

REZOLUȚIA MSC. 266 (84)
(adoptată la 13 mai 2008)

CODUL DE SIGURANȚĂ DIN 2008 PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

COMITETUL DE SIGURANȚĂ MARITIMĂ,

AMINTIND articolul 28 (b) din Convenția privind creerea Organizației Maritime Internaționale, referitor la funcțiile Comitetului,

NOTÂND faptul că tipurile de nave specializate cu caracteristici de construcție și funcționare neobișnuite, pot fi diferite de navele comerciale convenționale ce fac obiectul Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (denumită în continuare „Convenția SOLAS 1974”),

DE ASEMENEA, NOTÂND faptul că, în temeiul naturii specializate a activității angajate de aceste nave, este transportat personal de specialitate, care nu sunt nici membrii de echipaj, nici pasageri, așa cum s-au definit în Convenția SOLAS 1974,

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

NOTÂND ÎN CONTINUARE, că Adunarea, în cadrul sesiunii sale a treisprezecea, a adoptat, prin Rezoluția A.534(13), Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială și a autorizat Comitetul să amendeze Codul, când este necesar,

1. ADOPTĂ Codul de siguranță din 2008 pentru nave cu destinație specială (Codul SPS 2008), al cărui text este prevăzut în anexa la prezenta rezoluție, ca un amendament la Codul adoptat de Adunare prin rezoluția A.534(13);
2. STABILEȘTE că Codul SPS 2008 înlocuiește Codul SPS adoptat de către rezoluția A.534 (13) și se aplică navelor cu destinație specială certificate la data de 13 mai 2008 sau după această dată;
3. INVITĂ toate guvernele contractante la Convenția SOLAS 1974 să ia măsurile necesare pentru a da efect prezentului cod cât mai repede posibil;
4. SOLICITĂ Adunării să aprobe măsurile luate de Comitetul de siguranță maritimă.

ANEXA

CODUL DE SIGURANȚĂ DIN 2008 PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

CONȚINUT

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 împotriva incendiului
Capitolul 7	Mărfuri periculoase
Capitolul 8	Mijloace de salvare
Capitolul 9	Radiocomunicații
Capitolul 10	Siguranța navigației
Capitolul 11	Securitate
Anexă	Formular de Certificat de siguranță pentru nave cu destinație specială

INTRODUCERE

1 Comitetul de siguranță maritimă, la a optzeci și patra sesiune, a revizuit Codul de siguranță pentru nave cu destinație specială (Codul SPS), adoptat de rezoluția A.534(13), pentru a-l menține actualizat cu amendamentele la Convenția SOLAS și să extindă aplicarea voluntară a Codului revizuit, pentru a include navele școală, indiferent de faptul că acestea sunt acoperite sau nu de cerințele aplicabile ale Convenției SOLAS.

2 Acest cod 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 din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare.

3 În sensul prezentului 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.

4 Deoarece se presupune că personalul de specialitate are o condiție fizică bună având cunoștințe corespunzătoare despre amenajarea navei și că a efectuat câteva instruirii privind procedurile de siguranță și utilizare a echipamentului de siguranță al navei, navele cu destinație specială la bordul

căroră se află acest personal, nu este necesar să fie considerate sau tratate drept nave de pasageri.

5 La elaborarea standardelor de siguranță pentru prezentul cod a fost necesar să se ia în considerare:

- .1 numărul persoanelor de specialitate aflate la bord; și
- .2 tipul și mărimea navei respective.

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 acestuia și navelor cu un tonaj mai mic. Termenul „navă nouă” nu a fost definit, pentru a da fiecărei 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, ea trebuie să aibă suplimentar la Certificatul de siguranță pentru nave cu destinație specială, după cum consideră Administrația :

- .1 fie un certificat de siguranță SOLAS pentru o navă de pasageri împreună cu un certificat de scutire;
- .2 fie un certificat de siguranță SOLAS pentru o navă de marfă împreună cu un certificat de scutire, după cum este cazul.

8 Notând că acest Cod poate fi aplicat ușor la anumite nave care transportă personal de specialitate la bord la care Convenția SOLAS nu se aplică, Comitetul de siguranță maritimă invită Administrațiile să aplice normele codului la astfel de nave în măsura în care se consideră că este rezonabil și posibil în practică.

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

1.2.1 Cu excepția cazului prevăzut la 8.3, acest cod se aplică fiecărei nave cu destinație specială, certificată la data de 13 mai 2008 sau după această dată, al cărui tonaj brut, nu este mai mic de 500. În măsura în care este rezonabil și posibil în practică, Administrația poate aplica, de asemenea, aceste prevederi navelor cu destinație specială cu un tonaj brut mai mic de 500 și navelor cu destinație specială construite înainte de 13 mai 2008.

1.2.2 Acest cod nu se aplică navelor care îndeplinesc prevederile Codului pentru construcția și echipamentul unităților mobile de foraj marin (Codul MODU).

1.2.3 Codul nu este destinat navelor utilizate pentru transportul și cazarea personalului industrial care nu lucrează la bord.

1.3 Definiții

1.3.1 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.

1.3.2 „Lățimea (B)” este lățimea maximă la mijlocul navei, măsurată pe linia teoretică a coastei, pentru nave cu corp metalic, și măsurată la fața exterioară a bordajului pentru nave cu corp din orice alt material. Lățimea (B) se măsoară în metri.

1.3.3 „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.

1.3.4 „Codul IMDG” înseamnă Codul maritim internațional pentru mărfuri periculoase, adoptat de Comitetul de siguranță maritimă prin rezoluția MSC.122(75), așa cum a fost amendat.

