

**REZOLUȚIA A.534(13)**  
**(adoptată la 17 noiembrie 1983)**

**CODUL DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ**

**A**

**ADUNAREA,**

AMINTIND articolul 16(j) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Adunării în legătură cu regulile privind siguranța maritimă,

NOTÂND faptul că tipurile de nave specializate cu caracteristici de construcție și funcționare deosebite pot fi diferite de navele comerciale convenționale ce fac obiectul Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare,

NOTÂND DE ASEMENEA și faptul că, în virtutea naturii speciale a activității angajate de aceste nave, personalul de specialitate aflat la bord nu face parte nici din membrii de echipaj nici nu sunt pasageri, așa cum s-a definit în convenția mai sus amintită,

RECUNOSCÂND faptul că anumite standarde de siguranță care suplimentează pe cele ale Convenției SOLAS 1974 pot fi cerute pentru nave cu destinație specială,

ȚINÂND SEAMA de recomandarea făcută de Comitetul Securității Maritime la cea de-a patruzeci și opta sesiune a sa,

1. ADOPTĂ Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS), al cărui text este dat în Anexa la această rezoluție;
2. INVITĂ toate guvernele:
  - a) să ia măsurile corespunzătoare pentru a pune în aplicare Codul cât mai curând posibil;
  - b) să informeze IMO cu privire la măsurile luate pentru aplicarea Codului și cu privire la data de la care noile nave cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor Codului.

**B**

**ADUNAREA,**

ADOPTÂND Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS),

RECUNOSCÂND că în viitor pot fi introduse tipuri noi de nave cu destinație specială sau construcții sau particularități noi de funcționare,

AUTORIZEAZĂ Comitetul Securității Maritime să amendeze Codul dacă este necesar.

## CODUL DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

### INTRODUCERE

1 Codul a fost elaborat în scopul asigurării cu un standard internațional de siguranță pentru nave cu destinație specială nou construite a cărui aplicare va ușura exploatarea acestor nave și va avea ca rezultat un nivel de siguranță pentru nave și personalul lor echivalent cu cel cerut de Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare în vigoare.

2 În sensul acestui Cod, o navă cu destinație specială este o navă al cărei tonaj brut nu este mai mic de 500, care transportă un personal de specialitate de peste 12 persoane, și anume persoane care sunt necesare în mod special pentru sarcini specifice de exploatare a navei și care sunt în plus față de acele persoane necesare pentru conducerea, asistența tehnică și întreținerea normală a navei sau față de persoanele angajate pentru asigurarea serviciilor destinate persoanelor transportate la bord.

3 Deoarece se presupune că personalul de specialitate are cunoștințe complete asupra planului general al navei și a fost instruit în ceea ce privește procedurile de siguranță și manipularea echipamentului de siguranță al navei, navele cu destinație specială la bordul cărora se află acest personal nu trebuie considerate sau tratate drept nave de pasageri.

4 La elaborarea standardelor de siguranță pentru acest Cod, a fost necesar să se ia în considerare:

- .a numărul persoanelor de specialitate aflate la bord; și
- .b tipul și mărimea navei respective.

5 Recunoscând că pentru anumite domenii limitate ale caracteristicilor de funcționare și exploatare ale navelor ar putea fi imposibilă aplicarea completă a Codului, a fost introdusă posibilitatea derogărilor prin noțiunea de voiaje în apropierea coastei.

6 Deși Codul a fost elaborat pentru nave noi cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500, Administrațiile pot lua în considerare aplicarea prevederilor Codului și navelor cu un tonaj mai mic. Termenul „navă nouă” nu a fost definit pentru a da vreunei Administrații libertatea de a decide asupra datei efective de intrare în vigoare.

7 Pentru ușurarea exploatării navelor cu destinație specială, acest Cod prevede un Certificat numit Certificat de siguranță pentru nave cu destinație specială, care trebuie eliberat fiecărei nave de acest tip. Dacă o navă cu destinație specială este în mod normal angajată în voiaje internaționale, așa cum se definește în Convenția SOLAS 1974, ea trebuie să aibă suplimentar și un Certificat de siguranță SOLAS, fie:

- .a un Certificat SOLAS de scutire pentru o navă de pasageri; fie
- .b un Certificat SOLAS de scutire pentru o navă de marfă, dacă este necesar;

după cum consideră Administrația.

## CUPRINS

Capitolul 1	GENERALITĂȚI
Capitolul 2	STABILITATE ȘI COMPARTIMENTARE
Capitolul 3	INSTALAȚII DE MAȘINI
Capitolul 4	INSTALAȚII ELECTRICE
Capitolul 5	ÎNCĂPERI DE MAȘINI PERIODIC NESUPRAVEGHEATE
Capitolul 6	PROTECȚIA CONTRA INCENDIULUI
Capitolul 7	DEPOZITAREA EXPLOZIBILILOR
Capitolul 8	MIJLOACE DE SALVARE
Capitolul 9	RADIOCOMUNICAȚII
Capitolul 10	SIGURANȚA NAVIGAȚIEI
Apendice	FORMULAR DE CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

## CAPITOLUL 1 – GENERALITĂȚI

1.1 Scopul acestui Cod este de a recomanda criteriile de proiectare, standardele de construcție și alte măsuri de siguranță pentru nave cu destinație specială.

### 1.2 Aplicare

Codul se aplică fiecărei nave noi cu destinație specială al cărei tonaj brut nu este mai mic de 500. În măsura în care este rezonabil și practic, Administrația poate aplica aceste prevederi și navelor cu destinație specială cu un tonaj brut mai mic de 500.

### 1.3 Definiții

În sensul acestui cod se aplică definițiile date mai jos. Pentru termenii utilizați, dar nedefiniți în acest Cod, se aplică definițiile date în Convenția SOLAS 1974.

1.3.1 „Echipaj” înseamnă toate persoanele transportate la bordul navei în scopul asigurării conducerii și întreținerii navei, a mașinilor sale, a sistemelor și a instalațiilor sale esențiale pentru propulsia și navigația în siguranță sau pentru asigurarea serviciilor pentru alte persoane aflate la bord.

1.3.2 „Pasager” înseamnă fiecare persoană, alta decât:

- a comandantul și membrii echipajului sau alte persoane angajate sau care se ocupă, în orice calitate ar fi la bordul navei, de problemele acestei nave; și
- b un copil cu vârsta sub un an.

1.3.3 „*Personal de specialitate*” înseamnă toate persoanele care nu sunt pasageri, membrii ai echipajului sau copii cu vârsta sub un an și care se află la bord în legătură cu destinația specială a navei sau datorită unei lucrări speciale care se efectuează la bordul navei respective. Ori de câte ori în acest Cod, numărul persoanelor de specialitate apare ca parametru, el trebuie să includă și numărul de pasageri transportați la bord care nu poate depăși valoarea 12.

1.3.4 „*Navă cu destinație specială*” înseamnă o navă autopropulsată mecanic care, potrivit destinației sale, transportă la bord un personal de specialitate mai mare de 12 persoane, inclusiv pasagerii. Navele cu destinație specială, cărora li se aplică acest Cod, includ următoarele tipuri:

- a nave pentru cercetare, expediții și nave hidrografice;
- b nave școală pentru pregătirea personalului marinăresc;
- c nave pentru prelucrarea peștelui și balenelor care nu se utilizează la capturarea acestora;
- d nave pentru prelucrarea altor resurse vii ale mării care nu se utilizează la capturarea acestora;
- e alte nave cu caracteristici de construcție și moduri de exploatare similare navelor menționate la .1 până la .4, care în opinia Administrației pot fi incluse în această grupă.

1.3.5 „*Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată*”, dacă nu se menționează altfel, înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată prin rezoluția MSC.1(XLV) adoptată la 20 noiembrie 1981.

1.3.6 „*Voiaj în apropierea coastei*” înseamnă un voiaj în vecinătatea coastei unei Administrații, așa cum a fost definit de această Administrație.

1.3.7 „*Lungimea (L)*” este egală cu 96% din lungimea totală la plutirea corespunzătoare situată la o distanță deasupra chilei egală cu 85% din înălțimea de construcție minimă măsurată de la fața superioară a chilei sau cu distanța între fața exterioară a etravei și axul cârmei la aceeași plutire, dacă aceasta este mai mare. La navele proiectate cu chila înclinată, linia de plutire la care este măsurată această lungime trebuie să fie paralelă cu linia de plutire de construcție. Lungimea (L) se măsoară în metri.

1.3.8 „*Lățimea (B)*” este lățimea maximă la mijlocul navei, măsurată peste coaste pentru nave cu corp metalic și măsurată peste bordaj pentru nave cu corp din orice alt material. Lățimea (B) se măsoară în metri.

1.3.9 „*Permeabilitate*”, referitor la un spațiu, este raportul dintre volumul din interiorul acestui spațiu care se presupune a fi ocupat de apă și volumul total al acestui spațiu.

## 1.4 Scutiri

1.4.1 O navă cu destinație specială angajată într-un voiaj în apropierea coastei poate fi scutită de la orice cerințe ale prezentului Cod, cu condiția îndeplinirii cerințelor de siguranță corespunzătoare acestei zone limitate de operare.

1.4.2 O navă, care în mod normal nu este o navă angajată ca navă cu destinație specială care întreprinde un singur voiaj excepțional în calitate de navă cu destinație specială, poate fi scutită de către Administrație de respectarea prevederilor acestui Cod, cu condiția ca ea să îndeplinească

cerințele de siguranță, care în opinia Administrației corespund voiajului pe care urmează să-l întreprindă nava.

## 1.5 Echivalențe

1.5.1 Dacă acest Cod impune în mod unitar ca să fie prevăzute sau transportate dotari speciale, materiale, dispozitive, aparate speciale, articole de echipament sau tipuri ale acestuia, ori ca să fie făcută vreo prevedere specială sau ca să se respecte vreo procedură sau amenajare, Administrația poate permite ca să fie prevăzute sau transportate orice alte dotari, materiale, dispozitive, aparate, articole de echipament sau tipuri ale acestuia, ori ca să fie făcute în acest mod orice altă prevedere, procedură sau amenajare cu condiția ca prin efectuarea de probe ale acestora sau pe altă cale, să se asigure că aceste dotări, materiale, mijloace, aparate, articole de echipament sau tipuri ale acestuia ori că orice prevedere, procedură sau amenajare specială sunt cel puțin la fel de eficiente ca acelea cerute de acest Cod.

1.5.2 Dacă o Administrație permite vreo dotare, material, dispozitiv, aparat, articol de echipament sau tip al acestuia, ori vreo prevedere, procedură, amenajare, regulă de proiectare sau aplicare nouă care să le substituie pe cele din acest Cod, trebuie să se comunice Organizației caracteristicile acestora, împreună cu un raport privind evidența documentelor transmise, astfel încât Organizația să poată difuza același lucru altor guverne spre informarea inspectorilor lor.

## 1.6 Inspecții

Toate navele cu destinație specială trebuie să fie supuse inspecțiilor specificate pentru nave de marfă, altele decât petrolierele, în Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată prin Protocolul la SOLAS din 1978. Aceste inspecții trebuie să corespundă prevederilor acestui Cod.

## 1.7 Certificarea

1.7.1 Un certificat poate fi eliberat după inspecție, în conformitate cu 1.6, fie de către Administrație, fie de către altă persoană sau organizație autorizată oficial de către aceasta. În fiecare caz, Administrația își asumă totala responsabilitate pentru certificat.

1.7.2 Certificatul trebuie redactat în limba oficială a țării emitente, în forma corespunzătoare formularului dat în Apendicele Codului. Dacă limba utilizată nu este nici engleza nici franceza, textul trebuie să includă o traducere într-una din aceste limbi.

1.7.3 Durata și valabilitatea certificatului trebuie să fie determinate de prevederile respective pentru nave de marfă din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată prin Protocolul la SOLAS din 1978.

