

II

(Acte fără caracter legislativ)

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2012/48/UE A COMISIEI

din 10 decembrie 2012

de modificare a anexelor la Directiva 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară

COMISIA EUROPEANĂ,

clasificare în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2006/87/CE, trebuie făcute modificările necesare în anexa VII la Directiva 2006/87/CE.

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 82/714/CEE a Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 20 alineatul (1) primul paragraf prima teză,

- (5) Măsurile prevăzute în prezenta Directivă sunt conforme cu avizul comitetului la care se face referire la articolul 7 din Directiva 91/672/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind recunoașterea reciprocă a brevetelor naționale ale conducătorilor de navă pentru transportul de mărfuri și călători pe căile navigabile interioare ⁽⁵⁾,

întrucât:

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

- (1) De la adoptarea Directivei 2006/87/CE în decembrie 2006 s-au convenit modificări ale regulamentului de inspecție a navelor pe Rin, în temeiul articolului 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin. Prin urmare, este necesară modificarea Directivei 2006/87/CE în consecință.

Articolul 1

Directiva 2006/87/CE se modifică după cum urmează:

- (2) Trebuie să se asigure că certificatul comunitar de navigație interioară și certificatul pentru nave eliberat în conformitate cu Regulamentul privind inspecția navelor pe Rin sunt eliberate pe baza unor cerințe tehnice care să garanteze un nivel echivalent de siguranță.
- (3) Pentru a se evita denaturarea concurenței, precum și diferențele dintre nivelurile de siguranță, modificările Directivei 2006/87/CE trebuie să intre în vigoare în cel mai scurt timp posibil.

1. Anexa II la Directiva 2006/87/CE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă.
2. Anexa VII la Directiva 2006/87/CE se modifică în conformitate cu anexa II la prezenta directivă.
3. Anexa IX la Directiva 2006/87/CE se modifică în conformitate cu anexa III la prezenta directivă.

Articolul 2

- (4) În urma adoptării Deciziilor de punere în aplicare 2012/64/UE ⁽²⁾, 2012/65/UE ⁽³⁾ și 2012/66/UE ⁽⁴⁾ ale Comisiei privind recunoașterea celor trei societăți de

Statele membre care dețin căi navigabile interioare în conformitate cu articolul 1 alineatul (1) din Directiva 2006/87/CE asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până cel târziu la 1 decembrie 2013. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

⁽¹⁾ JO L 389, 30.12.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 33, 4.2.2012, p. 6.

⁽³⁾ JO L 33, 4.2.2012, p. 7.

⁽⁴⁾ JO L 33, 4.2.2012, p. 8.

⁽⁵⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 29.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre care dețin căi navigabile interioare menționate la articolul 1 alineatul (1) din Directiva 2006/87/CE.

Adoptată la Bruxelles, 10 decembrie 2012.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXA I

Anexa II la Directiva 2006/87/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1.01 se modifică după cum urmează:

(a) punctele 97, 97a și 97b se înlocuiesc cu următorul text:

„97. *«societate de clasificare»*: o societate de clasificare care a fost recunoscută în conformitate cu criteriile și procedurile prevăzute în anexa VII;

97a. *«lumini de navigație»*: lumini provenite de la lămpi de semnalizare, destinate să indice prezența navelor;

97b. *«semnale luminoase»*: prezențe luminoase utilizate în completarea semnalelor optice sau acustice.”

(b) se adaugă următoarele puncte:

„106. *«expert»*: persoană recunoscută de autoritatea competentă sau de o instituție autorizată, care are cunoștințe de specialitate în domeniul relevant, obținute pe baza formării și experienței profesionale, care este pe deplin familiară cu normele și reglementările relevante și cu normele tehnice general acceptate (de exemplu, standarde EN, legislație relevantă, norme tehnice ale altor state membre ale Uniunii Europene) și care este capabilă să examineze și să evalueze la nivel de expert sistemele și echipamentele relevante;

107. *«persoană competentă»*: persoană care a obținut suficiente cunoștințe în domeniul relevant, pe baza formării și experienței profesionale, care este suficient de familiară cu normele și reglementările relevante și cu normele tehnice general acceptate (de exemplu, standarde EN, legislație relevantă, norme tehnice ale altor state membre ale Uniunii Europene) pentru a fi capabilă să evalueze siguranța operațională a sistemelor și echipamentelor relevante.”