1.3.5 „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 dintre 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 proiectată. Lungimea (L) se măsoară în metri.

1.3.6 „Codul LSA” înseamnă Codul internațional al mijloacelor de salvare, adoptat de Comitetul de siguranță maritimă prin rezoluția MSC.48(66), așa cum a fost amendat.

1.3.7 „Organizație” înseamnă Organizația Maritimă Internațională.

1.3.8 „Pasager” înseamnă fiecare persoană, alta decât:

.1 comandantul și membrii echipajului sau alte persoane angajate ori care se ocupă, în orice calitate ar fi la bordul navei, de problemele acestei nave; și

.2 un copil cu vârsta sub un an.

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.

1.3.10 „Convenția SOLAS” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată.

1.3.11 „Personal de specialitate” înseamnă toate persoanele care nu sunt pasageri, membri 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 activități 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.

Se presupune că personalul de specialitate are o condiție fizică bună având cunoștințe corespunzătoare despre amenajarea navei și că a efectuat câteva instruirii privind procedurile de siguranță și utilizare a echipamentului de siguranță de pe navă, înainte de plecarea din port și include:

.1 oameni de știință, tehnicieni și membri ai expedițiilor, care se găsesc la bordul navelor angajate în cercetare, expediții necomerciale și supraveghere;

- .2 personal angajat în formarea profesională și acumularea de experiență practică maritimă în vederea dezvoltării aptitudinilor corespunzătoare de navigatori pentru o carieră profesională pe mare. O astfel de pregătire, trebuie să fie în conformitate cu un program de formare aprobat de către Administrație;
- .3 personal care prelucrează capturi de pește, balene sau alte resurse vii ale mării, de la bordul navelor fabrică, care nu sunt angajate în prinderea acestora;
- .4 personal de salvare de pe navele de salvare, personal de întindere a cablurilor de pe navele cablier, personal seismologic de pe navele de supraveghere seismică, personal de scufundări de pe navele de scufundări, personal de întindere a conductelor de pe navele de întindere a conductelor și personal de operare a macaralelor de pe macaralele plutitoare; și
- .5 alte categorii de personal similare cu cele menționate la aliniatele .1 până la .4, care, în opinia Administrației, pot fi atașate la acest grup.

1.3.12 „Navă cu destinație specială”¹ înseamnă o navă autopropulsată mecanic care, potrivit destinației sale, transportă la bord un personal de specialitate mai mare de 12 persoane².

1.3.13 „Program de formare” înseamnă un program definit de cursuri teoretice și experiență practică în toate domeniile privind exploatarea navei, similar cu formarea de bază privind siguranța, așa cum este oferit de instituțiile maritime din statul Administrației.

1.4 Scutiri

O navă care în mod normal nu este angajată ca navă cu destinație specială și 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 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 să fie prevăzute sau transportate la bord anumite dotări, materiale, dispozitive, aparate speciale, articole de echipament sau tipuri ale acestora ori să fie făcută vreo prevedere specială sau să se respecte vreo procedură ori amenajare, Administrația poate permite să fie prevăzute sau transportate la bord orice alte dotări, materiale, dispozitive, aparate, articole de echipament sau tipuri ale acestora ori să fie făcută 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, dispozitive, aparate, articole de echipament sau tipuri ale acestora ori că orice prevedere, procedură sau amenajare specială este cel puțin la fel de eficientă ca cele cerute de acest cod.

1.5.2 Dacă o Administrație permite astfel, vreo dotare, vreun material, dispozitiv, aparat, articol de echipament sau tip al acestora ori vreo prevedere, procedură, amenajare, regulă de proiectare sau utilizare nouă, care să le substituie pe cele din acest cod, trebuie ca ea să comunice Organizației

¹ Anumite nave școală cu pânze pot fi clasificate de către Administrație ca nave „nepropulsate prin mijloace mecanice” chiar dacă sunt echipate cu propulsie mecanică pentru scopuri auxiliare și de urgență.

² În cazul în care o navă transportă mai mult de 12 de pasageri, așa cum este definit în Convenția SOLAS, nava nu trebuie să fie considerată o navă cu destinație specială, deoarece aceasta este o navă de pasageri așa cum s-a definit în Convenția SOLAS.

caracteristicile acestora, împreună cu un raport privind justificările furnizate, astfel încât Organizația să le poată difuza altor guverne spre informarea inspectorilor lor.

1.6 Inspecții

Toate navele cu destinație specială trebuie să fie supuse inspecțiilor specificate pentru navele de marfă, altele decât petrolierele, în Convenția SOLAS, care trebuie să acopere prevederile acestui cod.

1.7 Certificarea

1.7.1 Un certificat poate fi eliberat după inspecție, în conformitate cu paragraful 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, într-o formă corespunzătoare modelului prezentat în anexa la acest cod. Dacă limba utilizată nu este nici limba engleză, nici limba franceză, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi.

1.7.3 Durata și valabilitatea certificatului trebuie să fie determinate de prevederile respective pentru navele de marfă din Convenția SOLAS.

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 derogări în conformitate cu paragraful 1.2.

CAPITOLUL 2

STABILITATE ȘI COMPARTIMENTARE

2.1 Stabilitatea intactă a navelor cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor secțiunii 2.5 din partea B a Codului internațional din 2008 privind stabilitatea navei în stare intactă.