1.7.4 Dacă un certificat este eliberat unei nave cu destinație specială cu un tonaj brut mai mic de 500, acest certificat trebuie să indice în ce măsură au fost acceptate scutirile în conformitate cu 1.2.

## CAPITOLUL 2 – STABILITATE ȘI COMPARTIMENTARE

2.1 Stabilitatea intactă a navelor cu destinație specială cu o lungime sub 100 m trebuie să corespundă prevederilor rezoluției A.167(ES.IV), cu mențiunea că criteriile alternative date la 2.5.2 din Instrucțiunile pentru proiectarea și construcția navelor de aprovizionare pot fi utilizate pentru nave cu destinație specială care au construcție și caracteristici similare. Stabilitatea intactă a navelor cu destinație specială cu lungimea mai mare sau egală cu 100 m trebuie să fie considerată satisfăcătoare de către Administrație.

2.2 Compartimentarea și stabilitatea în caz de avarie a navelor cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 200 de persoane trebuie să fie adecvată pentru a respecta standardul de supraviețuire specificat la 2.5, după suferirea avariei ipotetice de bordaj la dimensiunea dată la 2.3, în locuri situate pe lungimea navei, așa cum se specifică la 2.2.1 și 2.2.2 pentru orice situație de încărcare. Aceste cerințe trebuie să determine pescajul de exploatare pentru oricare situație reală de încărcare, cu condiția ca pescajul să nu fie în nici un caz mai mare decât cel corespunzător bordului liber minim calculat în conformitate cu Convenția internațională asupra liniilor de încărcare în vigoare.

2.2.1 La o navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 de persoane, trebuie să se presupună că avaria se produce oriunde pe lungimea sa între pereții transversali etanși, aflați la o distanță unul față de altul nu mai mică decât extinderea longitudinală a avariei de bordaj specificată la 2.3.1, cu excepția avariei din încăperea de mașini. O navă cu destinație specială care are o lungime de cel mult 50 m și care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 persoane poate fi scutită de cerințele de compartimentare ale acestui Cod cu condiția ca ea să corespundă cerințelor de siguranță pe care Administrația le consideră corespunzătoare pentru zona de exploatare.

2.2.2 La o navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de peste 50 de persoane, dar până la 200 de persoane, trebuie să se presupună că avaria se produce oriunde pe lungimea sa între pereții transversali etanși aflați la o distanță unul față de altul nu mai mică decât extinderea longitudinală a avariei de bordaj specificată la 2.3.1. La orice navă cu destinație specială cu o lungime mai mare sau egală cu 100 m, avaria presupusă la extremitatea prova trebuie să includă avaria peretelui de coliziune.

2.2.3 O navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane trebuie să respecte cerințele de compartimentare și de stabilitate de avarie pentru o navă de pasageri care transportă acest număr de pasageri.

2.3 Conform prevederilor din această secțiune, extinderea avariei trebuie să fie considerată după cum urmează:

2.3.1 Extinderea longitudinală:  $1/3 L^{2/3}$  sau 14,5 m, care dintre aceste valori este mai mică.

2.3.2 Extinderea transversală:  $B/5$  sau 11,5 m, care dintre aceste valori este mai mică (măsurată de la suprafața interioară a învelișului exterior perpendicular pe planul diametral al navei) la nivelul liniei de încărcare de vară.

2.3.3 Extinderea pe verticală: de la linia teoretică a învelișului fundului în plan diametral în sus nelimitat.

2.3.4 Dacă o avarie cu o extindere mai mică decât cea specificată la 2.3.1, 2.3.2 și/sau 2.3.3 are drept rezultat o situație mai severă, această avarie trebuie luată în considerare.

2.3.5 Dacă tubulaturile, conductele, puțurile sau tunelurile sunt situate în cadrul extinderii ipotetice a avariei, măsurile trebuie să fie astfel încât inundarea progresivă să nu se poată extinde prin acestea la alte compartimentele decât cele considerate a fi inundate pentru fiecare caz de avarie.

2.4 Cerințele de la 2.2 trebuie să fie confirmate prin calcule care țin seama de caracteristicile de construcție ale navei, de amenajarea generală, de configurația și conținutul compartimentelor avariate, de distribuția mărfii uscate, de repartiția, greutatea specifică și efectul suprafeței libere al lichidelor și trebuie să se bazeze pe următoarele prevederi:

2.4.1 Permeabilitatea spațiilor considerate a fi avariate trebuie să fie după cum urmează:

Spații	Permeabilități
Corespunzătoare mărfii	Prin calcul, dar nu mai puțin de 0,60
Corespunzătoare proviziilor	0,60
Pentru locuit	0,95
Pentru mașini	0,85
Goale	0,95

2.4.2 În cazul în care un tanc este străpuns ca urmare a unei avarii ipotetice, trebuie să se considere că orice lichid aflat în acesta este complet pierdut și înlocuit cu apă sărată până la nivelul planului final de echilibru.

2.5 Se poate considera că nava a realizat standardul de supraviețuire cerut dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

2.5.1 Linia de plutire de avarie înaintea egalizării și/sau în cadrul acestui proces trebuie să fie sub marginea inferioară a oricărei deschideri prin care poate avea loc inundarea progresivă. Aceste deschideri includ tubulaturile, ventilațiile și deschiderile care sunt închise cu ajutorul ușilor etanșe sau capacelor de magazie, dar se pot exclude acele deschideri închise prin capace etanșe ale gurilor de vizită și hublouri îngropate, capace mici etanșe ale tancurilor de marfă care asigură o înaltă integritate punții, ușile etanșe glisante cu acționare de la distanță și hublourile de tip fără deschidere.

2.5.2 Unghiul de înclinare datorită inundării asimetrice nu trebuie să depășească  $20^{\circ}$  înaintea egalizării și după egalizare nu trebuie să depășească:

$7^{\circ}$  - în cazul inundării dintre pereții etanși transversali adiacenți așa cum se cere la 2.2.1 și 2.2.2.

$12^{\circ}$  - în cazul inundării care implică peretele de coliziune, așa cum se cere la 2.2.2. În cazuri speciale Administrația poate permite o înclinare suplimentară datorită momentului asimetric, dar în nici un caz unghiul de înclinare final nu trebuie să depășească  $15^{\circ}$ .

2.5.3 Înălțimea metacentrică inițială a navei în stadiul final de inundare pentru poziția de echilibru static în cazul inundării simetrice și pentru poziția neînclinată în cazul inundării asimetrice așa cum s-a calculat prin metoda deplasamentului constant nu trebuie să fie mai mică de 0,05 m înaintea luării măsurilor corespunzătoare pentru mărirea înălțimii metacentrice.

2.5.4 Curba brațului de redresare în stadiul final de inundare trebuie să aibă un domeniu minim de  $20^{\circ}$  după poziția de echilibru asociat cu un braț de redresare maxim de cel puțin 100 mm în cadrul acestui domeniu. Deschiderile neprotejate nu trebuie imersate în cadrul acestui domeniu de stabilitate reziduală, cu excepția cazului în care spațiul respectiv este inclus în calculele de stabilitate în caz de avarie ca spațiu inundabil. În cadrul acestui domeniu, se poate permite imersarea tuturor deschiderilor menționate la 2.5.1 și a altor deschideri care pot fi închise etanș.

2.5.5 Administrația trebuie să fie satisfăcută că stabilitatea și asietă în caz de avarie sunt suficiente în timpul stadiilor intermediare de inundare.

2.6 Nava trebuie proiectată cu amenajări eficiente astfel încât la o inundare asimetrică să se mențină o stare de înclinare minimă. Mijloacele adoptate pentru îndreptarea navei trebuie să fie cu autoacționare, unde se poate, dar în orice caz, dacă sunt prevăzute comenzi pentru echipamentul de inundare transversală, ele trebuie să fie operabile de deasupra punții pereților etanși. Aceste echipamente și comenzi trebuie să fie acceptabile pentru Administrație.

2.7 Cerințele regulilor 9 până la 20 și 22 până la 25 din partea B a capitolului II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, trebuie să fie respectate după cum urmează:

- .a Regulile 9, 12, 14, 18, 19, 22, 23, 24, 25 de către toate navele cu destinație specială, după caz;
- .b Regula 10 de către navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de peste 50 persoane;
- .c Regula 11 de către navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 persoane;
- .d Regulile 17 și 20 de către navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane;
- .e Regula 15 pentru toate navele cu destinație specială, cu excepția navelor cu destinație specială care au o lungime de cel mult 50 m, când scutirile pot fi acordate de către Administrație;
- .f Regulile 13 și 16 nu sunt aplicabile.

## 2.8 **Instalații de santină**

2.8.1 O navă care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 persoane trebuie să respecte cerințele regulii 21.1 și 21.3 din partea B a capitolului II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, precum și următoarele:

- .a Instalația de santină cerută la regula 21.1 trebuie să poată funcționa după avaria de bordaj specificată la 2.3, în locurile de pe lungimea navei specificate la 2.2.1. În acest scop, trebuie să fie prevăzute, de regulă, aspirații laterale, cu excepția compartimentelor înguste de la extremitățile navei, unde o singură aspirație poate fi suficientă. În compartimentele de formă neobișnuită, pot fi cerute aspirații suplimentare. Amenajările trebuie făcute astfel încât apa din compartimente să se poată scurge la tubulaturile de aspirație. Dacă pentru anumite compartimente Administrația apreciază că prevederea drenajului poate fi inoportună, se poate permite renunțarea la această prevedere, cu condiția să nu fie afectată capacitatea de supraviețuire a navei.
- .b Trebuie luate măsuri pentru împiedicarea inundării oricărui compartiment deservit de orice tubulatură de aspirație de santină în cazul în care tubulatura din orice alt compartiment s-ar sparge sau s-ar deteriora la coliziune. În acest scop, dacă tubulatura trece prin orice zonă din cadrul extinderii transversale a avariei, așa cum se specifică la 2.3, atunci în locurile de pe lungimea navei, așa cum se prevede la 2.2.1, trebuie să fie montată o valvă cu reținere pe tubulatura compartimentului care conține sorbul.
- .c Casetele de distribuție, robinetele și valvulele instalației de santină trebuie să fie dispuse astfel încât, în caz de inundare a unui compartiment, altul decât compartimentul de mașini, una din pompele de santină să poată fi funcțională pentru orice compartiment; suplimentar, avarierea unei pompe sau a unei tubulaturi situate în afara compartimentului de mașini și conectate la tubulatura principală de santină din exteriorul zonei de extindere transversală a avariei, așa cum se specifică la 2.3, și în locurile de pe lungimea navei, așa cum se specifică la 2.2.1, nu trebuie să scoată din funcțiune instalația de santină. Valvulele pentru comanda aspirației santinei din alte compartimente decât compartimentele de mașini, trebuie să poată fi acționate din interiorul compartimentului de mașini sau de deasupra punții pereților etanși.

2.8.2 O navă cu destinație specială care are o lungime de cel mult 50 m și care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 persoane poate fi scutită de la aplicarea prevederilor 2.8.1, cu condiția ca ea să corespundă cerințelor de siguranță pe care Administrația le consideră corespunzătoare zonei de exploatare.



2.8.3 O navă care transportă un personal de specialitate de peste 50 persoane trebuie să respecte cerințele regulilor 21.1 și 21.2 din partea B a capitolului II-1 din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

### **CAPITOLUL 3 – INSTALAȚII DE MAȘINI**

3.1 Trebuie respectate cerințele regulilor 26 până la 28 și 30 până la 39 din partea C a capitolului II-1 al Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

#### **3.2 Instalația de guvernare**

Toate instalațiile trebuie să corespundă regulii 29 din partea C din capitolul II-1 al Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată cu excepția instalațiilor de la navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 200 de persoane care, după caz, trebuie să corespundă regulii 29.6.1.2 și, cu excepția instalațiilor de la navele cu destinație specială care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane care, după caz, trebuie să respecte regula 29.6.1.1.