2. La articolul 2.01, alineatul (2) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) un expert naval ce deține un permis de comandant de navă pentru căi navigabile interioare, care îl autorizează pe deținător să conducă nava care urmează să fie inspectată.”

3. La articolul 3.02 alineatul (1) litera (b), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(b) În cazul unei inspecții în conformitate cu articolul 2.09, grosimea minimă a fundului navei, a santinei și a bordajului lateral al navelor construite din oțel trebuie să fie mai mare sau egală cu cea mai mare dintre valorile rezultate din următoarele formule.”

4. Titlul articolului 6.09 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6.09

Testul de omologare”.

5. La articolul 7.05, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Luminile de navigație, carcasele și accesoriiile acestora trebuie să aibă aplicat marcajul de conformitate prevăzut în Directiva 96/98/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 privind echipamentele maritime (*).

(*) JO L 46, 17.2.1997, p. 25.”

6. La articolul 7.06, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Aparatele radar de navigație și indicatoarele vitezei de rotație îndeplinesc cerințele prevăzute în anexa IX părțile I și II. Respectarea acestor cerințe se determină printr-o aprobare de tip eliberată de autoritatea competentă. Echipamentele ținând de Sistemul electronic de afișare a hărților și de informare pentru navigația interioară (*Electronic Chart Display System*, denumit în continuare „ECDIS”) care pot fi utilizate în modul de navigație se consideră aparate radar de navigație.

Trebuie respectate cerințele privind instalarea și testarea operațională a sistemelor radar de navigație și a indicatoarelor vitezei de rotație utilizate pe navele de navigație interioară, stabilite în anexa IX partea III.

Comisia Europeană publică registrul aparatelor radar de navigație și al indicatoarelor vitezei de girație aprobate potrivit dispozițiilor din anexa IX sau pe baza aprobărilor de tip recunoscute drept echivalente.”

7. La articolul 8.01, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Vasele sub presiune destinate funcționării navei trebuie controlate de către un expert pentru a verifica siguranța în exploatare a acestora:

- (a) înainte de a fi puse în exploatare pentru prima oară;
- (b) înainte de a fi repuse în exploatare în urma efectuării de modificări sau reparații; și
- (c) în mod regulat, cel puțin o dată la cinci ani.

Inspecția trebuie să cuprindă o inspecție interioară și una exterioară. Vasele sub presiune al căror interior nu poate fi inspectat în mod corespunzător sau a căror stare nu poate fi stabilită în mod clar în cursul inspecției interioare trebuie să fie supuse unor teste suplimentare nedistructive sau unui test hidraulic de presiune.

Se va elibera un certificat de inspecție, semnat de expert, în care se menționează data inspecției.

Alte instalații care necesită inspecții regulate, în special cazanele cu aburi, alte vase sub presiune și accesoriile acestora, precum și ascensoarele, respectă reglementările aplicabile într-unul dintre statele membre ale Uniunii.”

8. La articolul 10.02, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) La bord trebuie să existe cel puțin următoarele echipamente, în conformitate cu reglementările aplicabile, în vigoare în statele membre, ale autorității pentru navigație:

- (a) echipamente de radiotelefonie;
- (b) aparate și dispozitive necesare pentru emiterea de semnale vizuale și acustice și pentru marcarea navei;
- (c) lumini de urgență independente pentru luminile de staționare prevăzute.

Trebuie să existe, de asemenea, următoarele recipiente:

- (a) un recipient marcat pentru deșeurile menajere;
- (b) recipiente separate și marcate, cu capac etanș, fabricate din oțel sau din alt material solid și neinflamabil, cu dimensiuni adecvate și o capacitate de cel puțin 10 l, pentru colectarea următoarelor:
 - (aa) cârpe de curățat murdare de ulei;
 - (bb) deșeuri solide periculoase sau poluante;
 - (cc) deșeuri lichide periculoase sau poluante,și, în măsura în care poate apărea nevoia, pentru colectarea de:
 - (dd) reziduuri lichide;
 - (ee) alte deșeuri implicând ulei sau grăsime.”

