la Centrul pentru relații cu publicul al Regiei Autonome „Monitorul Oficial”, București, șos. Panduri nr. 1.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

**ORDIN****pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 422/2011 privind normele tehnice de siguranță pentru navele maritime de pasageri**

Având în vedere prevederile art. 2 din Legea nr. 157/2005 pentru ratificarea Tratatului dintre Regatul Belgiei, Republica Cehă, Regatul Danemarcei, Republica Federală Germania, Republica Estonia, Republica Elenă, Regatul Spaniei, Republica Franceză, Irlanda, Republica Italiană, Republica Cipru, Republica Letonia, Republica Lituania, Marele Ducat al Luxemburgului, Republica Ungară, Republica Malta, Regatul Țărilor de Jos, Republica Austria, Republica Polonă, Republica Portugheză, Republica Slovenia, Republica Slovacă, Republica Finlanda, Regatul Suediei, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord (state membre ale Uniunii Europene) și Republica Bulgaria și România privind aderarea Republicii Bulgaria și a României la Uniunea Europeană, semnat de România la Luxemburg la 25 aprilie 2005,

în temeiul prevederilor art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul transporturilor** emite următorul ordin:

**Art. I.** — Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 422/2011 privind normele tehnice de siguranță pentru navele maritime de pasageri, publicat în Monitorul Oficial al României Partea I, nr. 503 și 503 bis din 14 iulie 2011, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. Mențiunea privind transpunerea normelor Uniunii Europene se modifică și va avea următorul cuprins:**

„★

Prezentul ordin transpune Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 163 din 25 iunie 2009, așa cum a fost amendată prin Directiva 2010/36/UE a Comisiei din 1 iunie 2010 de modificare a Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind regulile și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 162 din 29 iunie 2010, precum și prin Directiva (UE) 2016/844 a Comisiei din 27 mai 2016 de modificare a Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind

normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 141 din 28 mai 2016, așa cum a fost rectificată prin rectificarea publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 193 din 19 iulie 2016.”

**2. Anexa nr. 1 „Norme tehnice de siguranță pentru navele maritime de pasageri care efectuează voiaje interne” se modifică și se completează în conformitate cu anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.**

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

★

Prezentul ordin transpune Directiva (UE) 2016/844 a Comisiei din 27 mai 2016 de modificare a Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 141 din 28 mai 2016, așa cum a fost rectificată prin rectificarea publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 193 din 19 iulie 2016.

Ministrul transporturilor,  
**Alexandru-Răzvan Cuc**

București, 27 iulie 2017.

Nr. 1.203.



**MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI****la Normele tehnice de siguranță pentru navele maritime de pasageri care efectuează voiaje interne, prevăzute în anexa nr. 1 la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 422/2011****1. Capitolul II-1 „Construcție — compartimentare și stabilitate, mașini și instalații electrice” se modifică și se completează după cum urmează:**

a) la partea A-1 „Structura navelor”, după regula II-1/A-1/3 se introduce o nouă regulă, regula II-1/A-1/4, cu următorul cuprins:

**„4 Protecția împotriva zgomotului**

NAVE DIN CLASELE B, C ȘI D, CONSTRUITE LA 1 IANUARIE 2018 SAU DUPĂ ACEASTĂ DATĂ

.1 Navele cu un tonaj brut de minimum 1.600 tone sunt construite astfel încât să se reducă zgomotul la bord, iar personalul să fie protejat de zgomot, în conformitate cu Codul privind nivelurile de zgomot la bordul navelor al OMI, adoptat de Comitetul de siguranță maritimă prin Rezoluția MSC.337(91), astfel cum poate fi modificat de OMI, acceptat de România și publicat prin Ordinul ministrului transportului nr. 543/2014.”;

b) la partea C „Mașini”, regula II-1/C/6.2.2.2 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2.2 să fie capabilă să aducă cârma de la 35° dintr-un bord la 35° în celălalt bord cu nava la pescajul maxim și viteza maximă de serviciu de marș înainte și, în aceleași condiții, de la 35° dintr-un bord la 30° în celălalt bord în cel mult 28 de secunde. Atunci când este prea dificil să se demonstreze conformitatea cu această cerință în timpul probelor de mare cu nava la pescajul maxim și în marș înainte cu viteza corespunzătoare numărului de turații continue maxime ale motorului principal și la pasul maxim de construcție, navele, indiferent de data construcției lor, pot demonstra conformitatea cu această cerință prin una dintre metodele următoare:

.1 în timpul probelor de mare, nava se află pe chilă dreaptă, iar cârma este complet scufundată în timpul marșului înainte cu viteza corespunzătoare numărului de turații continue maxime ale motorului principal și la pasul maxim de construcție; sau

.2 dacă, în timpul probelor de mare, nu se poate ajunge la imersiunea completă a cârmei, se calculează o viteză de marș înainte corespunzătoare, utilizând zona scufundată a penei cârmei în starea de încărcare propusă pentru proba de mare. Viteza de marș înainte calculată duce la aplicarea unei forțe și a unui cuplu de torsiune mașinii de cârmă principale care sunt cel puțin la fel de mari ca și în cazul în care încercarea s-ar fi efectuat cu nava la pescajul maxim și în marș înainte cu viteza corespunzătoare numărului de turații continue maxime ale motorului principal și la pasul maxim de construcție; sau

.3 forța și cuplul de torsiune ale cârmei în starea de încărcare pentru proba de mare au fost prevăzute în mod fiabil și extrapolate la starea de încărcare maximă. Viteza navei corespunde numărului de turații continue maxime ale motorului principal și pasului maxim de construcție al elicei;”;

c) la partea C „Mașini”, regula II-1/C/6.3.2 se modifică și va avea următorul cuprins:

„2 să fie capabilă să aducă cârma de la 15° dintr-un bord la 15° în celălalt bord în maximum 60 de secunde cu nava la pescajul maxim și în marș înainte cu jumătate din viteza maximă de serviciu de marș înainte sau cu 7 noduri, reținându-se valoarea cea mai mare. Atunci când este prea dificil să se demonstreze conformitatea cu această cerință în timpul probelor

de mare cu nava la pescajul maxim și în marș înainte cu jumătate din viteza corespunzătoare numărului de turații continue maxime ale motorului principal și la pasul maxim de construcție sau cu 7 noduri, reținându-se valoarea cea mai mare, navele, indiferent de data construcției lor, pot demonstra conformitatea cu această cerință prin una dintre metodele următoare:

.1 în timpul probelor de mare, nava se află pe chilă dreaptă, iar cârma este complet scufundată în timpul marșului înainte cu jumătate din viteza corespunzătoare numărului de turații continue maxime ale motorului principal și la pasul maxim de construcție sau cu 7 noduri, reținându-se valoarea cea mai mare; sau

.2 dacă, în timpul probelor de mare, nu se poate ajunge la imersiunea completă a cârmei, se calculează o viteză de marș înainte corespunzătoare utilizând zona scufundată a penei cârmei în starea de încărcare propusă pentru proba de mare. Viteza de marș înainte calculată duce la aplicarea unei forțe și a unui cuplu de torsiune mașinii de cârmă auxiliare care sunt cel puțin la fel de mari ca și în cazul în care încercarea s-ar fi efectuat cu nava la pescajul maxim și în marș înainte cu jumătate din viteza corespunzătoare numărului de turații continue maxime ale motorului principal și la pasul maxim de construcție sau cu 7 noduri, reținându-se valoarea cea mai mare; sau

.3 forța și cuplul de torsiune ale cârmei în starea de încărcare pentru proba de mare au fost prevăzute în mod fiabil și extrapolate la starea de încărcare maximă;”;

d) la partea C „Mașini”, la regula II-1/C/15, subtitlul se modifică și va avea următorul cuprins:

„NAVE NOI DIN CLASELE B, C ȘI D — NAVE NEACOPERITE DE REGULA II-1/A-1/4.”;

**2. Capitolul II-2 „Protecția contra incendiului, detectarea incendiului și stingerea incendiului” se modifică și se completează după cum urmează:**

a) la partea A „Generalități”, după regula II-2/A/2.27 se introduc două noi reguli, regulile II-2/A/2.28 și II-2/A/2.29, cu următorul cuprins:

„28 Clapet antifoc înseamnă, în scopul punerii în aplicare a regulii II-2/B/9a, un dispozitiv instalat într-o conductă de ventilație care rămâne deschis în condiții normale, permițând curgerea în conductă, și este închis în timpul unui incendiu, împiedicând curgerea în conductă pentru a limita trecerea focului. Atunci când se utilizează definiția de mai sus pot fi asociați următorii termeni:

.1 clapet antifoc automat înseamnă un clapet antifoc care se închide în mod independent ca reacție la expunerea la produse de combustie;

.2 clapet antifoc manual înseamnă un clapet antifoc care trebuie deschis sau închis manual de echipaj direct la clapet; și

.3 clapet antifoc acționat de la distanță înseamnă un clapet antifoc închis de echipaj prin intermediul unui post de comandă situat la distanță de clapetul controlat.

.29 Clapet de protecție împotriva fumului înseamnă, în scopul punerii în aplicare a regulii II-2/B/9a, un dispozitiv instalat într-o conductă de ventilație care rămâne deschis în condiții normale, permițând curgerea în conductă, și este închis în timpul unui incendiu, împiedicând curgerea în conductă pentru a limita trecerea fumului și a gazelor fierbinți. Nu se preconizează că un



i) la partea B „Măsuri de protecție contra incendiului”, la regula II-2/B/5.4, după tabelul 5.2 se introduce un nou tabel, tabelul 5.2 a), cu următorul cuprins:

„Următorul tabel se aplică TUTUROR NAVELOR DIN CLASELE B, C ȘI D CONSTRUITE LA 1 IANUARIE 2018 SAU DUPĂ ACEASTĂ DATĂ:

*Tabelul 5.2a)*

**Rezistența la foc a punților care separă spații adiacente**

Spațiu dedesubt↓ Spațiu deasupra →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Posturi de comandă	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Coridoare	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Spații de locuit	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 <sup>d</sup>
Scări	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Încăperi de serviciu (risc scăzut)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Încăperi de mașini de categoria A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 <sup>f</sup>	A-30	A-60	*	A-60
Alte încăperi de mașini	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Încăperi de marfă	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Încăperi de serviciu (risc mare)	(9)	A-60	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Punți deschise	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Încăperi de categorie specială	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30 <sup>o</sup>

Notele se vor aplica tabelelor 5.1, 5.1 a) și 5.2 și 5.2 a), după caz.

(a) Pentru clarificarea situațiilor în ceea ce privește aplicarea, vezi regulile II-2/B/3 și 8.

(b) În situațiile în care încăperile aparțin aceleiași categorii numerice și apare indicele <sup>b</sup>, un perete despărțitor sau o punte din categoria indicată în tabel este necesar numai atunci când încăperile adiacente servesc unor scopuri diferite, de exemplu, în categoria (9). O bucătărie amplasată lângă o altă bucătărie nu necesită un perete, dar dacă bucătăria este amplasată lângă o magazie de vopsele este necesar un perete despărțitor «A-0».

(c) Pereții despărțitori care separă timoneria de camera hărților pot fi de categoria «B-0».

(d) A se vedea alin. .2.3 și .2.4 ale acestei reguli.

(e) Pentru aplicarea regulii 2.1.2, «B-0» și «C», care apar în tabelul 5.1 și 5.1a), se vor citi «A-0».

(f) Izolația împotriva incendiului nu trebuie prevăzută dacă încăperea de mașini de categorie (7) prezintă un pericol redus sau nu prezintă pericol de incendiu.