2.2 Compartimentarea și stabilitatea în caz de avarie a navelor cu destinație specială trebuie să fie în general în conformitate cu capitolul II-1 din Convenția SOLAS, dacă nava este considerată navă de pasageri și membrii personalului de specialitate sunt considerați pasageri, indicele R fiind calculat în conformitate cu regula II-1/6.2.3 din Convenția SOLAS, după cum urmează:

- .1 dacă nava este certificată să transporte 240 de persoane sau mai mult, indicele R este egal cu R;
- .2 dacă nava este certificată să transporte nu mai mult de 60 de persoane, indicele R este egal cu 0,8R; și
- .3 pentru mai mult de 60 de persoane (dar mai puțin de 240 de persoane), indicele R trebuie să fie determinat prin interpolare liniară între valorile indicelui R determinate la aliniatele .1 și .2 de mai sus.

2.3 Pentru navele cu destinație specială, la care se aplică paragraful 2.2.1, prevederile regulilor II-1/8 și II-1/8-1 din Convenția SOLAS și părțile B-2, B-3 și B-4 ale capitolului II-1 din Convenția SOLAS, trebuie să fie aplicate ca și cum navele sunt nave de pasageri și membrii personalului de specialitate sunt pasageri. Totuși, regulile II-1/14 și II-1/18 din Convenția SOLAS nu sunt aplicabile.

2.4 Pentru navele cu destinație specială la care se aplică paragrafele 2.2.2 și 2.2.3, cu excepția

prevederilor paragrafului 2.5, prevederile capitolului II-1, părțile B-2, B-3 și B-4 din Convenția SOLAS. trebuie să fie aplicate ca și cum navele sunt nave de mărfuri și membrii personalului de specialitate sunt membrii ai echipajului. Totuși, nu este necesar să se aplice regulile II-1/8 și II-1/8-1 din Convenția SOLAS și regulile II-1/14 și II-1/18 din Convenția SOLAS nu sunt aplicabile.

2.5 Toate navele cu destinație specială trebuie să fie conforme cu prevederile regulilor II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20, II-1/21 și II-1/35-1 din Convenția SOLAS, ca și cum navele sunt nave de pasageri.

CAPITOLUL 3

INSTALAȚII DE MAȘINI

3.1 Sub rezerva prevederilor paragrafului 3.2, trebuie respectate prevederile din partea C a capitolului II-1 din Convenția SOLAS.

3.2 Instalația de guvernare

Toate instalațiile trebuie să corespundă regulii 29 din partea C a capitolului II-1 din Convenția SOLAS, cu excepția instalațiilor de la navele cu destinație specială care transportă la bord cel mult 240 de persoane, care trebuie, după caz, să corespundă regulii 29.6.1.2, și cu excepția instalațiilor de la navele cu destinație specială care transportă mai mult de 240 de persoane, care trebuie, după caz, să respecte regula 29.6.1.1.

CAPITOLUL 4

INSTALAȚII ELECTRICE

4.1 Sub rezerva prevederilor paragrafelor 4.2 și 4.3, trebuie respectate prevederile din partea D a capitolului II-1 din Convenția SOLAS.

4.2 Sursa de energie în caz de avarie

4.2.1 Instalațiile navelor cu destinație specială care transportă la bord cel mult 60 de persoane, trebuie să corespundă regulii 43 din partea D a capitolului II-1 din Convenția SOLAS, și, suplimentar, navele cu destinație specială cu o lungime mai mare de 50 m, trebuie să respecte cerințele regulii 42.2.6.1. din acea parte.

4.2.2 Instalațiile navelor cu destinație specială care transportă la bord peste 60 de persoane, trebuie să corespundă regulii 42 din partea D a capitolului II-1 din Convenția SOLAS.

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

4.3.1 Toate instalațiile trebuie să corespundă regulilor 45.1 până la 45.10 inclusiv din partea D a capitolului II-1 din Convenția SOLAS.

4.3.2 Instalațiile de pe navele cu destinație specială care transportă la bord peste 60 de persoane, trebuie, de asemenea, să corespundă regulii 45.11 din partea D a capitolului II-1 din Convenția SOLAS.

CAPITOLUL 5

ÎNCĂPERI DE MAȘINI PERIODIC NESUPRAVEGHEATE

5.1 Sub rezerva prevederilor paragrafului 5.2, trebuie respectate prevederile din partea E a capitolului II-1 din Convenția SOLAS, mai puțin regula 46.

5.2 Nave cu destinație specială care transportă la bord mai mult de 240 de persoane

Navele cu destinație specială care transportă la bord mai mult de 240 de persoane, trebuie analizate în mod special de către Administrație în vederea stabilirii dacă încăperile lor de mașini pot fi, sau nu, periodic nesupravegheate și în caz afirmativ, dacă este necesară prevederea unor cerințe suplimentare față de cele menționate în acest capitol, în scopul realizării unui nivel de siguranță echivalent celui din încăperile de mașini supravegheate în mod normal.

CAPITOLUL 6

PROTECȚIA CONTRA INCENDIULUI

6.1 Pentru navele care transportă la bord mai mult de 240 de persoane, trebuie aplicate cerințele capitolului II-2 din Convenția SOLAS pentru navele de pasageri care transportă mai mult de 36 de pasageri.

6.2 Pentru navele care transportă la bord mai mult de 60 de persoane, (dar nu mai mult de 240 de persoane), trebuie aplicate cerințele capitolului II-2 din Convenția SOLAS pentru navele de pasageri care transportă cel mult 36 de pasageri.

6.3 Pentru navele care transportă la bord cel mult 60 de persoane, trebuie aplicate cerințele capitolului II-2 din Convenția SOLAS pentru nave de marfă.