9. Articolul 10.03 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (1), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Trebuie să existe cel puțin un extingtor portabil, în conformitate cu standardele europene EN 3-7: 2007 și EN 3-8: 2007, în fiecare dintre următoarele locuri;”

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În ceea ce privește extintoarele portabile prevăzute la alineatul (1), se pot utiliza doar extintoare cu praf în greutate de cel puțin 6 kg sau alte extintoare portabile cu aceeași capacitate de stingere. Acestea trebuie să fie adecvate pentru incendii din clasele A, B și C.

Prin derogare, în cazul navelor fără instalații de gaz lichefiat, sunt permise extintoarele cu spumă pulverizată care formează o peliculă apoasă (AFFF-AR) rezistentă la îngheț până la – 20 °C, chiar dacă nu sunt adecvate pentru incendiile din clasa C. Aceste extintoare trebuie să aibă o capacitate minimă de 9 litri.

Toate extintoarele trebuie să fie adecvate pentru stingerea incendiilor apărute la sisteme electrice de până la 1 000 V.”;

(c) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Extintoarele portabile se verifică cel puțin o dată la fiecare doi ani de către o persoană competentă. Pe extingtor se aplică o etichetă de verificare, semnată de persoana competentă și menționând data inspecției.”

10. La articolul 10.03a, alineatele (6), (7) și (8) se înlocuiesc cu următorul text:

„(6) Sistemele sunt verificate de către un expert:

- (a) înainte de a fi puse în exploatare pentru prima oară;
- (b) înainte de a fi repuse în exploatare, după ce au fost declanșate;
- (c) înainte de a fi repuse în exploatare în urma efectuării de modificări sau reparații majore; și
- (d) în mod regulat, cel puțin o dată la doi ani.

Inspecțiile menționate la litera (d) pot fi, de asemenea, efectuate de o persoană competentă din cadrul unei societăți competente specializate în sisteme de stingere a incendiilor.

(7) Atunci când se efectuează verificarea, în conformitate cu alineatul (6), expertul sau persoana competentă trebuie să verifice dacă sistemul respectă cerințele prezentului alineat.

Verificarea trebuie să includă, cel puțin:

- (a) inspecția exterioară a întregului sistem;
- (b) testarea funcționării sistemelor de siguranță și a duzelor;
- (c) testarea funcționării rezervoarelor de presiune și a sistemului de pompare.

(8) Se va elibera un certificat de inspecție, semnat de expert sau de persoana competentă, în care se menționează data inspecției.”

11. La articolul 10.03b alineatul (9), literele (b), (c) și (e) se înlocuiesc cu următoarele texte:

„(b) Sistemul trebuie să fie verificat de un expert:

- (aa) înainte de a fi pus în exploatare pentru prima oară;
- (bb) înainte de a fi repuse în exploatare, după ce a fost declanșat;
- (cc) înainte de a fi repuse în exploatare în urma efectuării de modificări sau reparații majore; și
- (dd) în mod regulat, cel puțin o dată la doi ani.

Inspecțiile menționate la litera (dd) pot fi, de asemenea, efectuate de o persoană competentă din cadrul unei societăți competente specializate în sisteme de stingere a incendiilor.

- (c) În cadrul inspecției, expertul sau persoana competentă trebuie să verifice dacă sistemul respectă cerințele prevăzute la prezentul articol.”;

„(e) Se va elibera un certificat de inspecție, semnat de expert sau de persoana competentă, în care se menționează data inspecției.”