### **CAPITOLUL 4 – INSTALAȚII ELECTRICE**

4.1 Trebuie respectate cerințele regulilor 40, 41 și 44 din partea D din capitolul II-1 al Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

#### **4.2 Sursa de energie în caz de avarie**

4.2.1 Instalațiile navelor cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 persoane trebuie să corespundă regulii 43 din partea D din capitolul II-1 al Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată și, suplimentar, navele cu destinație specială cu o lungime mai mare de 50 m trebuie să respecte cerințele regulii 42.2.6.1 din această parte.

4.2.2 Instalațiile navelor cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de peste 50 persoane trebuie să corespundă regulii 42 din partea D din capitolul II-1 al Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

#### **4.3 Măsuri de precauție împotriva electrocutării, incendiului și a altor pericole de natură electrică**

4.3.1 Toate instalațiile trebuie să corespundă regulilor 45.1 până la 45.10, inclusiv din partea D din capitolul II-1 al Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

4.3.2 Instalațiile de pe navele cu destinație specială, care transportă un personal de specialitate de peste 50 persoane, trebuie să corespundă regulii 45.11 din partea D din capitolul II-1 al Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

### **CAPITOLUL 5 – ÎNCĂPERI DE MAȘINI PERIODIC NESUPRAVEGHEATE**

5.1 Trebuie respectate cerințele regulilor 46 până la 53 din partea E din capitolul II-1 al Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

#### **5.2 Nave cu destinație specială care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane**

Navele cu destinație specială, care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane, trebuie analizate în mod special de către Administrație în ceea ce privește supravegherea sau nesupravegherea periodică a încăperilor de mașini și dacă este necesară

prevederea unor cerințe suplimentare față de cele menționate în acest capitol în scopul realizării unei siguranțe echivalente celei din încăperile de mașini supravegheate în mod normal.

## CAPITOLUL 6 – PROTECȚIA CONTRA INCENDIULUI

6.1 Pentru navele care transportă un personal de specialitate mai mare de 200 de persoane, trebuie aplicate cerințele capitolului II-2 din Convenția SOLAS1974, așa cum a fost amendată pentru navele de pasageri care transportă mai mult de 36 pasageri.

6.2 Pentru navele care transportă un personal de specialitate mai mare de 50 de persoane, dar până la 200 de persoane, trebuie aplicate cerințele capitolului II-2 din Convenția SOLAS1974, așa cum a fost amendată pentru navele de pasageri care transportă cel mult 36 pasageri.

6.3 Pentru navele care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 persoane, trebuie aplicate cerințele capitolului II-2 din Convenția SOLAS1974, așa cum a fost amendată pentru nave de marfă.

## CAPITOLUL 7 – DEPOZITAREA EXPLOZIBILULUI

7.1 Materiale explozive asociate navei cu destinație specială trebuie depozitate într-una din următoarele categorii de magazii:

- a. magazine integrate – acele compartimente care constituie parte integrantă din navă;
- b. magazine independente – care nu sunt compartimente integrate, sunt mobile și au o capacitate mai mare sau egală cu 3 m<sup>3</sup>;
- c. chesoane pentru păstrarea materialelor explozive – compartimente ce nu constituie parte integrantă din navă, sunt mobile și au capacitatea mai mică de 3 m<sup>3</sup>.

7.2 Următoarele prevederi minime trebuie aplicate ținând seama de faptul că prevederi suplimentare pot fi cerute de către Administrație în funcție de tipul materialelor explozive.

7.3 Magaziile integrate nu trebuie să fie amplasate în imediata vecinătate a încăperilor de locuit și niciodată sub acestea și nici în imediata vecinătate a posturilor de comandă.

7.4 Magaziile integrate nu trebuie amplasate adiacent unui compartiment de căldări, unui compartiment de mașini, unei bucătării sau altei încăperi care reprezintă un pericol de incendiu. Dacă este necesar a se construi magazia în vecinătatea acestor zone, trebuie să fie prevăzut un coferdam de cel puțin 0,6 m care separă cele două spații. Acest coferdam trebuie prevăzut cu ventilație și nu trebuie să fie utilizat pentru depozitare. Unul din pereții care formează coferdamul trebuie să fie de construcție tip A-15, în afară de cazul când este adiacent compartimentului de mașini de categoria A, caz în care peretele va fi de tip A-30.

7.5 Este de preferat ca accesul la magaziile integrate să se facă de pe puntea deschisă, dar în nici un caz să nu se facă prin încăperile menționate la paragrafele 7.3 și 7.4.

7.6 Magaziile independente și chesoanele trebuie să fie amplasate pe o punte expusă într-un loc protejat de acțiunea directă a mării. Amplasarea trebuie să asigure o protecție suficientă împotriva aerului cald sau vaporilor periculoși provenind din bucătării, compartimentul pompelor etc. Atenție deosebită trebuie acordată riscului posibil de explozie ca urmare a expunerii anumitor substanțe explozive la emisiile radio.

7.7 Chesoanele pentru păstrarea materialelor explozive trebuie să fie amplasate pe puntea deschisă cel puțin la 0,1 m deasupra acesteia și la aceeași distanță de orice ruf, în locuri de unde se poate arunca ușor conținutul peste bord.

7.8 Magaziile integrate trebuie să fie construcții fixe etanșe la apă și să fie formate din pereți permanenți de tip A-15. Se pot permite pereți de tip A-0, dacă încăperile adiacente magaziei nu conțin produse inflamabile.

7.9 Magaziile trebuie să fie izolate cu materiale incombustibile dacă este necesar pentru prevenirea condensării vaporilor de apă.

7.10 Corpurile de iluminat, care sunt instalate în magazii, trebuie să fie în execuție antiex și să fie echipate cu globuri și apărători. Comanda instalațiilor de iluminat trebuie să se facă din exteriorul magaziei. Un indicator luminos trebuie să fie prevăzut în locul de comutare pentru indicarea că circuitele sunt alimentate. Alt echipament electric și alte cabluri nu trebuie să fie instalate în magazii sau să treacă prin acestea, cu excepția cablurilor electrice pozate în canale etanșe la apă.

7.11 Prin magazii pot trece tubulaturile de apă dulce sau apă de mare, ale instalațiilor de santină, precum și tubulaturile instalațiilor montate în magazii. Tubulaturile altor instalații pot trece prin magazia de explozivi numai dacă sunt pozate în canale etanșe la apă.

7.12 Magaziile trebuie să fie prevăzute cu un dispozitiv prin care ele să poată fi închise în siguranță în vederea evitării accesului persoanelor neautorizate.

7.13 Stelaje, stâlpi de sprijin, grilaje sau alte dispozitive trebuie să fie instalate pentru asigurarea depozitării în siguranță a explozibililor în containerele lor de transport aprobate după o minimă curățenie.

7.14 Pardoselile magaziiilor pentru materiale explozive se vor prevedea cu o acoperire permanentă, nederapantă care nu produce scântei.

7.15 Magaziile independente trebuie să fie cu construcții din metal, etanșe la intemperii. Interiorul trebuie să fie căptușit cu o izolație incombustibilă care să asigure standardul A-15.

7.16 Terminalele electrice de la magaziile independente pentru conectarea la instalația electrică a navei trebuie să fie etanșe la apă și să aibă o etichetă cu indicarea necesarului de energie al magaziei.

7.17 Pe magaziile independente se va prevedea o etichetă indicând greutatea lor proprie și greutatea maximă admisibilă a materialelor explozive.

7.18 Chesoanele trebuie să fie de construcție metalică, etanșă la apă, cu grosimea pereților și capacului de cel puțin 3 mm. În cazul în care chesoanele sunt expuse în mod direct la razele soarelui, se vor prevedea parasolare.

7.19 Magaziile integrate trebuie să fie prevăzute cu ventilație naturală sau mecanică, dotate cu ecrane contra flăcării, pentru a menține temperatura magaziei sub 38 °C.

7.20 Magaziile independente trebuie să fie prevăzute cu ventilație naturală, dotate cu ecrane contra flăcării.

7.21 În magaziile integrate și independente trebuie să fie montată o instalație de stingere a incendiului cu sprinklere cu un debit de 24 l/m<sup>2</sup> pe minut. Mijloace echivalente pot fi acceptate de către Administrație. Comenzile trebuie să fie inscripționate vizibil conform funcției lor.

7.22 Magaziile integrate și magaziile independente se vor inscripționa în mod clar, cu următorul conținut:

- .a compartimentul este o magazie de explozibili
- .b luminile aprinse și flacăra trebuie ținute departe

- .c ușa magaziei de explozivi trebuie ținută închisă
- .d chibriturile și brichetele trebuie să fie înlăturate înaintea intrării
- .e a nu se ridica împreună cu conținutul (în cazul magaziiilor independente).

7.23 Chesoanele se vor inscripționa în mod clar, cu următorul conținut:

- .a containerul este un cheson pentru păstrarea materialelor explozive;
- .b luminile aprinse și flacăra trebuie ținute departe;
- .c chesonul va fi ținut închis.

7.24 Elementele detonante trebuie să fie păstrate separat de alte materiale explozive.

## **CAPITOLUL 8 – MIJLOACE DE SALVARE**

8.1 Cerințele din capitolul III al Convenției SOLAS 1974\* trebuie aplicate cu precizările date mai jos.

8.2 O navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de peste 50 persoane trebuie să corespundă cerințelor din capitolul III al Convenției SOLAS 1974\* pentru navele de pasageri angajate în voiaje internaționale care nu sunt voiaje internaționale scurte.

8.3 O navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 persoane trebuie să corespundă cerințelor din capitolul III al Convenției SOLAS 1974\* pentru nave de marfă, altele decât nave cisternă. Totuși, aceste nave pot fi dotate cu mijloace de salvare în conformitate cu 8.2, dacă ele corespund cerințelor de compartimentare pentru navele care transportă un personal de specialitate de peste 50 persoane.

8.4 Regulile 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 38.6, 44 și 45 din capitolul III al Convenției SOLAS 1974 nu se aplică navelor cu destinație specială.

8.5 Dacă în capitolul III al Convenției SOLAS 1974\* se utilizează termenul „pasager”, acesta trebuie să însemne „personal de specialitate” în sensul acestui Cod.

## **CAPITOLUL 9 – RADIOCOMUNICAȚII**

9.1 Fără a contraveni dreptului Administrației de a impune cerințe mai severe decât acelea specificate în prezentul Cod, navele cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor pentru nave de marfă din capitolul IV al Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

9.2 Navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 1600 care operează într-o zonă considerată de către Administrație a fi acoperită în mod corespunzător de facilități radiotelefonice, pot fi exceptate de către Administrație de la conformitatea cu regula 3 din capitolul IV a Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, cu condiția ca nava să corespundă regulii 4 din capitolul IV.

---

\* Toate referirile din acest capitol la regulile din Convenția SOLAS 1974 se referă la rezoluția MSC.6(48), adoptată la 17 iunie 1983.

## CAPITOLUL 10 –SIGURANȚA NAVIGAȚIEI

Navele cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor capitolului V al Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

### APENDICE

#### FORMULAR DE CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

#### CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

(*Sigiliul oficial*)

(*Tara*)

Eliberat în virtutea prevederilor Codului de siguranță pentru nave cu destinație specială și din împuternicirea Guvernului

.....  
(*numele complet al țării*)

de către.....

(*numele complet al persoanei competente sau organizației conform prevederilor Codului*)

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Portul de înmatriculare	Tonajul brut	Numărul maxim al personalului de specialitate (inclusiv pasagerii care vor fi transportați)

Destinația specială a navei .....

Data construcției .....