(\*) În cazul în care un asterisc este înscris în tabele, separația respectivă trebuie să fie din oțel sau alt material similar, dar nu este cerut să fie de tip «A» Pe navele construite la 1 ianuarie 2003 sau după această dată totuși, când o punte, cu excepția încăperilor de categoria (10), este penetrată pentru trecerea cablurilor electrice, țevilor sau conductelor de ventilație, aceste treceri trebuie să fie etanșate pentru a preveni trecerea flăcării sau fumului. Construcțiile dintre posturile de comandă, generatoarele de avarie și punțile deschise pot avea deschideri pentru aspirația aerului fără mijloace de închidere, în afară de cazul când este prevăzută o instalație de stingere a incendiului cu gaz. Pentru aplicarea regulii II-2/B/2.1.2, asteriscul, acolo unde apare în tabelele 5.2 și 5.2 a), cu excepția categoriilor (8) și (10), se citește «A-0».”;

j) la partea B „Măsuri de protecție contra incendiului”, după regula II-2/B/6.3.3 se introduce o nouă regulă, regula II-2/B/6.3.4, cu următorul cuprins:

„NAVE DIN CLASELE B, C ȘI D, CONSTRUITE LA 1 IANUARIE 2018 SAU DUPĂ ACEASTĂ DATĂ

.3.4 Trebuie prevăzute două mijloace de evacuare din atelierul principal din interiorul unei încăperi de mașini. Cel puțin una dintre respectivelor căi de evacuare trebuie să asigure un adăpost permanent împotriva incendiului până la un post sigur din afara încăperii de mașini.”;

k) la partea B „Măsuri de protecție contra incendiului”, titlul regulii II-2/B/9 se modifică și va avea următorul cuprins:

„9 **Instalații de ventilație pentru nave construite înainte de 1 ianuarie 2018 (R 32)**”;

l) la partea B „Măsuri de protecție contra incendiului”, după regula II-2/B/9 se introduce o nouă regulă, regula II-2/B/9a, cu următorul cuprins:

„9a **Instalații de ventilație pe nave**

NAVE DIN CLASELE B, C ȘI D, CONSTRUITE LA 1 IANUARIE 2018 SAU DUPĂ ACEASTĂ DATĂ

.1 **Generalități**

.1 Conductele de ventilație, incluzând conductele cu perete simplu și dublu, trebuie să fie din oțel sau dintr-un material echivalent, cu excepția racordurilor flexibile de lungime redusă, ce nu depășesc 600 mm, utilizate pentru racordarea ventilatoarelor la conducte în camerele de climatizare. Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare exprese la pct. .1.6, oricare alte materiale folosite la construcția conductelor, inclusiv la izolare, trebuie să fie

din material neinflamabil. Conductele scurte ce nu depășesc 2 m în lungime și au o arie a secțiunii transversale libere — termenul arie a secțiunii transversale libere înseamnă, chiar și în cazul unei conducte preizolate, aria calculată pe baza dimensiunilor interioare ale conductei propriu-zise și nu ale izolației — de maximum 0,02 m<sup>2</sup> nu trebuie însă să fie din oțel sau dintr-un material echivalent, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții:

- .1 conductele trebuie să fie făcute dintr-un material neinflamabil care poate fi îmbrăcat pe interior și exterior cu membrane având proprietăți de propagare redusă a flăcării și, în orice caz, cu o valoare calorifică de maximum 45 MJ/m<sup>2</sup> din aria suprafeței lor pentru grosimea utilizată. Valoarea calorifică se calculează în conformitate cu recomandările publicate de Organizația Internațională de Standardizare, în special standardul ISO 1716: 2002, «Reacție la testele pentru incendiu a materialelor de construcție — Determinarea puterii calorifice»;
  - .2 conductele se folosesc numai la capătul dispozitivului de ventilație; și
  - .3 conductele nu sunt amplasate la o distanță mai mică de 600 mm, măsurată de-a lungul conductei, de o deschidere într-o separație de clasa «A» sau «B», inclusiv un tavan continuu de clasa «B».
- .2 Următoarele sisteme trebuie încercate în conformitate cu Codul pentru metodele de încercare la foc:
- .1 clapetii antifoc, inclusiv mijloacele lor de acționare relevante, deși încercarea nu este necesară pentru clapetii localizați în capătul din partea inferioară a conductei în conductele de evacuare pentru zonele bucătăriilor, care trebuie să fie din oțel și să poată opri tirajul în conductă; și
  - .2 perforările pentru conducte prin separațiile de clasa «A», deși nu sunt necesare încercări dacă manșoanele de oțel sunt legate direct la conductele de ventilație prin flanșe nituite sau înșurubate ori prin sudare.
  - .3 Clapetii antifoc trebuie să fie ușor accesibili. Atunci când sunt amplasați în spatele tavanelor sau căptușelilor, respectivele tavane sau căptușeli trebuie prevăzute cu un tambuchi de inspecție pe care se marchează numărul de identificare al clapetului antifoc. Numărul de identificare al clapetului antifoc se marchează și pe toate comenzile de la distanță prevăzute.
  - .4 Conductele de ventilație trebuie prevăzute cu tambuchiuri de inspecție și curățare. Tambuchiurile trebuie amplasate lângă clapetii antifoc.
  - .5 Principalele guri de admisie și de evacuare ale sistemelor de ventilație trebuie să poată fi închise din afara spațiilor ventilate. Mijloacele de închidere trebuie să fie ușor accesibile, marcate vizibil și permanent și trebuie să indice poziția de acționare a dispozitivului de închidere.
  - .6 Nu sunt permise garnituri combustibile în racordurile cu flanșă ale conductelor de ventilație la o distanță de 600 mm de deschideri într-o separație de clasa «A» sau «B» și în conducte care este obligatoriu să fie de construcție clasa «A».
  - .7 Nu se utilizează deschideri de ventilație sau conducte de echilibrare a aerului între două spații închise, cu excepția cazului în care acest lucru este permis prin regula II-2/B/7.7.