CAPITOLUL 7

MĂRFURI PERICULOASE

7.1 Navele cu destinație specială, uneori, transporta o gamă largă de mărfuri periculoase clasificate în conformitate cu Codul IMDG pentru a fi utilizate în lucrări științifice sau de supraveghere ori în diverse alte aplicații. Aceste mărfuri periculoase sunt adesea transportate ca provizii ale navei și sunt utilizate la bord și, prin urmare, acestea nu sunt supuse prevederilor Codului IMDG. Totuși, mărfurile periculoase, care sunt transportate la bord pentru a fi expediate ca marfă și nu sunt utilizate la bord, fac în mod clar obiectul prevederilor Codului IMDG.

7.2 Fără a aduce atingere faptului că Codul IMDG nu se aplică în cazul mărfurilor periculoase transportate ca provizii ale navei și utilizate la bord, acesta conține prevederi care sunt relevante pentru stivuirea lor în condiții de siguranță, manipulare și transport pe nave cu destinație specială. Codul IMDG conține, de asemenea, prevederi pentru echipamente electrice, cabluri, echipamente de stingere a incendiilor, ventilație, interdicții de fumat și cerințe pentru orice echipament special. Unele dintre prevederi sunt generale și se aplică tuturor claselor de mărfuri periculoase, în timp ce altele sunt specifice, de exemplu, cele pentru clasa 1 Explozivi.

7.3 Prin urmare, este important să se ia în considerare prevederile corespunzătoare ale Codului IMDG

atunci când se planifică să se transporte mărfuri periculoase, astfel încât să se poată lua în considerare prevederile relevante pentru a asigura aplicarea procedurilor corecte în materie de construcții, de încărcare, de arimare, de separare a materialelor și de transport.

7.4 Deși Codul IMDG nu se aplică proviziilor navelor, comandantul și persoanele de la bordul navei responsabile pentru utilizarea proviziilor navelor, trebuie să cunoască prevederile Codului IMDG și trebuie să le aplice ca cea mai bună practică, ori de câte ori este posibil.

7.5 Problemele de arimare, de protecție individuală și procedurile de urgență atunci când sunt utilizate mărfuri periculoase, și arimarea ulterioară a restului mărfurilor periculoase desigilate, trebuie să fie analizate printr-o evaluare oficială a siguranței. În plus față de Codul IMDG, pentru a se efectua o astfel de evaluare oficială a siguranței, furnizorii și fișele tehnice de securitate pentru mărfurile periculoase trebuie să fie, de asemenea, consultate.

7.6 Prevederile Codului IMDG se aplică ambalajelor intacte și sigilate, iar scoaterea articolelor sau substanțelor explozive dintr-un ambalaj complet, poate anula clasificarea lor conform Codului IMDG. Acest aspect trebuie luat în considerare la realizarea evaluării oficiale a siguranței pentru a se asigura că un nivel echivalent de siguranță este menținut atunci când rămân mărfuri periculoase după utilizare.

CAPITOLUL 8

MIJLOACE DE SALVARE

8.1 Cerințele capitolului III din Convenția SOLAS trebuie aplicate cu precizările date mai jos.

8.2 O navă cu destinație specială care transportă la bord mai mult de 60 de persoane, trebuie să corespundă cerințelor capitolului III din Convenția SOLAS pentru navele de pasageri angajate în voiaje internaționale, care nu sunt voiaje internaționale scurte.

8.3 Prin derogare de la prevederile paragrafului 8.2, o navă care transportă la bord mai mult de 60 de persoane, poate, în loc de îndeplinirea cerințelor regulii 21.1.1 din capitolul III al Convenției SOLAS, să fie conformă cu cerințele regulii 21.1.5 din capitolul III al Convenției SOLAS, inclusiv cu cele ale regulii 21.2.1 din capitolul III, prin care se prevăd cel puțin două bărci de urgență.

8.4 O navă cu destinație specială care transportă la bord cel mult 60 de persoane, trebuie să corespundă cerințelor capitolului III din Convenția SOLAS pentru navele de marfă, altele decât nave-cisternă. Totuși, aceste nave pot fi dotate cu mijloace de salvare în conformitate cu paragraful 8.2, dacă ele corespund cerințelor de compartimentare pentru navele care transportă mai mult de 60 de persoane.

8.5 Regulile 2, 19.2.3, 21.1.2, 21.1.3, 31.1.6 și 31.1.7 din capitolul III al Convenției SOLAS și cerințele paragrafelor 4.8 și 4.9 ale Codului LSA, nu se aplică navelor cu destinație specială.

8.6 Atunci când în capitolul III din Convenția SOLAS se utilizează termenul „pasager”, acesta trebuie înțeles ca însemnând „personal de specialitate” în sensul acestui cod.

CAPITOLUL 9

RADIOCOMUNICAȚII

Fără a aduce atingere dreptului Administrației de a impune cerințe mai mari decât cele specificate aici, navele cu destinație specială trebuie să respecte cerințele pentru navele de marfă din capitolul IV al Convenției SOLAS.

CAPITOLUL 10

SIGURANȚA NAVIGAȚIEI

Toate navele cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor capitolului V din Convenția SOLAS.

CAPITOLUL 11

SECURITATE

Toate navele cu destinație specială trebuie să corespundă prevederilor capitolului XI-2 din Convenția SOLAS.

ANEXĂ

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

Acest certificat trebuie suplimentat cu Lista echipamentului (Formular SPS)

CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

(Sigiliul oficial)

(Statul)

Eliberat în virtutea prevederilor

CODULUI DE SIGURANȚĂ DIN 2008 PENTRU NAVE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

așa cum a fost adoptat prin rezoluția MSC.266(84)

din împuternicirea Guvernului

(numele statului)

de către

(persoana sau organizația autorizată)

Caracteristicile navei*

Numele navei.....