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL CĂ:

- 1 Nava a fost inspectată în conformitate cu cerințele regulii 1.6 din Cod.
- 2 În urma inspecției s-a constatat că:
  - 2.1 starea tehnică a corpului, mașinilor și echipamentului a fost satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava respectă prevederile capitolelor 2, 3, 4 și 5 din Cod;
  - 2.2 mijloacele de salvare prevăzute pentru un număr total de ..... persoane și nu mai mult. Bărcile de salvare și plutele de salvare au fost echipate în conformitate cu prevederile Codului ;
  - 2.3 nava a fost dotată cu un aparat de lansare a bandulei și cu aparate radio portabile folosite pentru ambarcațiunile de salvare în conformitate cu prevederile Codului;
  - 2.4 nava respectă prevederile Codului cu privire la mijloacele de detectare a incendiului, mijloacele de stingere a incendiului și la planurile de combatere a incendiilor ;
  - 2.5 nava respectă cerințele Codului în ceea ce privește echipamentul de navigație de la bordul navei, scările de pilot și instalațiile mecanice de ridicare a piloților, precum și publicațiile maritime ;
  - 2.6 nava a fost dotată cu lumini, figuri, mijloace de producere a semnalelor sonore și a semnalelor de alertare pentru cazurile de pericol, în conformitate cu prevederile Codului și cu Regulamentul internațional pentru prevenirea coliziunilor pe mare, în vigoare;
  - 2.7 nava respectă prevederile Codului în ceea ce privește radiotelegrafia/radiotelefonie\* ;
  - 2.8 funcționarea instalației radiotelegrafice pentru bărcile de salvare cu motor și/sau aparatele radio portabile pentru ambarcațiunile de salvare, dacă este cazul, respectă prevederile Codului;
  - 2.9 din toate celelalte puncte de vedere nava corespunde prevederilor pertinente ale Codului.
- 3 Că nava, conform prevederii 1.4/1.7.4\* din Cod, este exceptată de la prevederile ..... din Cod.
- 4 Că navei i s-au dat/nu i s-au dat Certificatele eliberate conform Convenției SOLAS din 1974, așa cum a fost amendată prin Protocolul la SOLAS din 1978.

Prezentul certificat este valabil până la ..... sub rezerva efectuării inspecțiilor anuale și periodice în conformitate cu ..... din Cod.

Eliberat la .....

*(Locul de eliberare a certificatului)*

.....19.....  
*(Data eliberării)*

*(Semnătura persoanei oficiale  
autorizate să elibereze certificatul)*

*(Sigiliul sau ștampila autorității care a eliberat certificatul, după caz)*

\* Se elimină după caz.

**ATESTAREA INSPECȚIILOR ANUALE EFECTUATE LA CORP, MAȘINI ȘI  
ECHIPAMENTELE MENȚIONATE ÎN SECȚIUNEA 2.1 DIN ACEST CERTIFICAT**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că nava a fost inspectată în conformitate cu punctul 1.6 din Cod și s-a constatat că ea corespunde prevederilor relevante din Cod.

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

**ATESTAREA INSPECȚIILOR ANUALE ȘI PERIODICE  
EFECTUATE LA MIJLOACELE DE SALVARE ȘI ALTE ECHIPAMENTE  
MENȚIONATE ÎN SECȚIUNILE 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.8 ȘI 2.9 DIN ACEST  
CERTIFICAT**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că nava a fost inspectată în conformitate cu punctul 1.6' din Cod și s-a constatat că ea corespunde prevederilor relevante din Cod.

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală/periodică\*

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală/periodică\*

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

\* Se elimină după caz.



**ATESTAREA INSPECȚIILOR PERIODICE  
EFECTUATE LA INSTALAȚIILE RADIO MENȚIONATE ÎN SECȚIUNEA 2.7  
DIN ACEST CERTIFICAT**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că nava a fost inspectată în conformitate cu punctul 1.6 din Cod și s-a constatat că ea corespunde prevederilor relevante din Cod.

Inspecția periodică

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

Inspecția periodică

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

Inspecția periodică

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

**Aviz pentru extinderea acestui Certificat**

Nava corespunde prevederilor relevante din Cod și, în conformitate cu 1.7.3, acest Certificat trebuie acceptat ca fiind valabil până la:

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

MSC/Circ.739  
28 iunie 1996

**AMENDAMENTE LA CODUL DE SIGURANȚĂ PENTRU  
NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ  
(REZOLUȚIA A.534(13))**

1       Comitetul Securității Maritime, la cea de-a șaiszeci și șasea sa sesiune (de la 28 mai la 6 iunie 1996) a adoptat, în conformitate cu rezoluția A.534(13), amendamente la Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială, prezentate în anexă.

---

2       Aceste amendamente includ alte amendamente la cod, adoptate anterior de Comitet la sesiunile cincizeci și trei și cincizeci și patru, și circulate cu MSC/Circ.478.

3       Amendamentele sunt aduse în atenția guvernelor membre pentru luarea unor măsuri corespunzătoare.

**AMENDAMENTE LA CODUL DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ REFERITOR LA AMBARCAȚIUNILE DE SALVARE DE LA BORDUL NAVELOR ȘCOALĂ CU VELE**

- 1 Se amendează capitolul 1, paragraful 1.2 (Aplicare) al Codului, după cum urmează:
- „Cu excepția celor prevăzute la 8.3, Codul se aplică fiecărei nave noi cu destinație specială cu un tonaj brut care nu este mai mic de 500. De asemenea, Administrația poate aplica aceste prevederi, în măsura în care este rezonabil și posibil, navelor cu destinație specială cu un tonaj brut mai mic de 500.”
- 2 Se amendează capitolul 1, paragraful 1.3.4 al Codului, după cum urmează:
- „1.3.4 Cu excepția celor prevăzute la 8.3, „navă cu destinație specială” înseamnă o navă autopropulsată mecanic care, potrivit destinației sale, transportă la bord un personal de specialitate mai mare de 12 persoane, inclusiv pasageri. Navele cu destinație specială, cărora li se aplică acest Cod, includ următoarele tipuri:
- .a nave pentru cercetare, expediții și nave hidrografice;
  - .b nave școală pentru pregătirea personalului marinăresc;
  - .c nave pentru prelucrarea peștelui și balenelor care nu se utilizează la capturarea acestora;
  - .d nave pentru prelucrarea altor resurse vii ale mării care nu se utilizează la capturarea acestora;
  - .e alte nave cu caracteristici de construcție și moduri de exploatare similare navelor menționate la .1 până la .4, care, în opinia Administrației, pot fi incluse în această grupă.”
- 3 Se înlocuiește capitolul 8 cu următorul:

**“CAPITOLUL 8 – MIJLOACE DE SALVARE<sup>1</sup>”**

- 8.1 Cerințele capitolului III din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată, trebuie aplicate cu precizările de mai jos.
- 8.2 O navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate mai mare de 50 de persoane trebuie să corespundă cerințelor cuprinse în capitolul III din Convenția SOLAS 1974 pentru nave de pasageri angajate în voiaje internaționale care nu sunt voiaje internaționale scurte.

<sup>1</sup> Toate referirile din acest capitol la regulile Convenției SOLAS 1974 sunt acelea amendate în 1983.

8.3 Fără a contraveni prevederilor 8.2, navele școală cu vele care transportă un personal de specialitate mai mare de 50 persoane (cursanți), fie că sunt sau nu autopropulsate mecanic și indiferent de tonajul lor brut, pot ca în loc să respecte cerințele regulilor 20.1.1, 20.1.2 sau 20.1.3 din capitolul III din Convenția SOLAS 1974:

- .a să corespundă cerințelor regulii 20.1.5 din capitolul III din Convenția SOLAS 1974, incluzând prevederea a cel puțin unei bărci de urgență conform regulii 20.2.2 din capitolul III; și
- .b suplimentar, să aibă la bord un costum hidrotermic care să corespundă regulii 33 din capitolul III din Convenția SOLAS 1974 pentru fiecare persoană de la bord, în afară de cazul în care:
  - .i) pentru lansarea la apă a plutelor de salvare sunt prevăzute grui sau
  - .ii) nava este în mod constant angajată în zone cu climă caldă, unde, după opinia Administrației, costumele hidrotermice nu sunt necesare.

8.4 O navă cu destinație specială care transportă un personal de specialitate de cel mult 50 de persoane trebuie să corespundă cerințelor din capitolul III din Convenția SOLAS 1974 pentru nave de marfă, altele decât nave cisternă. Totuși, aceste nave pot fi dotate cu mijloace de salvare în conformitate cu 8.2, dacă ele corespund cerințelor de compartimentare pentru navele care transportă un personal de specialitate de peste 50 de persoane.

8.5 Regulele 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 45 și 46 din capitolul III din Convenția SOLAS 1974 nu sunt aplicabile navelor cu destinație specială.

8.6 Dacă în Capitolul III din Convenția SOLAS 1974 se utilizează termenul „pasager”, în sensul acestui Cod el trebuie înțeles ca „personal de specialitate”.

4 Se înlocuiește capitolul 9 cu următorul:

### **„CAPITOLUL 9 – RADIOCOMUNICAȚII**

Navele cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor capitolului IV din Convenția SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.”

5 Se înlocuiește „Formular de Certificat de siguranță pentru nave cu destinație specială” existent cu formularul revizuit dat în Apendice, care trebuie să fie suplimentat cu o „Listă a echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nave cu destinație specială (Formular SPS)” dată în anexa sa.

**APENDICE**

*Formular de Certificat de siguranță pentru nave cu destinație specială*

**CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ**

Acest Certificat trebuie să fie suplimentat cu o Listă a echipamentului (Formular SPS)

(*Sigiliul oficial*)

(*Statul*)

Eliberat în virtutea prevederilor

**CODULUI DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ**

din împuternicirea Guvernului

---

\_\_\_\_\_

(*numele statului*)

de către

\_\_\_\_\_

(persoana sau organizația autorizată)

*Caracteristicile navei*<sup>2</sup>

Numele navei.....

---

<sup>2</sup> Alternativ, caracteristicile navei pot fi scrise pe orizontală în casete.

Numărul sau literele distinctive.....

Portul de înmatriculare.....

Tonajul brut.....

Zonele maritime în care nava  
este certificată să opereze (regula IV/2 din SOLAS).....

Numărul IMO<sup>3</sup> .....

Destinația specială a navei .....

Data la care s-a pus chila sau nava a fost într-un stadiu  
similar de construcție sau, când este cazul, data la care  
s-au început lucrările pentru o conversie sau  
o transformare sau modificare cu caracter major .....

---

**SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL CĂ:**

- 1 Nava a fost inspectată în conformitate cu cerințele regulii 1.6 din Cod.
- 2 În urma inspecției s-a constatat că:
  - 2.1 nava respectă prevederile Codului cu privire la:
    - .a structură, mașini principale și auxiliare, căldări și alte recipiente sub presiune;
    - .b dispunerea și detaliile privind compartimentarea etanșă;
  - 2.2 nava respectă prevederile Codului cu privire la protecția constructivă contra incendiilor, la instalațiile și mijloacele de protecție contra incendiului și planurile de combatere a incendiilor;
  - 2.3 mijloacele de salvare și echipamentul bărcilor de salvare, plutelor de salvare și al bărcilor de urgență au fost prevăzute în conformitate cu prevederile Codului;
  - 2.4 nava a fost dotată cu un aparat de lansare a bandulei și cu instalații radio folosite pe mijloacele de salvare în conformitate cu prevederile Codului;
  - 2.5 nava corespunde prevederilor Codului în ceea ce privește instalațiile radio;
  - 2.6 funcționarea instalațiilor radio folosite pe mijloacele de salvare a fost în conformitate cu prevederile Codului;

---

<sup>3</sup> Se face referire la Schema cu numărul IMO de identificare a navelor, adoptată de către Organizație prin rezoluția A.600(15).

- 2.7 nava respectă prevederile Codului în ceea ce privește echipamentul de navigație de la bordul navei, mijloacele de îmbarcare pentru piloți și publicațiile maritime;
- 2.8 nava a fost dotată cu lumini, figuri, mijloace de producere semnale sonore și semnale de alertare pentru cazurile de sinistru, în conformitate cu prevederile Codului și cu Regulamentul internațional pentru prevenirea coliziunilor pe mare, în vigoare;
- 2.9 din toate celelalte puncte de vedere nava este în conformitate cu prevederile relevante ale Codului.
- 3 S-a eliberat/nu s-a eliberat<sup>4</sup> un Certificat de scutire.
- 4 Navei i s-au eliberat/nu i s-au eliberat<sup>4</sup> Certificate conform Convenției SOLAS 1974, așa cum a fost amendată.