## .2 Dispunerea conductelor

- .1 Instalațiile de ventilație pentru încăperile de mașini de categoria A, spațiile pentru vehicule, spațiile ro-ro, bucătăriile, încăperile de categorie specială și încăperile de marfă trebuie separate una de alta și de instalațiile de ventilație care deservește alte spații. Totuși, instalațiile de ventilație a bucătăriilor de pe navele de pasageri care transportă maximum 36 de pasageri nu trebuie să fie complet separate de alte instalații de ventilație, dar pot fi deservite de conducte separate de la o altă unitate de ventilație care deservește alte spații. Într-un astfel de caz trebuie montat un clapet antifoc automat în conducta pentru ventilarea bucătăriei de lângă unitatea de ventilație.
- .2 Conductele prevăzute pentru ventilația încăperilor de mașini de categoria A, bucătăriilor, spațiilor pentru vehicule, spațiilor ro-ro sau încăperilor de categorie specială nu trebuie să treacă prin spații de locuit, spații de serviciu sau posturi de comandă, cu excepția cazului în care sunt în conformitate cu pct. .2.4.
- .3 Conductele prevăzute pentru ventilația spațiilor de locuit, a spațiilor de serviciu sau a posturilor de comandă nu trebuie să treacă prin încăperile de mașini de categoria A, bucătării, spații pentru vehicule, spații ro-ro sau încăperi de categorie specială, cu excepția cazului în care sunt în conformitate cu pct. .2.4.
- .4 În măsura în care este permis în temeiul pct. .2.2 și .2.3, conductele sunt fie:
  - .1.1 construite din oțel cu o grosime de cel puțin 3 mm pentru conducte cu o arie a secțiunii transversale libere de mai puțin de 0,075 m<sup>2</sup>, cel puțin 4 mm pentru conductele cu o arie a secțiunii transversale libere cuprinsă între 0,075 m<sup>2</sup> și 0,45 m<sup>2</sup> și cel puțin 5 mm pentru conductele cu o arie a secțiunii transversale libere mai mare de 0,45 m<sup>2</sup>;
  - .1.2 susținute și consolidate în mod corespunzător;
  - .1.3 prevăzute cu clapetii antifoc automați aproape de separația pe care o traversează; și
  - .1.4 izolate conform standardului clasa «A-60» de la limitele spațiilor pe care le deservește până la un punct aflat la cel puțin 5 m dincolo de fiecare clapet antifoc; sau
  - .2.1 construite din oțel în conformitate cu pct. .2.4.1.1 și .2.4.1.2; și
  - .2.2 izolate conform standardului clasa „A-60” prin toate spațiile prin care trec, cu excepția conductelor care trec prin spații de categoria (9) sau (10) conform definiției de la regula II-2/B/4.2.2.
- .5 În sensul pct. .2.4.1.4 și .2.4.2.2, conductele trebuie izolate pe întreaga suprafață externă a secțiunii transversale. Conductele aflate în exterior, dar în vecinătatea spațiului specificat și care au una sau mai multe suprafețe comune cu acesta sunt considerate ca trecând prin spațiul specificat și trebuie izolate pe întreaga suprafață pe care o au comună cu spațiul pe o distanță de 450 mm dincolo de conductă, schițe ale acestor dispuneri fiind incluse în Interpretările uniforme ale SOLAS capitolul II-2 elaborate de OMI și difuzate prin MSC.1/Circ.1276.
- .6 Dacă este necesar ca o conductă de ventilație să treacă printr-o separație a unei zone principale verticale, trebuie montat un clapet antifoc automat adiacent zonei respective. Clapetul trebuie să se poată închide și manual de pe fiecare latură a separației. Postul de comandă trebuie să fie ușor accesibil și marcat clar și vizibil. Conducta dintre separație și clapet trebuie să fie construită din oțel în conformitate cu pct. .2.4.1.1 și .2.4.1.2 și să fie izolată la cel puțin același nivel de integritate la foc ca și

separația perforată. Clapetul trebuie montat, cel puțin pe o latură a separației, cu un indicator vizibil care să arate poziția de acționare a clapetului.

### .3 *Detalii ale clapetilor antifoc și ale perforărilor pentru conducte*

.1 Conductele care trec prin separații de clasa «A» trebuie să respecte următoarele cerințe:

.1 atunci când o conductă din tablă subțire cu o arie a secțiunii transversale libere mai mică de sau egală cu 0,02 m<sup>2</sup> trece prin separații de clasa «A», deschiderea trebuie prevăzută cu un manșon de tablă de oțel cu o grosime de cel puțin 3 mm și o lungime de cel puțin 200 mm, împărțită, de preferință, în câte 100 mm de fiecare latură a unui perete etanș, sau, în cazul unei punți, în întregime dispusă pe partea inferioară a punților perforate;

.2 atunci când conductele de ventilație cu o arie a secțiunii transversale libere mai mare de 0,02 m<sup>2</sup>, dar nu mai mică de 0,075 m<sup>2</sup>, trec prin separații de clasa «A», deschiderile trebuie căptușite cu un manșon de tablă de oțel. Conductele și manșoanele trebuie să aibă o grosime de cel puțin 3 mm și o lungime de cel puțin 900 mm. Când trec prin pereți etanși, respectivă lungime trebuie să fie împărțită preferabil în câte 450 mm de fiecare latură a peretelui etanș. Conductele respective sau manșoanele care căptușesc conductele trebuie prevăzute cu izolație contra incendiului. Izolația trebuie să aibă cel puțin aceeași integritate la foc ca și separația prin care trece conducta; și

.3 în toate conductele cu o arie a secțiunii transversale libere mai mare de 0,075 m<sup>2</sup> care trec prin separații de clasa «A» trebuie montați clapetii antifoc automați. Fiecare clapet trebuie montat lângă separația perforată, iar conducta dintre clapetă și separația perforată trebuie să fie construită din oțel, în conformitate cu pct. .2.4.2.1 și .2.4.2.2. Clapetul antifoc trebuie să funcționeze automat, dar să poată fi închis și manual de pe ambele laturi ale separației. Clapetul trebuie prevăzut cu un indicator vizibil care arată poziția de acționare a clapetului. Clapeții antifoc nu sunt, totuși, ceruți în cazul în care conductele trec prin spații înconjurate de separații de clasa «A», fără a deservi aceste spații, dacă respectivele conducte au aceeași integritate la foc ca și separațiile pe care le perforază. O conductă cu aria secțiunii transversale libere mai mare de 0,075 m<sup>2</sup> nu trebuie împărțită, în scopul de a se evita instalarea clapetului prevăzut de prezenta prevedere, în locul în care perforază o separație de clasa «A», în conducte mai mici care să se recombine apoi în conducta inițială după ce au traversat separația.