12. Articolul 11.02 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Marginile exterioare ale punților și ale punților laterale trebuie să fie prevăzute cu parapete având o înălțime de cel puțin 0,90 m sau cu o bară de protecție continuă, în conformitate cu standardul european EN 711: 1995. Posturile de lucru de pe care persoanele pot cădea de la o înălțime mai mare de 1 m trebuie să fie prevăzute cu parapete având o înălțime de cel puțin 0,90 m sau cu o bară de protecție continuă, în conformitate cu standardul european EN 711: 1995. În cazul în care barele de protecție de pe punțile laterale sunt retractabile,

- (a) pe lângă barele de protecție, o balustradă continuă, cu diametrul de 0,02-0,04 m, se fixează de rama de babord la o înălțime de 0,7-1,1 m; și

- (b) în puncte clar vizibile, în locul în care începe puntea laterală, se fixează semne de siguranță în conformitate cu apendicele I, figura 10, având un diametru de cel puțin 15 cm.

În caz că nu există ramă de babord, se instalează o bară de protecție fixă.”;

- (b) se introduc următoarele alineate:

„(4a) Prin derogare de la alineatul (4), în cazul șlepurilor și al barjelor fără cabină, nu sunt necesare parapete sau bare de protecție dacă:

- (a) pe marginile exterioare ale punților și ale punților exterioare au fost instalate protecții pentru picioare;

- (b) au fost instalate balustrade pe ramele de babord, în conformitate cu alineatul (4) litera (a); și

- (c) în puncte clar vizibile, pe punte, s-au fixat semne de siguranță în conformitate cu apendicele I, figura 10, având un diametru de cel puțin 15 cm.

(4b) Prin derogare de la alineatul (4), în cazul navelor cu punte netedă sau cu magazii cu puț (*trunk deck*), nu este necesar ca barele de protecție să fie instalate direct pe marginile exterioare ale punților sau pe punțile laterale, dacă:

- (a) culoarul trece peste punțile netede și este înconjurat de bare de protecție fixe, în conformitate cu standardul EN 711: 1995; și

- (b) în puncte clar vizibile, în locurile de trecere către zone neprotejate de bare de protecție, s-au fixat semne de siguranță în conformitate cu apendicele I, figura 10, având un diametru de cel puțin 15 cm.”;

- (c) se inserează următorul alineat (6):

„(6) Alineatele (4), (4a) și (4b) reprezintă cerințe temporare în conformitate cu articolul 1.06 și vor fi valabile până la 1 decembrie 2016.”

13. Articolul 11.04 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Până la o înălțime de 0,90 m deasupra punții laterale, lățimea liberă a punții laterale poate fi redusă la 0,50 m, cu condiția ca lățimea liberă peste acest nivel, între marginea exterioară a cocii și marginea interioară a calei, să nu fie mai mică de 0,65 m.”;

(b) se inserează următorul alineat (4):

„(4) Alineatul (2) reprezintă o cerință temporară în conformitate cu articolul 1.06 și va fi valabil până la 1 decembrie 2016.”

14. Articolul 11.12 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (6) și (7) se înlocuiesc cu următorul text:

„(6) Macaralele sunt inspectate de un expert:

(a) înainte de a fi puse în exploatare pentru prima oară;

(b) înainte de a fi repuse în exploatare în urma efectuării de modificări sau reparații majore; și

(c) în mod regulat, cel puțin o dată la 10 ani.

În cadrul acestor inspecții, trebuie aduse dovezi ale rezistenței și stabilității adecvate, prin calcule și prin încercări sub sarcină la bord.

În cazul în care sarcina admisă a macaralei nu depășește 2 000 kg, expertul poate decide ca dovada prin calcule să fie parțial sau complet înlocuită printr-un test cu o sarcină de 1,25 ori mai mare decât sarcina admisă, efectuat pe traiectoria maximă a câmpului de acțiune.

Se va elibera un certificat de inspecție, semnat de expert, în care se menționează data inspecției.

(7) Macaralele sunt verificate în mod regulat și, în orice caz, cel puțin o dată la fiecare 12 luni, de către o persoană competentă. În timpul verificării, starea de funcționare în siguranță a macaralei este stabilită printr-o inspecție vizuală și printr-o verificare a funcționării.