Numărul sau literele distinctive.....

Portul de înmatriculare.....

Tonajul brut.....

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

Numărul IMO

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.....

* Alternativ, caracteristicile navei pot fi scrise pe orizontală în casete.

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL CĂ:

- 1 Nava a fost inspectată în conformitate cu cerințele paragrafului 1.6 din Cod.
- 2 În urma inspecției s-a constatat că:
 - 2.1 nava a respectat prevederile Codului cu privire la:
 - .1 structură, mașini principale și auxiliare, căldări și alte recipiente sub presiune; și
 - .2 disponerea și detaliile privind compartimentarea etanșă la apă;
 - 2.2 nava a respectat prevederile Codului cu privire la protecția constructivă contra incendiilor, la instalațiile și mijloacele de protecție contra incendiului și la 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 a respectat 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;
 - 2.7 nava a respectat 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 abordajelor pe mare, în vigoare;
 - 2.9 din toate celelalte puncte de vedere nava a fost în conformitate cu prevederile relevante ale Codului.
- 3 S-a eliberat/nu s-a eliberat* un Certificat de scutire.
- 4 Navei i s-au eliberat/nu i s-au eliberat* certificate în temeiul Convenției SOLAS, așa cum a fost amendată.

Prezentul certificat este valabil până la.....

Data terminării inspecției pe baza căreia a fost eliberat acest certificat (zz/ll/aaaa).....

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)

* Se elimină după caz.

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

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că nava a fost inspectată în conformitate cu paragraful 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)

APROBARE PENTRU EXTINDEREA VALABILITĂȚII ACESTUI CERTIFICAT

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

Semnat.....
(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

APENDICE

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 persoanelor de la bord (inclusiv pasagerii) pentru
care este autorizată să le transporte.....

Numărul minim de persoane de la bord având calificările necesare pentru a opera
instalațiile radio.....

2 Detalii privind mijloacele de salvare

1	Numărul total al persoanelor pentru care sunt prevăzute mijloace de salvare	.....
		Babord	Tribord
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 (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.6)	.....	.....
2.3	Numărul de bărci de salvare cu redresare automată parțial închise (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.8)	.....	.....
2.4	Numărul de bărci de salvare total închise (regula III/31 și Codul LSA, secțiunea 4.9)	.....	.....
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 fi susținute	.....
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 *	.....
11	Instalații radio utilizate pe mijloacele de salvare	.....
11.1	Numărul de transpondere radar	.....
11.2	Numărul de aparate radiotelefonice VHF de emisie-recepție	.....

* Excluzând cele cerute prin Codul LSA, paragrafele 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 și 5.1.2.2.13.

3 Detalii privind instalațiile radio

Articolul		Existenț 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 - SARTSAT	.....
4.2	INMARSAT	.....
5	Radiobalize pentru localizarea sinistrelor VHF	.....
6	Transponder radar naval	.....

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

- 4.1 Dublarea echipamentului
- 4.2 Întreținerea la țărm
- 4.3 Capacitatea de întreținere pe mare

5 Detalii privind sistemele și echipamentul de navigație

Articolul

1.1	Compas magnetic standard*
1.2	Compas magnetic de rezervă*
1.3	Girocompas*
1.4	Repetitor de drum al girocompasului*
1.5	Repetitor de relevmente al girocompasului*
1.6	Sistem de control a direcției de deplasare a navei sau sistem de control privind urmărirea drumului navei*
1.7	Disc de relevmente sau dispozitiv magnetic pentru relevmente *
1.8	Mijloace de corectare a drumului navei și relevmentelor luate.....
1.9	Dispozitiv pentru transmiterea informației de drum (THD)*
2.1	Hărți maritime/sistem de afișare electronică a hărților electronice și informațiilor (ECDIS)**
2.2	Dispozitive de rezervă pentru ECDIS.....
2.3	Publicații nautice.....
2.4	Dispozitive de rezervă pentru publicații nautice electronice.....
3.1	Receptor pentru sistemul mondial de navigație prin satelit/sistem terestru de radionavigație *, **
3.2	Radar în 9 GHz *
3.3	Radar secundar (3 GHz/ 9 GHz**)*
3.4	Sistem radar cu trasare automată (ARPA) *
3.5	Echipament de urmărire automată *
3.6	Al doilea echipament de urmărire automată *
3.7	Echipament electronic de trasare *
4	Sistem automat de identificare (AIS).....
5.1	Înregistrator de date privind voiajul (VDR)**
5.2	Înregistrator simplificat de date privind voiajul (S-VDR)**
6.1	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (prin apă)*
6.2	Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței (față de fundul mării în direcție înainte și transversală) *
6.3	Sondă ultrason *
7.1	Indicatoare ale unghiului cârmei, împingerii, sensului de rotație, pasului elicei și regimului de funcționare *
7.2	Indicator viteză de girație *
8	Sistem de recepție acustică *
9	Telefon de comunicare cu postul de guvernare de avarie *
10	Lampă de semnalizare de zi *
11	Reflector radar *
12	Codul internațional de semnale.....
13	Manual IAMSAR, volumul III.....

* Alte mijloace care respectă această cerință sunt permise în temeiul regulii V/19. Dacă sunt utilizate alte mijloace, acestea trebuie să fie specificate.

** Se elimină după caz.

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)



Traducere oficială
A.