.2 Conductele de ventilație cu o arie a secțiunii transversale libere mai mare de 0,02 m<sup>2</sup>, care traversează pereți etanși de clasa «B», trebuie căptușite cu manșoane de tablă de oțel cu o lungime de 900 mm, împărțite de preferință în câte 450 mm pe fiecare parte a pereților etanși, cu excepția cazului în care conducta este din oțel pe respectiva lungime.

.3 Toți clapeții antifoc trebuie să poată fi acționați manual. Clapeții trebuie să fie prevăzuți cu un mijloc mecanic direct de declanșare sau, alternativ, să fie închiși prin acționare electrică, hidraulică sau pneumatică. Toți clapeții trebuie să poată fi acționați manual de pe ambele părți ale separației. Clapeții antifoc automați, inclusiv cei ce pot fi acționați de la distanță, trebuie să aibă un mecanism de securitate antipană care va închide clapetul în caz de incendiu, chiar și atunci când are loc întreruperea alimentării cu energie electrică sau pierderea de presiune

hidraulică ori pneumatică. Clapeții antifoc acționați de la distanță trebuie să poată fi redeschiși manual de la clapet.

### .4 *Instalațiile de ventilație pentru navele de pasageri care transportă mai mult de 36 de pasageri*

.1 În plus față de cerințele din secțiunile .1, .2 și .3, instalația de ventilație a unei nave de pasageri care transportă mai mult de 36 de pasageri trebuie să respecte și următoarele cerințe:

.1 în general, ventilatoarele trebuie astfel dispuse încât conductele care ajung în diferite spații să rămână într-o zonă verticală principală;

.2 scările închise trebuie să fie deservite de un ventilator independent și de un sistem de conducte (de evacuare și alimentare) care nu trebuie să deservească niciun alt spațiu în instalațiile de ventilație;

.3 o conductă, indiferent de secțiunea sa transversală, care deservește mai mult de un spațiu de locuit, un spațiu de serviciu sau un post de comandă de pe interpunte trebuie să fie prevăzută, lângă locul unde perforază fiecare punte a acestor spații, cu un clapet automat de protecție împotriva fumului care să poată de asemenea să fie închis manual de pe puntea protejată de deasupra clapetului. Dacă un ventilator deservește mai mult de un spațiu de pe interpunte prin conducte separate în cadrul unei zone verticale principale, fiecare fiind destinată unui singur spațiu de pe interpunte, fiecare conductă trebuie prevăzută cu un clapet de protecție împotriva fumului acționat manual, montat aproape de ventilator;

.4 conductele verticale trebuie izolate, dacă este necesar, conform cerințelor cuprinse în tabelele 4.1 și 4.2. Conductele trebuie izolate astfel cum se impune pentru punți între spațiul pe care îl deservesc și spațiul în discuție, după caz.

### .5 *Conductele de evacuare de la zonele bucătărilor*

.1 Cerințe privind navele de pasageri care transportă mai mult de 36 de pasageri

.1 În plus față de cerințele din secțiunile .1, .2 și .3, conductele de evacuare din zonele bucătărilor trebuie să fie construite în conformitate cu pct. .2.4.2.1 și .2.4.2.2 și izolate conform standardului clasa «A-60» în toate spațiile de locuit, încăperile de serviciu și posturile de comandă prin care trec. Acestea trebuie, de asemenea, prevăzute cu:

.1 un colector de grăsimi ușor de îndepărtat pentru a fi curățat, dacă nu se montează un sistem alternativ omologat pentru eliminarea grăsimilor;

.2 un clapet antifoc amplasat la capătul din partea inferioară a conductei, în punctul de joncțiune a conductei cu hota din zona bucătărilor, acționat automat și de la distanță și, suplimentar, un clapet antifoc acționat de la distanță amplasat la capătul din partea superioară a conductei, aproape de ieșirea conductei;

.3 un mijloc fix de stingere a incendiului în interiorul conductei. Instalațiile de stingere a incendiului trebuie să respecte recomandările publicate de Organizația Internațională de Standardizare, în special standardul ISO 15371:2009 «Nave și tehnologie marină — Instalații de stingere a incendiilor pentru protecția aparatelor de gătit din bucătăriile navelor»;

.4 sisteme comandate de la distanță pentru închiderea ventilatoarelor de evacuare și alimentare, de acționare a clapetilor antifoc menționați la pct. .5.1.1.2 și de acționare a instalației de stingere a incendiului, care trebuie amplasate într-o poziție în afara bucătăriei, în apropiere de intrarea în bucătărie.

Dacă se instalează un sistem ramificat, trebuie prevăzut un mijloc de închidere de la distanță, amplasat în același loc ca și sistemele menționate mai sus, a tuturor ramificațiilor care evacuează prin aceeași conductă principală înainte ca mediul de stingere să fie eliberat în sistem; și

.5 tambuchiuri de inspecție și curățare amplasate în mod corespunzător, inclusiv unul care să fie instalat lângă ventilatorul de evacuare și unul care să fie amplasat la capătul din partea inferioară, acolo unde se acumulează grăsimea.

.2 Conductele de evacuare de la mașinile de gătit instalate pe punți deschise trebuie să respecte pct. .5.1.1, după caz, atunci când trec prin spații de locuit sau spații ce conțin materiale combustibile.

.2 Cerințe privind navele de pasageri care transportă maximum 36 de pasageri

Dacă trec prin spații de locuit sau spații care conțin materiale combustibile, conductele de evacuare din zonele bucătăriilor trebuie construite în conformitate cu pct. .2.4.1.1 și .2.4.1.2. Fiecare conductă de evacuare trebuie prevăzută cu:

.1 un colector de grăsimi ușor de îndepărtat pentru a fi curățat;

.2 un clapet antifoc acționat automat și de la distanță amplasat la capătul din partea inferioară a conductei, în punctul de joncțiune a conductei cu hota din zona bucătăriilor și, suplimentar, un clapet antifoc acționat de la distanță în capătul din partea superioară a conductei, aproape de ieșirea conductei;

.3 sisteme comandate din bucătărie pentru închiderea ventilatoarelor de evacuare și de alimentare, și

.4 mijloace fixe de stingere a incendiului în interiorul conductei.