Se va elibera un certificat de inspecție, semnat de persoana competentă, în care se menționează data inspecției.”;

(b) alineatul (8) se elimină;

(c) alineatul (10) se înlocuiește cu următorul text:

„(10) Instrucțiunile de exploatare furnizate de producătorul macaralei se păstrează la bord. Acestea includ cel puțin următoarele informații:

(a) câmpul de acțiune și funcțiile comenzilor;

(b) sarcina maximă admisă, ca funcție a lungimii brațului de lucru;

(c) înclinația maximă admisă a macaralei;

(d) instrucțiuni de asamblare și de întreținere;

(e) date tehnice generale.”

15. Articolul 14.13 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14.13

Testul de omologare

Instalațiile cu gaz lichefiat sunt verificate de un expert, în vederea verificării conformității acestora cu cerințele prezentului capitol:

(a) înainte de a fi puse în exploatare pentru prima oară;

(b) înainte de a fi repuse în exploatare în urma efectuării de modificări sau reparații majore; și

(c) cu ocazia fiecărei reînnoiri a atestării menționate la articolul 14.15.

Se va elibera un certificat de inspecție, semnat de expert, în care se menționează data inspecției. O copie a certificatului de inspecție se trimite organismului de inspecție.”

16. Titlul articolului 14.14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14.14

Condiții de testare”.

17. La articolul 14.15 alineatul (3), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În mod excepțional, în cazul în care proprietarul unei nave sau reprezentantul acestuia înaintează o solicitare motivată, organismul de inspecție poate prelungi valabilitatea atestatului pentru cel mult trei luni fără efectuarea testului de omologare menționat la articolul 14.13. O asemenea prelungire este înscrisă în certificatul comunitar.”

18. La articolul 15.02, alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) Pereții de compartimentare care separă sălile mașinilor de zonele pentru pasageri sau de zonele de locuit pentru echipaj și personalul de pe navă nu trebuie să aibă uși.”

19. Articolul 15.03 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Momentul de bandare datorat presiunii vântului (M_W) trebuie să fie calculat după cum urmează:

$$M_W = p_W \cdot A_W \cdot (l_W + T/2) [\text{kNm}]$$

unde:

p_W = presiunea specifică a vântului, de 0,25 kN/m²;

A_W = suprafața laterală a navei, exprimată în m², deasupra planului de pescaj, în conformitate cu starea de încărcare avută în vedere;

l_W = distanța, exprimată în metri, dintre centrul de greutate al suprafeței laterale A_W și planul de pescaj, în conformitate cu starea de încărcare avută în vedere.

La calcularea suprafeței laterale trebuie să se țină cont de tende sau alte instalații mobile similare prevăzute pentru a fi instalate pe punte.”;

(b) alineatul (9) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Pentru standardul cu un compartiment se poate presupune că pereții de compartimentare sunt intacti dacă distanța dintre doi pereți de compartimentare adiacenți este mai mare decât lungimea breșei. Pereții de compartimentare longitudinali aflați la o distanță mai mică decât B/3 de cocă, măsurată perpendicular pe axa mediană de la peretele cocii la pescaj maxim nu trebuie luați în considerare în vederea calculelor. O nișă dintr-un perete de compartimentare transversal cu o lungime mai mare de 2,50 m este considerată ca fiind un perete de compartimentare longitudinal.”

20. Articolul 15.06 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Spațiile destinate pasagerilor trebuie:

(a) să fie localizate pe toate punțile, în spatele nivelului peretelui de coliziune și, dacă se află sub puntea pereților de compartimentare, înaintea peretelui de compartimentare din pic pupa;

(b) să fie separate de sălile mașinilor și sălile cazanelor într-un mod etanș la gaz;

(c) să fie amenajate astfel încât liniile de vizibilitate menționate la articolul 7.02 să nu treacă prin ele.

Zonele de pe punte înconjurate de tende sau alte instalații mobile similare, situate nu numai deasupra, ci și integral sau parțial în lateral, trebuie să îndeplinească aceleași cerințe ca și încăperile închise destinate pasagerilor.”;

(b) alineatul (15) se înlocuiește cu următorul text:

„(15) Suprastructurile sau acoperișurile acestora, constând integral din panouri panoramice și incintele create din tende sau alte instalații mobile similare, precum și substructurile acestora trebuie proiectate astfel încât să poată fi fabricate exclusiv din materiale care, în caz de accident, reduc cât mai mult posibil riscurile de rănire a persoanelor de la bord.”