IMO

E

MARITIME SAFETY COMMITTEE
84th session
Agenda item 24

MSC 84/24/Add.2/Corr.1
15 October 2008
Original: ENGLISH

**REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE
ON ITS EIGHTY-FOURTH SESSION**

Corrigenda

Annex 14 to MSC 84/24/Add.2

- 1 In the annex to annex 14, in paragraph 1-1.2, the date "9 May 2008" is replaced by the date "1 July 2009".

Annex 17 to MSC 84/24/Add.2

- 2 In the annex to annex 17, in paragraph 2.1, the words "2007 Intact Stability Code" are replaced by the words "International Code on Intact Stability, 2008".

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.

IMO60
50 YEARS IN THE SERVICE OF SHIPPING



ANNEX 17

RESOLUTION MSC.266(84)

CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS, 2008

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

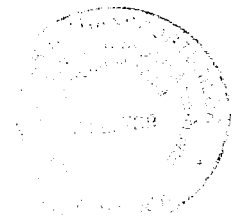
NOTING that specialized types of ships with unusual design and operational characteristics may differ from those of conventional merchant ships subject to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereafter referred to as the "1974 SOLAS Convention"),

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 1974 SOLAS Convention,

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

NOTING FURTHER that the Assembly, at its thirteenth session, adopted, by resolution A.534(13), the Code of Safety for Special Purpose Ships and authorized the Committee to amend the Code as necessary,

1. ADOPTS the Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008 (2008 SPS Code), the text of which is set out in the Annex to the present resolution, as an amendment to the Code adopted by the Assembly by resolution A.534(13);
2. DETERMINES that the 2008 SPS Code supersedes the SPS Code adopted by resolution A.534(13) for special purpose ships certified on or after 13 May 2008;
3. INVITES all Contracting Governments to the 1974 SOLAS Convention to take appropriate steps to give effect to the present Code as soon as possible;
4. REQUESTS the Assembly to endorse the action taken by the Maritime Safety Committee.



ANNEX

CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS, 2008

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	Dangerous goods
Chapter	8	Life-saving appliances
Chapter	9	Radiocommunications
Chapter	10	Safety of navigation
Chapter	11	Security
Annex		Form of Safety Certificate for Special Purpose Ships

PREAMBLE

1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-fourth session, revised the Code of Safety for Special Purpose Ships (SPS Code) adopted by resolution A.534(13) to bring it up to date with amendments to SOLAS and to extend the voluntary application of the revised Code to include training ships, whether or not covered by the application requirements of SOLAS.

2 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 at Life of Sea, 1974.

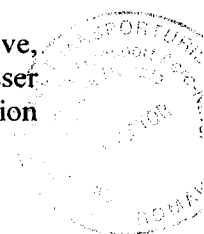
3 For the purposes of this Code, a special purpose ship is a ship of not less than 500 gross tonnage which carries more than 12 special personnel, i.e. persons who are specially needed for the particular operational duties of the ship and are carried in addition to those persons required for the normal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

4 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.

5 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.

6 While the Code has been developed for new ships of 500 gross tonnage and above, Administrations may also consider the application of the provisions of the Code 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 SOLAS 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.

8 Noting that the Code may be readily applied to some ships that carry special personnel on board to which SOLAS does not apply, the Maritime Safety Committee invites Administrations to apply the standards of the Code to such ships to the extent deemed reasonable and practicable.

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

1.2.1 Except as provided in 8.3, the Code applies to every special purpose ship of not less than 500 gross tonnage certified on or after 13 May 2008. The Administration may also apply these provisions as far as reasonable and practicable to special purpose ships of less than 500 gross tonnage and to special purpose ships constructed before 13 May 2008.

1.2.2 This Code does not apply to ships meeting the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (MODU Code).

1.2.3 The Code is not intended for ships used to transport and accommodate industrial personnel that are not working on board.

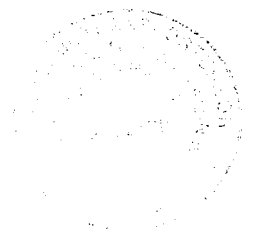
1.3 Definitions

1.3.1 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 SOLAS apply.

1.3.2 "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.

1.3.3 "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.

1.3.4 "IMDG Code" means the International Maritime Dangerous Goods Code, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.122(75), as amended.



1.3.5 "Length (L)" means 96% of the total length on a waterline of 85% at 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.

1.3.6 "LSA Code" means the International Life-Saving Appliance Code, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.48(66), as amended.

1.3.7 "Organization" means the International Maritime Organization.

1.3.8 "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.

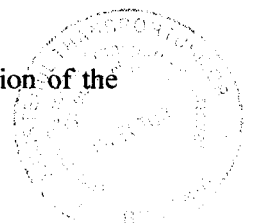
1.3.9 "Permeability" in relation to a space is the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

1.3.10 "SOLAS" means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

1.3.11 "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.

Special personnel are expected to be able bodied with a fair knowledge of the layout of the ship and to have received some training in safety procedures and the handling of the ship's safety equipment before leaving port and include the following:

- .1 scientists, technicians and expeditionaries on ships engaged in research, non-commercial expeditions and survey;
- .2 personnel engaging in training and practical marine experience to develop seafaring skills suitable for a professional career at sea. Such training should be in accordance with a training programme approved by the Administration;
- .3 personnel who process the catch of fish, whales or other living resources of the sea on factory ships not engaged in catching;
- .4 salvage personnel on salvage ships, cable-laying personnel on cable-laying ships, seismic personnel on seismic survey ships, diving personnel on diving support ships, pipe-laying personnel on pipe layers and crane operating personnel on floating cranes; and
- .5 other personnel similar to those referred to in .1 to .4 who, in the opinion of the Administration, may be referred to this group.