.6 Camere de ventilație care deservește încăperile de mașini de categoria A ce conțin mașini cu ardere internă

.1 Dacă o cameră de ventilație deservește numai un astfel de spațiu adiacent încăperii de mașini și nu există nicio separație cu rezistență la foc între camera de ventilație și încăperea de mașini, mijloacele de închidere a conductei sau conductelor de ventilație ce deservește/derivesc încăperea de mașini trebuie amplasate în afara camerei de ventilație și a încăperii de mașini.

.2 Dacă o cameră de ventilație deservește o astfel de încăpere de mașini, precum și alte spații și este separată de încăperea de mașini printr-o separație de clasa «A-60», inclusiv perforări, mijloacele de închidere a conductei sau conductelor de ventilație pentru încăperea de mașini pot fi amplasate în camera de ventilație.

.7 Instalațiile de ventilație pentru spălătorii de pe navele de pasageri care transportă mai mult de 36 de pasageri

Conductele de evacuare de la spălătorii și uscătoare din spații de categoria (13), astfel cum sunt definite în regula II-2/B/4.2.2, trebuie prevăzute cu:

.1 filtre ușor de îndepărtat pentru a fi curățate;

.2 un clapet antifoc amplasat la capătul din partea inferioară a conductei, acționat automat și de la distanță;

.3 sisteme comandate de la distanță pentru închiderea ventilatoarelor de evacuare și alimentare din spațiul respectiv și de acționare a clapetului antifoc menționat la pct. 7.2; și

.4 tambuchiuri localizate corespunzător pentru inspecție și curățare.”;

m) la partea B „Măsuri de protecție contra incendiului”, după regula II-2/B/13.3 se introduc trei noi reguli, regulile II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 și II-2/B/13.6, cu următorul cuprins:

„NAVE DIN CLASELE B, C ȘI D, CONSTRUITE LA 1 IANUARIE 2018 SAU DUPĂ ACEASTĂ DATĂ

.4 O instalație fixă de detectare a incendiului și de alarmă de incendiu de tip aprobat și care să respecte cerințele din regula II-2/A/9 trebuie instalată în încăperile de mașini în cazul în care:

.4.1 instalarea unor sisteme și echipamente de comandă automată și de la distanță a fost aprobată în locul supravegherii permanente a acestui spațiu; și

.4.2 mașinile pentru propulsia principală și asociate, inclusiv sursele principale de energie electrică, sunt prevăzute cu grade diferite de control automat sau de la distanță și se află sub controlul permanent al echipajului dintr-o cameră de control.

.5 O instalație fixă de detectare a incendiului și de alarmă de incendiu de tip aprobat și care să respecte cerințele din regula II-2/A/9 trebuie instalată în spații închise care conțin incineratoare.

.6 În ceea ce privește o instalație fixă de detectare a incendiului și de alarmă de incendiu astfel cum este prevăzut în regulile II-2/B/13.4 și 13.5, se aplică următoarele:

Instalația de detectare a incendiului trebuie proiectată și detectoarele trebuie poziționate astfel încât să detecteze rapid izbucnirea incendiului în orice parte din spațiile respective și în orice condiții normale de funcționare a mașinilor și de variații ale ventilației care pot fi impuse de intervalul posibil al temperaturilor ambiante. Instalațiile de detectare care folosesc exclusiv detectoare termice sunt autorizate doar în spațiile de înălțime limitată și acolo unde folosirea lor este în mod deosebit adecvată. Instalația de detectare trebuie să lanseze atât semnale sonore, cât și vizuale, ambele distincte de alarmele de la oricare altă instalație care nu indică incendiu, în suficient de multe locuri pentru a garanta că alarmele sunt auzite și observate pe puntea de comandă și de către ofițerul mecanic responsabil.

Când puntea de comandă este fără echipaj la bord, alarma trebuie să sune în locul în care este de cart un membru responsabil al echipajului.

După instalare, instalația se încearcă în diverse condiții de funcționare a motorului și de ventilație.”;

n) la partea B „Măsuri de protecție contra incendiului”, regula II-2/B/14.1.1.2 se modifică și va avea următorul cuprins:

„.2 Cerințele din regulile II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 și II-2/B/9a pentru menținerea integrității zonelor verticale trebuie aplicate și punților și pereților etanși reprezentând limitele ce separă zonele orizontale una de alta și de restul navei.”;

o) la partea B „Măsuri de protecție contra incendiului”, regula II-2/B/14.1.2.2 se modifică și va avea următorul cuprins:

„.2 La navele noi construite înainte de 1 ianuarie 2018 care transportă maximum 36 de pasageri și la navele existente din clasa B care transportă peste 36 de pasageri, pereții etanși ce delimitează încăperile de categorie specială trebuie izolați conform cerințelor pentru spațiile de categoria (11) din tabelul 5.1 din regula II-2/B/5, iar limitele orizontale conform cerințelor pentru categoria (11) din tabelul 5.2 din regula II-2/B/5. La navele construite la 1 ianuarie 2018 sau după această dată care transportă maximum 36 de pasageri, pereții etanși ce delimitează încăperile de categorie specială trebuie izolați conform cerințelor pentru spațiile de categoria (11) din tabelul 5.1a din regula II-2/B/5, iar limitele orizontale conform cerințelor pentru categoria (11) din tabelul 5.2a din regula II-2/B/5.”