Prezentul certificat este valabil până la .....

---

Eliberat la .....

*(Locul de eliberare a certificatului)*

.....  
*(Data eliberării)*

.....  
*(Semnătura persoanei oficiale  
autorizate să elibereze certificatul)*

*(Sigiliul sau ștampila autorității care a eliberat certificatul, după caz)*

---

<sup>4</sup> Se elimină după caz.

**ATESTAREA INSPECȚIILOR ANUALE EFECTUATE LA CORP, MAȘINI ȘI ECHIPAMENTELE MENȚIONATE ÎN SECȚIUNEA 2.1 DIN ACEST CERTIFICAT**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că nava a fost inspectată în conformitate cu punctul 1.6 din Cod și s-a constatat că ea corespunde prevederilor relevante din Cod.

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*



**ATESTAREA INSPECȚIILOR ANUALE ȘI PERIODICE  
EFECTUATE LA MIJLOACELE DE SALVARE ȘI ALTE ECHIPAMENTE  
MENȚIONATE ÎN SECȚIUNILE 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8 ȘI 2.9  
DIN ACEST CERTIFICAT**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că nava a fost inspectată în conformitate cu punctul 1.6 din Cod și s-a constatat că ea corespunde prevederilor relevante din Cod.

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală/periodică\*

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală/periodică\*

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

\* Se elimină după caz.

**ATESTAREA INSPECȚIILOR PERIODICE  
EFECTUATE LA INSTALAȚIILE RADIO MENȚIONATE ÎN SECȚIUNEA 2.5  
DIN ACEST CERTIFICAT**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că nava a fost inspectată în conformitate cu punctul 1.6 din Cod și s-a constatat că ea corespunde prevederilor relevante din Cod.

Inspecția periodică :

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

Inspecția periodică :

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

Inspecția periodică :

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

Inspecția anuală :

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

**Acceptare pentru extinderea acestui Certificat**

Nava corespunde prevederilor relevante din Cod și, în conformitate cu 1.7.3, acest Certificat este acceptat ca fiind valabil până la:

Semnat:.....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul: .....

Data: .....

*(Sigiliul sau stampila autorității, după caz)*

ANEXĂ

*Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nave cu destinație specială  
(Formular SPS)*

Această Listă trebuie să fie permanent atașată la  
Certificatul de siguranță pentru nave cu destinație specială

**LISTA ECHIPAMENTULUI PENTRU CONFORMITATE CU CODUL DE  
SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ**

**1**      *Caracteristicile navei*

Numele navei.....

Numărul sau literele distinctive.....

Numărul personalului de specialitate (inclusiv pasagerii) pentru  
care este autorizată .....

Numărul minim de persoane având calificările necesare pentru a opera  
instalații radio .....

**2**      *Date cu privire la mijloacele de salvare*

1	Numărul total al persoanelor pentru care sunt prevăzute mijloace de salvare	.....	
		<b>Babord</b>	<b>Tribord</b>
2	Numărul total de bărci de salvare	.....	.....
2.1	Numărul total de persoane ce pot fi preluate de acestea	.....	.....
2.2	Numărul de bărci de salvare parțial închise (SOLAS, regula III/42)	.....	.....
2.3	Numărul de bărci de salvare cu redresare automată parțial închise (SOLAS, regula III/43)	.....	.....
2.4	Numărul de bărci de salvare total închise (SOLAS, regula III/44)	.....	.....
2.5	Alte bărci de salvare	.....	.....
2.5.1	Numărul	.....	.....
2.5.2	Tipul	.....	.....

3	Numărul de bărci de salvare cu motor (incluse în numărul total al bărcilor de salvare arătat mai sus)	.....
3.1	Numărul de bărci de salvare dotate cu proiectoare	.....
4	Numărul de bărci de urgență	.....
4.1	Numărul de bărci care sunt incluse în numărul total de bărci de salvare arătat mai sus	.....
5	Plute de salvare	.....
5.1	Cele pentru care sunt cerute dispozitive de lansare la apă aprobate	.....
5.1.1	Numărul de plute de salvare	.....
5.1.2	Numărul de persoane care pot fi preluate de acestea	.....
5.2	Cele pentru care nu se cer dispozitive de lansare la apă aprobate	.....
5.2.1	Numărul de plute de salvare	.....
5.2.2	Numărul de persoane care pot fi preluate de acestea	.....
6	Aparate plutitoare	.....
6.1	Numărul de aparate	.....
6.2	Numărul de persoane care pot primi ajutor	.....
7	Numărul de colaci de salvare	.....
8	Numărul de veste de salvare	.....
9	Costume hidrotermice	.....
9.1	Numărul total	.....
9.2	Numărul de costume care corespund cerințelor pentru vestele de salvare	.....
10	Numărul de mijloace de protecție termică <sup>1)</sup>	.....
11	Instalații radio utilizate pe mijloacele de salvare	.....
11.1	Numărul de transpondere radar	.....
11.2	Numărul de aparate radiotelefonice VHF de emisie-recepție	.....

<sup>1)</sup> Excluzând cele cerute prin SOLAS regulile III/38.5.1.24, III/41.8.31 și III/47.2.2.13.

## 3 Date cu privire la instalațiile radio

Articolul	Existent la bord
1 Sisteme primare	
1.1 Instalație radio VHF	
1.1.1 Procesor ASN	.....
1.1.2 Receptor de veghe ASN	.....
1.1.3 Radiotelefonie	.....
1.2 Instalație radio MF	.....
1.2.1 Procesor ASN	.....
1.2.2 Receptor de veghe ASN	.....
1.2.3 Radiotelefonie	.....
1.3 Instalație radio MF/HF	.....
1.3.1 Procesor ASN	.....
1.3.2 Receptor de veghe ASN	.....
1.3.3 Radiotelefonie	.....
1.3.4 Radiotelegrafie cu imprimare directă	.....
1.4 Stație de comunicații navă-uscat INMARSAT	.....
2 Mijloace secundare de alarmare	.....
3 Echipamente pentru recepționarea informațiilor privind siguranța maritimă	.....
3.1 Receptor NAVTEX	.....
3.2 Receptor AGG	.....
3.3 Receptor radiotelegrafic HF cu imprimare directă	.....
4 Radiobalize pentru localizarea sinistrelor prin satelit	.....
4.1 COSPAS - SARSAT	.....
4.2 INMARSAT	.....
5 Radiobalize pentru localizarea sinistrelor VHF	.....
6 Transponder radar naval	.....
7 Receptor de veghe pe frecvența radiotelefonică pentru caz de pericol de 2.182 kHz <sup>2)</sup>	.....
8 Dispozitiv pentru generarea semnalului de alarmă radiotelefonic pe 2.182 kHz <sup>3)</sup>	.....

<sup>2)</sup> Dacă Comitetul Securității Maritime nu stabilește altă dată, acest punct nu este necesar a fi reprodus în lista atașată la certificatele eliberate după 1 februarie 1999.

<sup>3)</sup> Acest punct nu este necesar a fi reprodus în lista atașată la certificatele eliberate după 1 februarie 1999.

4 *Metode folosite pentru a asigura disponibilitatea instalațiilor radio (regulile IV/15.6 și 15.7 din SOLAS)*

4.1 Dublarea echipamentului .....

4.2 Întreținerea la țărm .....

4.3 Capacitatea de întreținere pe mare .....

5 *Nave cu destinație specială construite înainte de 1 februarie 1995 care nu corespund tuturor cerințelor aplicabile ale capitolului IV al Convenției SOLAS, așa cum a fost amendată.<sup>5</sup>*

	Cerințele regulilor	Existent la bord
Ore de ascultare pe operator	.....	.....
Numărul de operatori	.....	.....
Dacă este montată alarma automată	.....	.....
Dacă este montată instalația principală	.....	.....
Dacă este montată instalația de rezervă	.....	.....
Dacă transmițătoarele principale și de rezervă sunt separate electric sau sunt combinate	.....	.....

6 *Navele cu destinație specială construite înainte de 1 februarie 1992 care nu îndeplinesc în totalitate cerințelor aplicabile ale capitolului III al Convenției SOLAS, așa cum a fost amendată.<sup>6</sup>*

	Existent la bord
Instalație radiotelegrafică pentru bărcile de salvare	.....
Aparat de radio portabil pentru ambarcațiunile de salvare	.....
Radiobaliză pentru localizarea sinistrelor pentru ambarcațiunile de salvare (121,5 MHz și 243,0 MHz)	.....
Aparat radiotelefonice de emisie-recepție	.....

<sup>5</sup> Această secțiune nu este necesar a fi reprodusă în lista atașată la certificatele eliberate după 1 februarie 1999.

<sup>6</sup> Această secțiune nu este necesar a fi reprodusă în lista atașată la certificatele eliberate după 1 februarie 1995.

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că această listă este corectă din toate punctele de vedere.

Eliberată la.....

*(Locul de eliberare a listei)*

.....  
*(Data eliberării)*

.....  
*(Semnătura persoanei oficiale  
autorizate legal să elibereze lista)*

*(Sigiliul sau ștampila autorității care a eliberat lista, după caz)*

RESOLUTION A.534(13)

*Adopted on 17 November 1983  
Agenda item 5(b)*

CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

A

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 16(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations concerning maritime safety,

~~NOTING that specialized types of ships with unusual design and operational characteristics may differ from those of conventional merchant ships subject to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,~~

ALSO NOTING that by virtue of the specialized nature of the work undertaken by these ships, special personnel are carried, who are neither crew members nor passengers as defined in the above Convention,

RECOGNIZES that certain safety standards supplementing those of the 1974 SOLAS Convention may be required for special purpose ships,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Maritime Safety Committee at its forty-eighth session,

1. ADOPTS the Code of Safety for Special Purpose Ships (SPS Code), the text of which is set out in the Annex to this resolution;
2. INVITES all Governments concerned:
  - (a) to take appropriate steps to give effect to the Code as soon as possible;
  - (b) to inform IMO of measures taken for the application of the Code and of the date from which new special purpose ships should comply with the provisions of the Code.

B

THE ASSEMBLY,

HAVING ADOPTED the Code of Safety for Special Purpose Ships (SPS Code),

RECOGNIZING that new types of special purpose ships or new designs or operational features may be introduced in the future,

AUTHORIZES the Maritime Safety Committee to amend the Code as necessary.



ANNEX

CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

PREAMBLE

1 The Code has been developed to provide an international standard of safety for special purpose ships of new construction the application of which will facilitate operation of such ships and result in a level of safety for the ships and their personnel equivalent to that required by the International Convention for the Safety of Life at Sea in force.

2 For the purposes of this Code a special purpose ship is a ship of not less than 500 gross tonnage which carries more than 12 special personnel, i.e. persons who are specially needed for the particular operational duties of the ship and are in addition to those persons required for the normal navigation, engineering and maintenance of the ship or engaged to provide services for the persons carried on board.

3 Because special personnel are expected to be able bodied with a fair knowledge of the layout of the ship and have received some training in safety procedures and the handling of the ship's safety equipment, the special purpose ships on which they are carried need not be considered or treated as passenger ships.

4 In developing the safety standards for this Code it has been necessary to consider;

- .1 the number of special personnel being carried; and
- .2 the design and size of the ship in question.

5 Recognizing that for certain limited areas of operation and service characteristics it would be unreasonable to apply the Code in full, the possibility of relaxations has been introduced by the concept of near-coastal voyages.

6 While the Code has been developed for new ships of 500 gross tonnage and above, Administrations may consider the application of the provisions of the Code also to ships of lesser tonnage. The term "new ship" has not been defined in order to give any Administration discretion to decide the effective date of entry into force.