1.3.12 “Special purpose ship”¹ means a mechanically self-propelled ship which by reason of its function carries on board more than 12 special personnel².

1.3.13 “Training programme” means a defined course of instruction and practical experience in all aspects of ship operations, similar to the basic safety training as offered by the maritime institutions in the country of the Administration.

1.4 Exemptions

A ship which is not normally engaged as a special purpose ship and 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 specified for cargo ships, other than tankers, in SOLAS, 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 a form corresponding to the model given in the annex to the Code. If the language used is neither English nor French, the text should include a translation into one of these languages.

¹ Some sail training ships may be classified by the Administration as “not propelled by mechanical means” if fitted with mechanical propulsion for auxiliary and emergency purposes.

² Where a ship carries more than 12 passengers, as defined in SOLAS, the ship should not be considered a special purpose ship as it is a passenger ship as defined by SOLAS.



1.7.3 The duration and validity of the certificate should be governed by the respective provisions for cargo ships in SOLAS.

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 should comply with the provisions of section 2.5 of Part B of the 2007 Intact Stability Code.

2.2 The subdivision and damage stability of special purpose ships should in general be in accordance with SOLAS chapter II-1 where the ship is considered a passenger ship, and special personnel are considered passengers, with an R-value calculated in accordance with SOLAS regulation II-1/6.2.3 as follows:

- .1 where the ship is certified to carry 240 persons or more, the R-value is assigned as R;
- .2 where the ship is certified to carry not more than 60 persons, the R-value is assigned as 0.8R; and
- .3 for more than 60 (but not more than 240) persons, the R-value should be determined by linear interpolation between the R-values given in .1 and .2 above.

2.3 For special purpose ships to which 2.2.1 applies, the requirements of SOLAS regulations II-1/8 and II-1/8-1 and of SOLAS chapter II-1, parts B-2, B-3 and B-4 should be applied as though the ship is a passenger ship and the special personnel are passengers. However, SOLAS regulations II-1/14 and II-1/18 are not applicable.

2.4 For special purpose ships to which 2.2.2 or 2.2.3 applies, except as provided in 2.5, the provisions of SOLAS chapter II-1, parts B-2, B-3 and B-4 should be applied as though the ship is a cargo ship and the special personnel are crew. However, SOLAS regulations II-1/8 and II-1/8-1 need not be applied and SOLAS regulations II-1/14 and II-1/18 are not applicable.

2.5 All special purpose ships should comply with SOLAS regulations II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20, II-1/21 and II-1/35-1, as though the ship is a passenger ship.

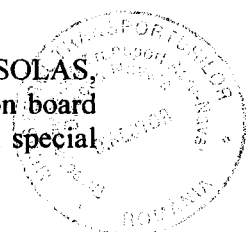
CHAPTER 3

MACHINERY INSTALLATIONS

3.1 Subject to 3.2, the requirements of part C of chapter II-1 of SOLAS should be met.

3.2 **Steering gear**

All installations should be in accordance with regulation 29 of part C of chapter II-1 of SOLAS, except that installations in special purpose ships carrying not more than 240 persons on board should, when applicable, be in accordance with regulation 29.6.1.2 and installations in special



purpose ships carrying more than 240 persons on board should, when applicable, be in accordance with regulation 29.6.1.1.

CHAPTER 4

ELECTRICAL INSTALLATIONS

4.1 Subject to 4.2 and 4.3, the requirements of part D of chapter II-1 of SOLAS should be met.

4.2 **Emergency source of power**

4.2.1 Installations in special purpose ships carrying not more than 60 persons on board should be in accordance with regulation 43 of part D of chapter II-1 of SOLAS 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 60 persons on board should be in accordance with regulation 42 of part D of chapter II-1 of SOLAS.

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 SOLAS.

4.3.2 Installations on special purpose ships carrying more than 60 persons on board should also be in accordance with regulation 45.11 of part D of chapter II-1 of SOLAS.

CHAPTER 5

PERIODICALLY UNATTENDED MACHINERY SPACES

5.1 Subject to 5.2, the requirements of part E of chapter II-1 of SOLAS other than regulation 46, should be met.

5.2 **Special purpose ships carrying more than 240 persons on board**

Special purpose ships carrying more than 240 persons on board 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 240 persons on board, the requirements of chapter II-2 of SOLAS for passenger ships carrying more than 36 passengers should be applied.



6.2 For ships carrying more than 60 (but not more than 240) persons on board, the requirements of chapter II-2 of SOLAS for passenger ships carrying not more than 36 passengers should be applied.

6.3 For ships carrying not more than 60 persons on board, the requirements of chapter II-2 of SOLAS for cargo ships should be applied.

CHAPTER 7

DANGEROUS GOODS

7.1 Special purpose ships sometimes carry a wide range of dangerous goods classified in accordance with the IMDG Code for use in scientific or survey work or a variety of other applications. These dangerous goods are often carried as ships' stores and are used on board and, therefore, they are not subject to the provisions of the IMDG Code. However, dangerous goods that are carried on board for shipment as cargo and are not used on board, are clearly subject to the provisions of the IMDG Code.

7.2 Notwithstanding the fact that the IMDG Code does not apply to dangerous goods carried as ships' stores and used on board, it contains provisions that are relevant to their safe stowage, handling and carriage on special purpose ships. The IMDG Code also contains requirements for electrical equipment, wiring, fire-fighting equipment, ventilation, smoking provisions and requirements for any special equipment. Some of the provisions are general and apply to all classes of dangerous goods, whilst others are specific, e.g., Class 1 Explosives.