## 3. Capitolul III „Mijloace de salvare” se modifică și se completează după cum urmează:

a) tabelul de la regula III/2.6 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Spații	B		C		D	
Număr de persoane (N)						
Număr de pasageri (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Capacitatea ambarcațiunilor de salvare (1) (2) (3) (4):						
— nave existente	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— nave noi	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Bărci de urgență (4) (5)	1	1	1	1	1	1
Colaci de salvare (6)	8	8	8	4	8	4
Veste de salvare (8) (9) (11) (12) (13)	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Veste de salvare pentru copii (9) (13)	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Veste de salvare pentru copii sub 2 ani (10) (13)	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Facle de semnalizare a sinistrului (7)	12	12	12	12	6	6
Aparate de lansare a bandulei (14)	1	1	1	1	—	—
Transpondere radar	1	1	1	1	1	1
Aparate duplex de radiotelefonie VHF	3	3	3	3	3	2

(1) Ambarcațiunile de salvare pot fi bărci de salvare sau plute de salvare ori o combinație a acestora, în conformitate cu dispozițiile regulii III/2.2 Atunci când se justifică prin caracterul sigur al călătoriilor și/sau prin condițiile climatice favorabile din zona de exploatare, având în vedere recomandările din MSC/Circ.1046 ale OMI, administrația statului de pavilion poate accepta, dacă acest lucru nu este respins de statul membru gazdă:

a) plute de salvare deschise gonflabile reversibile care nu respectă secțiunea 4.2 sau 4.3 din Codul LSA, cu condiția ca respectivele plute de salvare să respecte integral cerințele din anexa 10 la Codul din 1994 pentru siguranța navelor de mare viteză și, pentru navele construite la 1 ianuarie 2012 sau după această dată, anexa 11 la Codul din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză;

b) plute de salvare care nu respectă cerințele de la paragrafele 4.2.2.2.1 și 4.2.2.2.2 din Codul LSA privind izolarea împotriva frigului a podelei plutei de salvare. Ambarcațiunile de salvare pentru navele existente din clasele B, C și D trebuie să respecte regulile aplicabile din Convenția SOLAS 74 pentru navele existente, astfel cum a fost modificată la 17 martie 1998. Toate navele de pasageri ro-ro trebuie să respecte cerințele regulii III/5-1, după caz.

O instalație sau instalațiile de evacuare în mare care este/sunt conformă/conforme cu secțiunea 6.2 din Codul LSA poate/pot înlocui capacitatea echivalentă a plutei de salvare astfel cum este prevăzută în tabel, inclusiv aparatura de lansare a acestora, dacă este cazul.

(2) Ambarcațiunile de salvare trebuie, pe cât posibil, să fie distribuite egal pe fiecare latură a navei.

(3) Capacitatea totală a ambarcațiunilor de salvare, inclusiv plute de salvare suplimentare, trebuie să fie în conformitate cu cerințele din tabelul de mai sus, adică 1,10N = 110% și 1,25N = 125% din numărul total de persoane (N) pe care nava este autorizată să le transporte. Trebuie transportat un număr suficient de ambarcațiuni de salvare pentru a garanta că, dacă oricare dintre ambarcațiunile de salvare este pierdută sau iese din funcțiune, ambarcațiunile de salvare rămase pot primi numărul total de persoane pe care nava este autorizată să le transporte. Dacă cerințele privind arimarea pentru plutele de salvare din regula III/7.5 nu sunt respectate, pot fi solicitate plute de salvare suplimentare.

(4) Numărul total de bărci de salvare și/sau bărci de urgență trebuie să fie suficient pentru a garanta că, în caz de abandonare a navei de către numărul total de persoane pe care nava este autorizată să le transporte, fiecare barcă de salvare sau barcă de urgență trebuie să adune maximum nouă plute de salvare.

(5) Aparatura de lansare pentru bărcile de salvare trebuie să respecte cerințele regulii III/10.

Dacă o barcă de urgență respectă cerințele secțiunii 4.5 sau 4.6 din Codul LSA, aceasta poate fi inclusă în capacitatea ambarcațiunilor de salvare precizată în tabelul de mai sus.

O barcă de salvare poate fi acceptată ca barcă de urgență cu condiția ca aceasta și sistemele sale de lansare și recuperare să respecte, de asemenea, cerințele aplicabile unei bărci de urgență.

Cel puțin una dintre bărcile de urgență, dacă există obligația să fie purtată o astfel de barcă, de pe navele de pasageri ro-ro trebuie să fie o barcă de urgență rapidă care să respecte cerințele regulii III/5-1.3.

Atunci când administrația statului de pavilion consideră că instalarea unei bărci de urgență sau a unei bărci de urgență rapide la bordul unei nave este fizic imposibilă, nava respectivă poate fi scutită de obligația de a purta o barcă de urgență, cu condiția ca nava să respecte toate cerințele următoare:

a) nava este construită astfel încât să permită recuperarea din apă a unei persoane în dificultate;

b) recuperarea persoanei în dificultate poate fi urmărită de pe puntea de comandă; și

c) nava este suficient de manevrabilă pentru a se apropia și a recupera persoane în cele mai nefavorabile situații previzibile.

(6) Trebuie să existe cel puțin un colac de salvare pe fiecare latură a navei care să fie echipat cu o parămă plutitoare egală ca lungime cu cel puțin dublul înălțimii la care este arimat deasupra liniei de plutire în condiții de pescaj minim sau cu 30 de metri (se reține valoarea cea mai mare).

Doi colaci de salvare trebuie să fie echipați cu semnale fumigene cu autodeclanșare și cu lumină cu autodeclanșare; aceștia trebuie să poată fi decuplați ușor de pe puntea de comandă. Restul colacilor de salvare trebuie să fie echipați cu lumini cu autoaprindere, în conformitate cu dispozițiile paragrafului 2.1.2 din Codul LSA.

(7) Faclele de semnalizare a sinistrului, care respectă cerințele secțiunii 3.1 din Codul LSA, trebuie depozitate pe puntea de comandă sau în postul de manevră.

(8) Pentru fiecare persoană care trebuie să lucreze în zone expuse de pe navă trebuie prevăzută o vestă de salvare gonflabilă. Respectivele veste de salvare gonflabile pot fi cuprinse în numărul total de veste de salvare prevăzută în prezentele norme tehnice.