7 For facilitating the operation of special purpose ships this Code provides for a certificate, called a Special Purpose Ship Safety Certificate, which should be issued to every special purpose ship. Where a special purpose ship is normally engaged on international voyages as defined in the 1974 SOLAS Convention it should, in addition, also carry SOLAS Safety Certificates, either:

- .1 for a passenger ship with a SOLAS Exemption Certificate; or
- .2 for a cargo ship with a SOLAS Exemption Certificate, where necessary;

as the Administration deems appropriate.

## CONTENTS

Chapter 1	GENERAL
Chapter 2	STABILITY AND SUBDIVISION
Chapter 3	MACHINERY INSTALLATIONS
Chapter 4	ELECTRICAL INSTALLATIONS
Chapter 5	PERIODICALLY UNATTENDED MACHINERY SPACES
Chapter 6	FIRE PROTECTION
Chapter 7	EXPLOSIVES STOWAGE
Chapter 8	LIFE-SAVING APPLIANCES
Chapter 9	RADIOCOMMUNICATIONS
Chapter 10	SAFETY OF NAVIGATION
<hr/>	
Appendix	FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

### CHAPTER 1 – GENERAL

1.1 The purpose of the Code is to recommend design criteria, construction standards and other safety measures for special purpose ships.

#### 1.2 Application

The Code applies to every new special purpose ship of not less than 500 gross tonnage. The Administration may also apply these provisions as far as reasonable and practicable to special purpose ships of less than 500 gross tonnage.

#### 1.3 Definitions

For the purpose of this Code the definitions given hereunder apply. For terms used but not defined in this Code, the definitions as given in the 1974 SOLAS Convention apply.

1.3.1 "Crew" means all persons carried on board the ship to provide navigation and maintenance of the ship, its machinery, systems, and arrangements essential for propulsion and safe navigation or to provide services for other persons on board.

1.3.2 "Passenger" means every person other than:

- .1 the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and
- .2 a child under one year of age.

1.3.3 "Special personnel" means all persons who are not passengers or members of the crew or children of under one year of age and who are carried on board in connection with the special purpose of that ship or because of special work being carried out aboard that ship. Wherever in this Code the number of special personnel appears as a parameter it should include the number of passengers carried on board which may not exceed 12.

1.3.4 "Special purpose ship" means a mechanically self-propelled ship which by reason of its function carries on board more than 12 special personnel including passengers. Special purpose ships to which this Code applies include the following types:

- .1 ships engaged in research, expeditions and survey;
- .2 ships for training of marine personnel;
- .3 whale and fish factory ships not engaged in catching;
- .4 ships processing other living resources of the sea, not engaged in catching;
- .5 other ships with design features and modes of operation similar to ships referred to in .1 to .4 which in the opinion of the Administration may be referred to this group.

1.3.5 "1974 SOLAS Convention as amended", unless otherwise stated, means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolution MSC.1(XLV) adopted on 20 November 1981.

1.3.6 "Near-coastal voyage" means a voyage in the vicinity of the coast of an Administration as defined by that Administration.

1.3.7 "Length (L)" means 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel, the waterline on which this length is measured should be parallel to the designed waterline. The length (L) should be measured in metres.

1.3.8 "Breadth (B)" means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) should be measured in metres.

1.3.9 "Permeability" in relation to a space is the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

## 1.4 Exemptions

1.4.1 A special purpose ship which engages in a near-coastal voyage may be exempted from any of the requirements of the present Code, provided that it complies with safety requirements which are appropriate for this limited area of operation.

1.4.2 A ship which is not normally engaged as a special purpose ship which undertakes an exceptional single voyage as a special purpose ship may be exempted by the Administration from the provisions of this Code provided that it complies with safety requirements which in the opinion of the Administration are adequate for the voyage which is to be undertaken by the ship.

## 1.5 Equivalents

1.5.1 Where the Code requires that a particular fitting, material, appliance, apparatus, item of equipment or type thereof should be fitted or carried in a unit, or that any particular provision should be made, or any procedure or arrangement should be complied with, the Administration may allow any other fitting, material, appliance, apparatus, item of equipment or type thereof to be fitted or carried, or any other provision, procedure or arrangement to be made in that unit, if it is satisfied by trial thereof or otherwise that such fitting, material, appliance, apparatus, item of equipment or type thereof or that any particular provision, procedure or arrangement is at least as effective as that required by the Code.

1.5.2 When an Administration so allows any fitting, material, appliance, apparatus, item of equipment or type thereof, or provision, procedure, arrangement, novel design or application to be substituted hereafter, it should communicate to the Organization the particulars thereof, together with a report on the evidence submitted, so that the Organization may circulate the same to other Governments for the information of their officers.

## 1.6 Surveys

Every special purpose ship should be subject to the surveys as specified for cargo ships, other than tankers, in the 1974 SOLAS Convention as amended by the 1978 SOLAS Protocol, which should cover the provisions of this Code.

## 1.7 Certification

1.7.1 A certificate may be issued after survey in accordance with 1.6 either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

1.7.2 The certificate should be drawn up in the official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in the appendix to the Code. If the language used is neither English nor French, the text should include a translation into one of these languages.

1.7.3 The duration and validity of the certificate should be governed by the respective provisions for cargo ships in the 1974 SOLAS Convention as amended by the 1978 SOLAS Protocol.

1.7.4 If a certificate is issued for a special purpose ship of less than 500 gross tonnage, this certificate should indicate to what extent relaxations in accordance with 1.2 were accepted.

## CHAPTER 2 – STABILITY AND SUBDIVISION

2.1 The intact stability of special purpose ships of under 100 m in length should comply with the provisions in resolution A.167(ES.IV) except that the alternative criteria given in 2.5.2 of the Guidelines for the Design and Construction of Offshore Supply Vessels may be used for special purpose ships of similar design and characteristics. The intact stability of special purpose ships of 100 m in length and above should be to the satisfaction of the Administration.

2.2 The subdivision and damage stability of special purpose ships carrying not more than 200 special personnel should be adequate to meet the survival standard specified in 2.5, after sustaining assumed side damage to the extent given in 2.3, in locations along the ship's length as specified in 2.2.1 and 2.2.2 for any condition of loading. These requirements should govern this operating draught for any actual condition of loading provided the draught is in no case greater than that corresponding to the minimum freeboard calculated in accordance with the International Convention on Load Lines in force.

2.2.1 In a special purpose ship carrying not more than 50 special personnel the damage should be assumed to occur anywhere in its length between transverse watertight bulkheads, spaced at a distance of not less than the longitudinal extent of side damage specified in 2.3.1, except involving damage to the machinery space. A special purpose ship of not more than 50 m in length and carrying not more than 50 special personnel may be exempted from the subdivision requirements of this Code provided that it complies with safety requirements which the Administration may deem appropriate for the area of operation.

2.2.2 In a special purpose ship carrying more than 50 but not more than 200 special personnel the damage should be assumed to occur anywhere in its length between transverse watertight bulkheads spaced at a distance of not less than the longitudinal extent of side damage specified in 2.3.1. In any such special purpose ship having a length of 100 m and over the assumed damage at the forward end should include damage to the collision bulkhead:

2.2.3 A special purpose ship carrying more than 200 special personnel should meet the subdivision and damage stability requirements for a passenger ship carrying that number of passengers.

2.3 Subject to the provisions of this section the extent of damage should be assumed as follows:

2.3.1 Longitudinal extent:  $1/3L^{\frac{2}{3}}$  or 14.5 m, whichever is less.

2.3.2 Transverse extent:  $B/5$  or 11.5 m, whichever is less (measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line).

2.3.3 Vertical extent: from the moulded line of the bottom shell plating at centreline upwards without limit.

2.3.4 If any damage of a lesser extent than that specified in 2.3.1, 2.3.2 and/or 2.3.3 results in a more severe condition, such damage should be taken into account.

2.3.5 If pipes, ducts, trunks or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements should be such that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be flooded for each case of damage.

2.4 The requirements of 2.2 should be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments, the distribution of dry cargo, the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids and should be based on the following provisions:

2.4.1 The permeability of spaces assumed to be damaged should be as follows:

Spaces	Permeabilities
Appropriated to cargo	by calculation, but not less than 0.60
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Intended for voids	0.95

2.4.2 Wherever as a result of assumed damage a tank is penetrated, it should be assumed that any liquid therein is completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the final plane of equilibrium.

2.5 The ship may be regarded as achieving the required survival standard if the following conditions are met:

2.5.1 The damage waterline before the equalization and/or in the process thereof should be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings include air-pipes, ventilators and openings which are closed by means of weathertight doors or hatch covers but may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors and sidescuttles of the non-opening type.

2.5.2 The angle of heel due to unsymmetrical flooding should not exceed 20° prior to equalization and after equalization should not exceed:

- 7° — in the case of flooding between adjacent transverse watertight bulkheads as required in 2.2.1 and 2.2.2
- 12° — in the case of flooding involving the collision bulkhead as required in 2.2.2. In special cases the Administration may allow additional heel due to the unsymmetrical moment but in no case should the final heel exceed 15°.

2.5.3 The initial metacentric height of a ship in the final stage of flooding for the static equilibrium position in case of symmetrical flooding and for the upright position in case of unsymmetrical flooding as calculated by the constant displacement method should be not less than 0.05 m before appropriate measures to increase the metacentric height have been taken.

2.5.4 The righting lever curve at the final stage of flooding should have a minimum range of 20° beyond the position of equilibrium in association with a maximum righting lever of at least 100 mm within this range. Unprotected openings should not be immersed within this range of residual stability except where the space concerned is included in damage stability calculations as a floodable space. Within this range the immersion of all openings listed in 2.5.1 and other openings capable of being closed watertight may be permitted.

2.5.5 The Administration should be satisfied that the damage stability and trim are sufficient during intermediate stages of flooding.

2.6 The ship should be designed so as to keep unsymmetrical flooding to a minimum consistent with efficient arrangements. The means adopted for equalization of the ship should, where practicable, be self-acting, but in any case where controls to cross-flooding fittings are provided they should be operable from above the bulkhead deck. All such fittings and controls should be acceptable to the Administration.

2.7 The requirements of regulations 9 to 20 and 22 to 25 of part B of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended should be met as follows:

- 1 Regulations 9, 12, 14, 18, 19, 22, 23, 24, 25 by all special purpose ships, as applicable;
- 2 Regulation 10 by special purpose ships carrying more than 50 special personnel;
- 3 Regulation 11 by special purpose ships carrying not more than 50 special personnel;
- 4 Regulations 17 and 20 by special purpose ships carrying more than 200 special personnel;
- 5 Regulation 15 for all special purpose ships except that for special purpose ships of not more than 50 m in length exemptions may be granted by the Administration;
- 6 Regulations 13 and 16 are not applicable.

---

## 2.8 Bilge pumping arrangements

2.8.1 A ship carrying not more than 50 special personnel should meet the requirements of regulation 21.1 and 21.3 of part B of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended and the following:

- 1 The bilge pumping system required by regulation 21.1 should be capable of operation after side damage specified in 2.3 in the locations along the ship's length specified in 2.2.1. For this purpose wing suction should generally be fitted except in narrow compartments at the end of the ship, where one suction may be sufficient. In compartments of unusual form, additional suction may be required. Arrangements should be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Where, for particular compartments, the Administration is satisfied that the provision of drainage may be undesirable, it may allow such provisions to be dispensed with, provided the survival capability of the ship will not be impaired.
- 2 Provision should be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded in the event of the pipe being severed or otherwise damaged by collision in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated within the transverse extent of damage, as specified in 2.3 in the locations along the ship's length as specified in 2.2.1, a nonreturn valve should be fitted to the pipe in the compartment containing the open end.
- 3 Distribution boxes, cocks and valves in connection with the bilge pumping system should be arranged so that, in the event of flooding of a compartment other than the machinery space, one of the bilge pumps may be operative on any compartment; in addition, damage to a pump or pipe located outside the machinery space and connected to the bilge main outboard of the transverse extent of damage as specified in 2.3 in the locations along the ship's length specified in 2.2.1 should not put the bilge pumping system out of action. The valves for controlling the bilge suction for spaces other than the machinery space should be capable of being operated from within the machinery space or from above the bulkhead deck.