7.3 Therefore, it is important to take into account the appropriate provisions of the IMDG Code when planning to carry dangerous goods, so that the relevant provisions can be taken into account to ensure appropriate construction, loading, stowage, segregation and carriage provisions are put into place.

7.4 Although the IMDG Code does not apply to ships' stores, the master and persons on board the ship responsible for the use of ships' stores should be aware of the provisions of the IMDG Code and should apply them as best practice whenever possible.

7.5 The issues of stowage, personal protection and emergency procedures when dangerous goods are in use, and the subsequent stowage of opened dangerous goods, should be addressed through a formal safety assessment. In addition to the IMDG Code, to carry out such a formal safety assessment, suppliers and safety data sheets for the dangerous goods should also be consulted.

7.6 The provisions of the IMDG Code are based on intact and unopened packaging and the removal of explosive articles or substances from a complete pack may invalidate its IMDG Code classification. This aspect should be taken into account when carrying out the formal safety assessment to ensure an equivalent level of safety is maintained when dangerous goods remain after use.



CHAPTER 8

LIFE-SAVING APPLIANCES

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

8.2 A special purpose ship carrying more than 60 persons on board should comply with the requirements contained in chapter III of SOLAS for passenger ships engaged in international voyages which are not short international voyages.

8.3 Notwithstanding the provisions of 8.2, a ship carrying more than 60 persons on board may in lieu of meeting the requirements of regulations 21.1.1 of chapter III of SOLAS comply with the requirements of regulation 21.1.5 of chapter III of SOLAS, including the provision of at least two rescue boat(s) in accordance with regulation 21.2.1 of chapter III.

8.4 A special purpose ship carrying not more than 60 persons on board should comply with the requirements contained in chapter III of SOLAS 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 60 persons.

8.5 Regulations 2, 19.2.3, 21.1.2, 21.1.3, 31.1.6 and 31.1.7 of chapter III of SOLAS and the requirements of paragraphs 4.8 and 4.9 of the LSA Code are not applicable to special purpose ships.

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

CHAPTER 9

RADIOCOMMUNICATIONS

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

CHAPTER 10

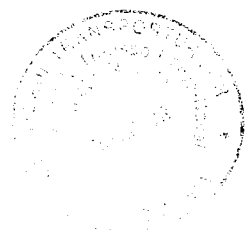
SAFETY OF NAVIGATION

All special purpose ships should comply with the requirements of chapter V of SOLAS.

CHAPTER 11

SECURITY

All special purpose ships should comply with the requirements of chapter XI-2 of SOLAS.



ANNEX

FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS

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

SPECIAL PURPOSE SHIP SAFETY CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Issued in compliance with the provisions of the

CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS, 2008
as adopted by resolution MSC.266(84)

under the authority of the Government of

(name of the State)

by

(person or organization authorized)

Particulars of ship *

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

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

IMO number

Ship's special purpose

Date on which keel was laid or ship was of 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

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.



THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of 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; and
 - .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;
 - 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 of 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* been issued.

* *Delete as appropriate.*



- 4 That the ship has/has not* been provided with certificates issued under SOLAS, as amended.

This certificate is valid until

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy):

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)

* *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

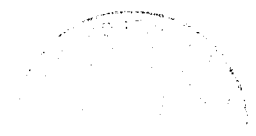
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

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

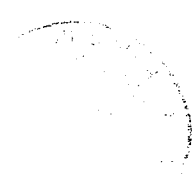
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

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)



APPENDIX

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

This Record should 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 persons on board (including passengers)
for which certified

Minimum number of persons on board 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 (regulation III/31 and LSA Code, section 4.6)	.....	.....
2.3	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)	.....	.....
2.4	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)	.....	.....
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*	.....
11	Radio installations used in life-saving appliances	.....
11.1	Number of radar transponders	.....
11.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	.....

* Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.



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

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 Of-sea maintenance capability

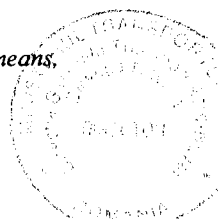


5 Details of navigational systems and equipment

Item	
1.1	Standard magnetic compass *
1.2	Spare magnetic compass *
1.3	Gyro compass *
1.4	Gyro compass heading repeater *
1.5	Gyro compass bearing repeater *
1.6	Heading or track control system *
1.7	Pelorus or compass bearing device *
1.8	Means of correcting heading and bearings
1.9	Transmitting heading device (THD) *
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS) **
2.2	Back up arrangements for ECDIS
2.3	Nautical publications
2.4	Back up arrangements for electronic nautical publications
3.1	Receiver for a global navigation satellite system/terrestrial radionavigation system *, **
3.2	9 GHz radar *
3.3	Second radar (3 GHz/ 9 GHz) *
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA) *
3.5	Automatic tracking aid *
3.6	Second automatic tracking aid *
3.7	Electronic plotting aid *
4	Automatic identification system (AIS)
5.1	Voyage data recorder (VDR) **
5.2	Simplified voyage data recorder (S-VDR) **
6.1	Speed and distance measuring device (through the water) *
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction) *
6.3	Echo sounding device *
7.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator *
7.2	Rate of turn indicator *
8	Sound reception system *
9	Telephone to emergency steering position *
10	Daylight signalling lamp *
11	Radar reflector *
12	International Code of Signals
13	IAMSAR Manual, Volume III

* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they should be specified.

** Delete as appropriate.



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)



Conform cu originalul