(9) Trebuie să se asigure un număr de veste de salvare pentru copii egal cu cel puțin 10% din numărul pasagerilor de la bord sau un număr mai mare, dacă este necesar, astfel încât fiecărui copil să i se furnizeze o vestă de salvare.

(10) Trebuie să se asigure un număr de veste de salvare pentru copii sub 2 ani egal cu cel puțin 2,5% din numărul pasagerilor de la bord sau un număr mai mare, dacă este necesar, astfel încât fiecărui copil sub 2 ani să i se furnizeze o vestă de salvare.

(11) Toate navele trebuie să dețină un număr suficient de veste de salvare pentru personalul de cart și destinate utilizării în cadrul unor stații îndepărtate de ambarcațiuni de salvare. Vestele de salvare destinate pentru personalul de cart trebuie să fie depozitate pe punte, în postul de comandă a mașinilor și în orice alt post de supraveghere unde este necesară prezența membrilor echipajului.

Cel târziu la data primei inspecții periodice efectuate după 1 ianuarie 2012, toate navele de pasageri trebuie să respecte dispozițiile de la notele de subsol 12 și 13.

(12) Dacă vestele de salvare pentru adulți furnizate nu sunt adecvate, ca mărime, pentru persoanele cântărind până la 140 kg și cu o lățime a pieptului de până la 1750 mm, trebuie să existe la bord un număr suficient de accesorii pentru ca aceste veste de salvare să fie atașate în mod corespunzător de persoanele respective.

(13) Pe toate navele de pasageri, fiecare vestă de salvare trebuie să fie prevăzută cu o lumină, în conformitate cu cerințele paragrafului 2.2.3 din Codul LSA. Toate navele de pasageri ro-ro trebuie să respecte dispozițiile regulii III/5.5.2.

(14) Pentru navele cu o lungime mai mică de 24 m nu există obligativitatea de a transporta la bord aparate de lansare a bandulei.”

b) după regula III/9/2 se introduce o nouă regulă, regula III/9/2a, cu următorul cuprins:

„2a Cel târziu la data primei intrări programate în doc uscat de după 1 ianuarie 2018, dar cel târziu la 1 iulie 2019, mecanismele de decuplare în sarcină a bărcilor de salvare ce nu respectă paragrafele de la 4.4.7.6.4 până la 4.4.7.6.6 din Codul LSA se înlocuiesc cu echipamente care sunt conforme codului, avându-se în vedere Liniile directe pentru evaluarea și înlocuirea sistemelor de decuplare și recuperare a bărcilor de salvare, elaborate de OMI și difuzate prin MSC.1/Circ.1392;”

c) după regula III/10 se introduce o nouă regulă, regula III/10a, cu următorul cuprins:

**„10a Recuperarea persoanelor din apă**

NAVE DIN CLASELE B, C ȘI D, CONSTRUITE LA 1 IANUARIE 2018 SAU DUPĂ ACEASTĂ DATĂ

.1 Toate navele trebuie să aibă planuri și proceduri specifice navei respective pentru recuperarea persoanelor din apă, ținându-se seama de Liniile directe pentru elaborarea de planuri și proceduri de recuperare a persoanelor din apă, elaborate de OMI și difuzate prin MSC.1/Circ.1447. Planurile și procedurile trebuie să identifice echipamentul destinat a fi utilizat în scopul recuperării și măsurile care trebuie luate pentru reducerea la minimum a riscului pentru personalul de la bordul navei implicat în operațiuni de recuperare. Navele construite înainte de 1 ianuarie 2018 trebuie să se conformeze acestei cerințe până la data primei inspecții periodice sau de reînnoire a echipamentului de siguranță.

.2 Navele de pasageri ro-ro care sunt în conformitate cu regula III/5-1.4 sunt considerate ca fiind conforme cu prezenta regulă.”

d) după regula III/13.8 se introduce o nouă regulă, regula III/13.9, cu următorul cuprins:

„9 Membrii echipajului care dețin responsabilități în ceea ce privește pătrunderea în spații închise sau salvarea participă la un exercițiu având ca obiect spațiile închise și salvarea, care trebuie să aibă loc la bordul navei la intervale ce urmează a fi

stabilite de administrație, dar cu o frecvență de minimum o dată pe an:

.1 Exerciții ce au ca obiect accesul în spații închise și salvarea

.1 Exercițiile ce au ca obiect accesul în spații închise și salvarea trebuie planificate și conduse în condiții de siguranță, ținând seama, după caz, de liniile directe furnizate în cadrul Recomandărilor revizuite privind accesul la spațiile închise la bordul navelor, adoptate de OMI prin rezoluția A.1050(27).

.2 Fiecare exercițiu ce are ca obiect accesul în spații închise și salvarea include:

.1 verificarea și utilizarea echipamentului de protecție personal necesar pentru acces;

.2 verificarea și utilizarea echipamentului și procedurilor de comunicare;

.3 verificarea și utilizarea instrumentelor de măsurare a atmosferei din spații închise;

.4 verificarea și utilizarea echipamentului și procedurilor de salvare; și

.5 instrucțiuni referitoare la tehnici de prim ajutor și resuscitare.”

e) după regula III/13 se introduce o nouă regulă, regula III/14, cu următorul cuprins:

**„14 Înregistrări (R 19.5)**

NAVE NOI ȘI EXISTENTE DIN CLASELE B, C ȘI D:

.1 Data la care au loc adunările, detaliile exercițiilor de abandonare a navei și de incendiu, ale exercițiilor ce au ca obiect accesul în spații închise și salvarea, ale exercițiilor pentru alte dispozitive de salvare și ale instruirii la bord se înregistrează în jurnalul de bord prevăzut, eventual, de administrație. Dacă nu are loc o adunare, un exercițiu sau o sesiune de instruire complet(ă) la momentul stabilit, se face o înregistrare în jurnalul de bord prin care se precizează circumstanțele și amplasarea adunării, a exercițiului sau a sesiunii de instruire desfășurat(e).”

EDITOR: GUVERNUL ROMÂNIEI



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 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. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, 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. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.



5 948493 057611