2.8.2 A special purpose ship of not more than 50 m in length and carrying not more than 50 special personnel may be exempted from 2.8.1, provided that it complies with the safety requirements which the Administration may deem appropriate for the area of operation.

2.8.3 A ship carrying more than 50 special personnel should meet the requirements of regulation 21.1 and 21.2 of part B of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended.

### **CHAPTER 3 – MACHINERY INSTALLATIONS**

3.1 The requirements of regulations 26 to 28 and 30 to 39 of part C of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended should be met.

#### **3.2 Steering gear**

All installations should be in accordance with regulation 29 of part C of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended except that installations in special purpose ships carrying not more than 200 special personnel should, when applicable, be in accordance with regulation 29.6.1.2 and installations in special purpose ships carrying more than 200 special personnel should, when applicable, be in accordance with regulation 29.6.1.1.

---

### **CHAPTER 4 – ELECTRICAL INSTALLATIONS**

4.1 The requirements of regulations 40, 41 and 44 of part D of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended should be met.

#### **4.2 Emergency source of power**

4.2.1 Installations in special purpose ships carrying not more than 50 special personnel should be in accordance with regulation 43 of part D of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended and in addition special purpose ships of more than 50 m in length should meet the requirements of regulation 42.2.6.1 of that part.

4.2.2 Installations in special purpose ships carrying more than 50 special personnel should be in accordance with regulation 42 of part D of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended.

#### **4.3 Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin**

4.3.1 All installations should be in accordance with regulation 45.1 to 45.10 inclusive of part D of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended.

4.3.2 Installations on special purpose ships carrying more than 50 special personnel should also be in accordance with regulation 45.11 of part D of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended.

### **CHAPTER 5 – PERIODICALLY UNATTENDED MACHINERY SPACES**

5.1 The requirements of regulations 46 to 53 of part E of chapter II-1 of the 1974 SOLAS Convention as amended should be met.

#### **5.2 Special purpose ships carrying more than 200 special personnel**

Special purpose ships carrying more than 200 special personnel should be specially considered by the Administration as to whether or not their machinery spaces may be



periodically unattended and if so whether additional requirements to those stipulated in this chapter are necessary to achieve equivalent safety to that of normally attended machinery spaces.

## CHAPTER 6 – FIRE PROTECTION

6.1 For ships carrying more than 200 special personnel the requirements of chapter II-2 of the 1974 SOLAS Convention as amended for passenger ships carrying more than 36 passengers should be applied.

6.2 For ships carrying more than 50, but not more than 200, special personnel the requirements of chapter II-2 of the 1974 SOLAS Convention as amended for passenger ships carrying not more than 36 passengers should be applied.

6.3 For ships carrying not more than 50 special personnel the requirements of chapter II-2 of the 1974 SOLAS Convention as amended for cargo ships should be applied.

---

## CHAPTER 7 – EXPLOSIVES STOWAGE

7.1 Explosives associated with the special purpose of the ship should be stored in one of the following categories of magazines:

- .1 Integral magazines — those forming an integral part of the ship;
- .2 Independent magazines — that are non-integral, portable magazines with a capacity of 3 m<sup>3</sup> or greater;
- .3 Magazine boxes — that are non-integral, portable magazines with a capacity of less than 3 m<sup>3</sup>.

7.2 The following minimum provisions should be applied bearing in mind that additional provisions may be required by the Administration dependent on the nature of the explosives.

7.3 Integral magazines should not be located in close proximity to and never below accommodation spaces and not in close proximity to control spaces.

7.4 Integral magazines should not be located adjacent to a boiler room, engine room, galley or other space presenting a fire hazard. If it is necessary to construct the magazine in proximity to these areas, a cofferdam of at least 0.6 m should be provided separating the two spaces. Such a cofferdam should be provided with ventilation and should not be used for stowage. One of the bulkheads forming the cofferdam should be of A-15 construction unless there is adjacent machinery space of category A in which case A-30 is appropriate.

7.5 Access to integral magazines should preferably be from the open deck, but in no case through spaces mentioned in paragraphs 7.3 and 7.4.

7.6 Independent magazines and magazine boxes should be located on a weather deck in a location protected from direct impact of the sea. The location should provide sufficient protection against warm air or hazardous vapours being emitted from galleys, pump-rooms, etc. Due regard should be paid to the possible risk of subjecting certain explosives to radio emissions.

7.7 Magazine boxes should be located on a weather deck at least 0.1 m from the deck and any deck-house and in a position suitable for jettisoning the contents.

7.8 Integral magazines should be of permanent watertight construction and formed by permanent A-15 class divisions. A-0 class divisions may be allowed if spaces adjacent to the magazine do not contain flammable products.

7.9 Magazines should be insulated with non-combustible material as necessary to prevent the condensation of moisture.

7.10 Light fixtures installed in magazines should be equipped with globes and guards. Control of lighting systems should be from outside the magazine. An indicator light should be provided at the switch location to indicate when circuits are energized. Other electrical equipment and wiring should not be installed within or pass through magazines except electrical cables enclosed in a watertight trunk.

7.11 Piping of fresh or salt water and drainage systems and piping of systems installed in the magazines themselves may be routed through magazines. Piping of other systems should be permitted only if they are enclosed in a watertight trunk.

7.12 Magazines should be provided with a means whereby they may be securely locked to prevent unauthorized access.

7.13 Racks, stanchions, battens, or other devices should be installed to provide safe stowage of explosives in their approved shipping containers with a minimum of dunnage.

7.14 Decks of magazines should be covered with a permanent nonslip, nonspark covering.

7.15 Independent magazines should be of weathertight metal construction. The interior should be insulated with a non-combustible insulation providing an A-15 standard.

7.16 The electrical terminals on independent magazines for connection to the ship's electrical system should be of watertight construction and should bear a label plate denoting the power requirement of the magazine.

7.17 Independent magazines should bear a label plate stating light weight and maximum allowable weight of explosives.

7.18 Magazine boxes should be of watertight metal construction having a body and lid thickness of no less than 3 mm. Where the box may be exposed to direct sun, sun shields should be provided.

7.19 Integral magazines should be provided with natural or mechanical ventilation fitted with flame screen sufficient to maintain the magazine temperature below 38°C.

7.20 Independent magazines should be provided with efficient natural ventilation fitted with flame screen.

7.21 In integral and in independent magazines a sprinkler system should be installed with an application rate of 24 l/m<sup>2</sup> per minute. Equivalent means may be accepted by the Administration. The controls should be clearly marked as to their function.

7.22 Integral and independent magazines should be clearly labelled indicating:

- 1 the space is a magazine

- .2 open lights and flame should be kept away
- .3 the magazine door should be kept shut
- .4 matches and lighters should be removed prior to entering
- .5 not to lift with contents (in the case of independent magazines).

7.23 Magazine boxes should be clearly labelled indicating:

- .1 the container is a magazine box
- .2 open lights and flame should be kept away
- .3 the box should be kept shut.

7.24 Detonators should be stowed separately from the other explosives.

---

## **CHAPTER 8 – LIFE-SAVING APPLIANCES**

8.1 The requirements of chapter III of the 1974 SOLAS Convention\* should be applied with the specifications given hereunder.

8.2 A special purpose ship carrying more than 50 special personnel should comply with the requirements contained in chapter III of the 1974 SOLAS Convention\* for passenger ships engaged in international voyages which are not short international voyages.

8.3 A special purpose ship carrying not more than 50 special personnel should comply with the requirements contained in chapter III of the 1974 SOLAS Convention\* for cargo ships other than tankers. Such ships may however carry life-saving appliances in accordance with 8.2, if they comply with the subdivision requirements for ships carrying more than 50 special personnel.

8.4 Regulations 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 38.6, 44 and 45 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention\* are not applicable to special purpose ships.

8.5 Where in chapter III of the 1974 SOLAS Convention\* the term "passenger" is used, it should be read to mean "special personnel" for the purpose of this Code.

## **CHAPTER 9 – RADIOCOMMUNICATIONS**

9.1 Notwithstanding the right of the Administration to impose requirements higher than those specified herein, special purpose ships should comply with the provisions for cargo ships of chapter IV of the 1974 SOLAS Convention as amended.

9.2 Ships of 1,600 gross tonnage and upwards operating in an area which in the view of the Administration is adequately covered by radiotelephone facilities, may be exempted by the Administration from compliance with regulation 3 of chapter IV of the 1974 SOLAS Convention as amended provided that the ship complies with regulation 4 of chapter IV.

---

\* All references in this chapter to regulations of the 1974 SOLAS Convention refer to resolution MSC.6(48) adopted on 17 June 1983.

**CHAPTER 10 – SAFETY OF NAVIGATION**

The special purpose ships should comply with the provisions of chapter V of the 1974 SOLAS Convention as amended.

**APPENDIX**

**FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS**

**SPECIAL PURPOSE SHIP SAFETY CERTIFICATE**

*(Official seal)*

*(Country)*

Issued in compliance with provisions of the Code of Safety for Special Purpose Ships, and under the authority of the Government of

.....  
*(full designation of the country)*

by .....

*(full designation of the competent person or organization under the provisions of the Code)*

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage	Maximum number of special personnel (incl. passengers) to be carried

Ship's special purpose .....

Date of build .....

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with 1.6 of the Code.
- 2 That the survey showed:
  - 2.1 the condition of the hull, machinery and equipment was in all respects satisfactory and the ship complied with the relevant provisions of chapters 2, 3, 4 and 5 of the Code;
  - 2.2 the life-saving appliances provided for a total number of . . . . . persons and no more. The lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Code;
  - 2.3 the ship was provided with a line-throwing apparatus and portable radio apparatus for survival craft in accordance with the provisions of the Code;
  - 2.4 the ship complied with the provisions of the Code as regards fire-detecting appliances, fire-extinguishing appliances and fire control plans;
  - 2.5 the ship complied with the provisions of the Code as regards shipborne navigational equipment, pilot ladders and mechanical pilot hoists and nautical publications;
  - 2.6 the ship was provided with lights and shapes and means of making sound and distress signals in accordance with the requirements of the Code and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
  - 2.7 the ship complied with the provisions of the Code as regards radiotelegraphy/radiotelephony\*;
  - 2.8 the functioning of the radiotelegraphy installation for motor lifeboats and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complied with the provisions of the Code;
  - 2.9 in all other respects the ship complied with the relevant provisions of the Code.
- 3 That the ship under the provision of 1.4/1.7.4\* of the Code is exempted from the provisions of . . . . . of the Code.
- 4 That the ship has/has not\* been provided with Certificates issued under the 1974 SOLAS Convention as amended by the 1978 SOLAS Protocol.

This certificate is valid until . . . . . subject to the annual and periodical surveys in accordance with . . . . . of the Code.

Issued at:

*(Place of issue of certificate)*

..... 19 ..  
*(Date of issue)*

.....  
*(Signature of authorized official issuing the certificate)*

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

\* Delete as appropriate.

ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS RELATING TO HULL, MACHINERY AND  
EQUIPMENT REFERRED TO IN SECTION 2.1 OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to  
comply with the relevant provisions of the Code.

Annual survey:

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

Annual survey:

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

Annual survey:

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

Annual survey:

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND PERIODICAL SURVEYS RELATING TO  
LIFE-SAVING APPLIANCES AND OTHER EQUIPMENT REFERRED TO  
IN SECTIONS 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.8 AND 2.9  
OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Annual survey:

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

Annual/periodical\* survey:

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

Annual/periodical\* survey:

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

Annual survey:

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

\* Delete as appropriate.

**ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS RELATING TO RADIO INSTALLATIONS  
REFERRED TO IN SECTION 2.7 OF THIS CERTIFICATE**

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Periodical survey: Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

Periodical survey: Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

Periodical survey: Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

Annual survey: Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*

**Endorsement for the extension of the Certificate**

The ship complies with the relevant provisions of the Code, and this Certificate should, in accordance with 1.7.3, be accepted as valid until .....

Signed .....  
*(Signature of authorized official)*

Place .....

Date .....

*(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)*



INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR

Telephone: 0171-735 7611  
Fax: 0171-587 3210  
Telex: 23588 IMOLDN G



MSC/Circ.739  
28 June 1996

Ref. T4/3.03

---

**AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS  
(RESOLUTION A.534(13))**

- 1 The Maritime Safety Committee, at its sixty-sixth session (28 May to 6 June 1996), adopted, in accordance with resolution A.534(13), amendments to the Code of Safety for Special Purpose Ships, set out in the annex.
- 2 These amendments incorporate other amendments to the Code previously adopted by the Committee at its fifty-third and fifty-fourth sessions and circulated in MSC/Circ.478.
- 3 The amendments are brought to the attention of Member Governments for appropriate action.

\*\*\*

## ANNEX

**AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL-PURPOSE SHIPS  
IN RESPECT OF SURVIVAL CRAFT ON SAIL TRAINING SHIPS**

- 1 Amend chapter 1, paragraph 1.2 (Application) of the Code to read:

"Except as provided in 8.3, the Code applies to every new special purpose ship of not less than 500 gross tonnage. The Administration may also apply these provisions as far as reasonable and practicable to special purpose ships of less than 500 gross tonnage."

- 2 Amend chapter 1, paragraph 1.3.4 to read:

"1.3.4 Except as provided in 8.3, "special purpose ship" means a mechanically self-propelled ship which, by reason of its function, carries on board more than 12 special personnel including passengers. Special purpose ships to which this Code applies include the following types:

- .1 ships engaged in research, expeditions and survey;
- .2 ships for training of marine personnel;
- .3 whale and fish factory ships not engaged in catching;
- .4 ships processing other living resources of the sea, not engaged in catching;
- .5 other ships with design features and modes of operation similar to ships referred to in .1 to .4 which in the opinion of the Administration may be referred to this group."

- 3 Replace chapter 8 by the following:

**"CHAPTER 8 - LIFE-SAVING APPLIANCES<sup>1</sup>**

8.1 The requirements of chapter III of the 1974 SOLAS Convention, as amended, should be applied with the specifications given hereunder.

8.2 A special purpose ship carrying more than 50 special personnel should comply with the requirements contained in chapter III of the 1974 SOLAS Convention for passenger ships engaged in international voyages which are not short international voyages.

---

<sup>1</sup> All references in this chapter to regulations of the 1974 SOLAS Convention are those as amended in 1983.

8.3 Notwithstanding the provisions of 8.2, sail training ships, whether mechanically self-propelled or not and irrespective of their gross tonnage, carrying more than 50 special personnel (trainees), may in lieu of meeting the requirements of regulations 20.1.1, 20.1.2 or 20.1.3 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention:

- .1 comply with the requirements of regulation 20 1.5 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention including the provision of at least one rescue boat in accordance with regulation 20 2.2 of chapter III; and
- .2 in addition, carry one immersion suit complying with regulation 33 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention for each person on board, unless:
  - .2.1 davits are provided for launching the liferafts; or
  - .2.2 the ship is constantly engaged on voyages in warm climates where, in the opinion of the Administration, immersion suits are unnecessary.

8.4 A special purpose ship carrying not more than 50 special personnel should comply with the requirements contained in chapter III of the 1974 SOLAS Convention for cargo ships other than tankers. Such ships may however carry life-saving appliances in accordance with 8.2, if they comply with the subdivision requirements for ships carrying more than 50 special personnel.

8.5 Regulations 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 45 and 46 of chapter III of the 1974 SOLAS Convention are not applicable to special purpose ships.

8.6 Where in chapter III of the 1974 SOLAS Convention the term "passenger" is used, it should be read to mean "special personnel" for the purpose of this Code.

4 Replace chapter 9 by the following:

#### **"CHAPTER 9 - RADIOCOMMUNICATIONS**

Special purpose ships should comply with the provisions of chapter IV of the SOLAS Convention, as amended."

5 Replace the existing "Form of Safety Certificate for Special Purpose Ships" by the revised form given in the attached Appendix which should be supplemented by a "Record of Equipment for Special Purpose Ship Safety Certificate (Form SPS)" given in its annex.

**APPENDIX**

*Form of Safety Certificate for Special Purpose Ships*

**SPECIAL PURPOSE SHIP SAFETY CERTIFICATE**

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form SPS)

\_\_\_\_\_  
*(Official seal)*

\_\_\_\_\_  
*(State)*

Issued in compliance with the provisions of the  
**CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS**  
under the authority of the Government of

\_\_\_\_\_  
*(name of the State)*

by

\_\_\_\_\_  
*(person or organization authorized)*

*Particulars of ship<sup>2</sup>*

Name of ship .....

<sup>2</sup>Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Sea areas in which ship is certificated  
to operate (SOLAS regulation IV/2) .....

IMO Number<sup>3</sup> .....

Ship's special purpose .....

Date on which keel was laid or ship was at a similar  
stage of construction or, where applicable, date on  
which work for a conversion or an alteration or  
modification of a major character was commenced .....

**THIS IS TO CERTIFY:**

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1.6 of the Code.
- 2 That the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the provisions of the Code as regards:
    - .1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
    - .2 the watertight subdivision arrangements and details;
  - 2.2 the ship complied with the provisions of the Code as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;
  - 2.3 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the provisions of the Code;
  - 2.4 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the provisions of the Code;
  - 2.5 the ship complied with the provisions of the Code as regards radio installations;
  - 2.6 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the provisions of the Code;

---

<sup>3</sup>Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).

- 2.7 the ship complied with the provisions of the Code as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
  - 2.8 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Code and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
  - 2.9 in all other respects the ship complied with the relevant provisions of the Code.
  - 3 That an Exemption Certificate has/has not<sup>4</sup> been issued.
  - 4 That the ship has/has not<sup>4</sup> been provided with Certificates issued under the 1974 SOLAS Convention, as amended.
- 

This certificate is valid until .....

Issued at .....  
*(Place of issue of certificate)*

.....  
*(Date of issue)*

.....  
*(Signature of authorized official  
issuing the certificate)*

*(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)*

---

<sup>4</sup>Delete as appropriate.

ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS RELATING TO HULL, MACHINERY AND  
EQUIPMENT REFERRED TO IN SECTION 2.1 OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to  
comply with the relevant provisions of the Code.

Annual survey:

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND PERIODICAL SURVEYS RELATING TO  
LIFE-SAVING APPLIANCES AND OTHER EQUIPMENT REFERRED TO  
IN SECTIONS 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8 AND 2.9  
OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Annual survey: Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual/periodical\* survey: Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual/periodical\* survey: Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual Survey: Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

\*Delete as appropriate.



ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS RELATING TO RADIO INSTALLATIONS  
REFERRED TO IN SECTION 2.5 OF THIS CERTIFICATE

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code:

Periodical survey: Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual Survey: Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

**Endorsement for the extension of the Certificate**

The ship complies with the relevant provisions of the Code, and this Certificate should, in accordance with 1.7.3, be accepted as valid until .....

Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX

*Record of Equipment for the Special Purpose Ship Safety Certificate  
(Form SPS)*

This Record shall be permanently attached to the  
Special Purpose Ship Safety Certificate

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE  
CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

1 *Particulars of ship*

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Number of special personnel (including passengers)  
for which certified .....

Minimum number of persons with required qualifications to operate  
the radio installations .....

2 *Details of life-saving appliances*

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided	.....	
		Port Side	Starboard side
2	Total number of lifeboats	.....	.....
2.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
2.2	Number of partially enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/42)	.....	.....
2.3	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/43)	.....	.....
2.4	Number of totally enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/44)	.....	.....
2.5	Other lifeboats	.....	.....
2.5.1	Number	.....	.....
2.5.2	Type	.....	.....

3	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	.....
3.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	.....
4	Number of rescue boats	.....
4.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	.....
5	Liferafts	.....
5.1	Those for which approved launching appliances are required	.....
5.1.1	Number of liferafts	.....
5.1.2	Number of persons accommodated by them	.....
5.2	Those for which approved launching appliances are not required	.....
5.2.1	Number of liferafts	.....
5.2.2	Number of persons accommodated by them	.....
6	Buoyant apparatus	.....
6.1	Number of apparatus	.....
6.2	Number of persons capable of being supported	.....
7	Number of lifebuoys	.....
8	Number of lifejackets	.....
9	Immersion suits	.....
9.1	Total number	.....
9.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	.....
10	Number of thermal protective aids <sup>1</sup>	.....
11	Radio installations used in life-saving appliances	.....
11.1	Number of radar transponders	.....
11.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	.....

<sup>1</sup>Excluding those required by SOLAS regulations III/38.5.1.24, III/41.8.31 and III/47.2.2.13.

3 *Details of radio facilities*

Item	Actual provision
1 Primary systems	.....
1.1 VHF radio installation	.....
1.1.1 DSC encoder	.....
1.1.2 DSC watch receiver	.....
1.1.3 Radiotelephony	.....
1.2 MF radio installation	.....
1.2.1 DSC encoder	.....
1.2.2 DSC watch receiver	.....
1.2.3 Radiotelephony	.....
1.3 MF/HF radio installation	.....
1.3.1 DSC encoder	.....
1.3.2 DSC watch receiver	.....
1.3.3 Radiotelephony	.....
1.3.4 Direct-printing radiotelegraphy	.....
1.4 Inmarsat ship earth station	.....
2 Secondary means of alerting	.....
3 Facilities for reception of maritime safety information	.....
3.1 NAVTEX receiver	.....
3.2 EGC receiver	.....
3.3 HF direct-printing radiotelegraph receiver	.....
4 Satellite EPIRB	.....
4.1 COSPAS-SARSAT	.....
4.2 Inmarsat	.....
5 VHF EPIRB	.....
6 Ship's radar transponder	.....
7 Radiotelephone distress frequency watch receiver on 2,182 kHz <sup>2</sup>	.....
8 Device for generating the radiotelephone alarm signal on 2,182 kHz <sup>3</sup>	.....

<sup>2</sup>Unless another date is determined by the Maritime Safety Committee, this item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.

<sup>3</sup>This item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.

- 4 *Methods used to ensure availability of radio facilities (SOLAS regulations IV/15.6 and 15.7)*
- 4.1 Duplication of equipment .....
- 4.2 Shore-based maintenance .....
- 4.3 At-sea maintenance capability .....
- 5 *Special Purpose Ships constructed before 1 February 1995 which do not comply with all the applicable requirements of chapter IV of the SOLAS Convention, as amended.<sup>5</sup>*

	Requirements of regulations	Actual provision
Hours of listening by operator	.....	.....
Number of operators	.....	.....
Whether auto alarm fitted	.....	.....
Whether main installation fitted	.....	.....
Whether reserve installation fitted	.....	.....
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined	.....	.....

- 6 *Special Purpose Ships constructed before 1 February 1992 which do not fully comply with the applicable requirements of chapter III of the SOLAS Convention, as amended.<sup>6</sup>*

	Actual provision
Radiotelegraph installation for lifeboat	.....
Portable radio apparatus for survival craft	.....
Survival craft EPIRB (121.5 MHz and 243.0 MHz)	.....
Two-way radiotelephone apparatus	.....

<sup>5</sup>This section need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999

<sup>6</sup>This section need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1995.

**THIS IS TO CERTIFY** that this Record is correct in all respects

**Issued at** .....

*(Place of issue of the Record)*

.....  
*(Date of issue)*

.....  
*(Signature of duly authorized official  
issuing the Record)*

.....  
*(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)*