21. Articolul 15.11 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Pereții interni de separare

(a) între spații trebuie să fie proiectați în conformitate cu tabelele următoare:

(aa) Tabel pentru pereții interni de separare între spații în care nu este instalat niciun fel de sisteme de pulverizare a apei sub presiune, în conformitate cu articolul 10.03a.

Spații	Posturi de comandă	Scări	Zone de repliere	Saloane	Sălile mașinilor	Bucătării	Magazii
Posturi de comandă	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A30	A60	A60	A30/A60 ⁽⁵⁾
Scări		—	A0	A30	A60	A60	A30
Zone de repliere			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A60	A30/A60 ⁽⁵⁾
Saloane				—/A0/B15 ⁽³⁾	A60	A60	A30
Sălile mașinilor					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Bucătării						A0	A30/B15 ⁽⁶⁾
Magazii							—

⁽¹⁾ Pereții interni de separare între posturi de comandă și zone interioare de repliere trebuie să corespundă tipului A0, iar în cazul zonelor de repliere exterioare doar tipului B15.

⁽²⁾ Pereții interni de separare între saloane și zone interioare de repliere trebuie să corespundă tipului A30, iar în cazul zonelor de repliere exterioare doar tipului B15.

⁽³⁾ Pereții interni de separare între cabine, pereții interni de separare între cabine și coridoare și pereții interni verticali de separare care separă saloanele, în conformitate cu alineatul (10), trebuie să corespundă tipului B15 pentru spații echipate cu sisteme de pulverizare a apei sub presiune B0. Pereții interni de separare între cabine și saune trebuie să corespundă tipului A0 pentru spații echipate cu sisteme de pulverizare a apei sub presiune de tip B15.

⁽⁴⁾ Pereții interni de separare între sălile mașinilor, în conformitate cu articolul 15.07 și cu articolul 15.10 alineatul (6), trebuie să corespundă tipului A60; în alte cazuri, trebuie să corespundă tipului A0.

⁽⁵⁾ Pereții interni de separare între spațiile de depozitare a lichidelor inflamabile, posturile de comandă și zonele de repliere trebuie să corespundă tipului A60 pentru spații echipate cu sisteme de pulverizare a apei sub presiune de tip A30.

⁽⁶⁾ Tipul B15 este suficient pentru pereții interni de separare între bucătării, pe de o parte, și spații de depozitare la rece și spații de depozitare a alimentelor, pe de altă parte.

(bb) Tabel pentru pereții interni de separare între spații în care sunt instalate sisteme de pulverizare a apei sub presiune, în conformitate cu articolul 10.03a.

Spații	Posturi de comandă	Scări	Zone de repliere	Saloane	Sălile mașinilor	Bucătării	Magazii
Posturi de comandă	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A0	A60	A30	A0/A30 ⁽⁵⁾
Scări		—	A0	A0	A60	A30	A0
Zone de repliere			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A30	A0/A30 ⁽⁵⁾

Spații	Posturi de comandă	Scări	Zone de repliere	Saloane	Sălile mașinilor	Bucătării	Magazii
Saloane				–/B15/B 0 ⁽³⁾	A60	A30	A0
Sălile mașinilor					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Bucătării						—	A0/B15 ⁽⁶⁾
Magazii							—

⁽¹⁾ Pereții interni de separare între posturi de comandă și zone interioare de repliere trebuie să corespundă tipului A0, iar în cazul zonelor de repliere exterioare doar tipului B15.

⁽²⁾ Pereții interni de separare între saloane și zone interioare de repliere trebuie să corespundă tipului A30, iar în cazul zonelor de repliere exterioare doar tipului B15.

⁽³⁾ Pereții interni de separare între cabine, pereții interni de separare între cabine și coridoare și pereții interni verticali de separare care separă saloanele, în conformitate cu alineatul (10), trebuie să corespundă tipului B15 pentru spații echipate cu sisteme de pulverizare a apei sub presiune B0. Pereții interni de separare între cabine și saune trebuie să corespundă tipului A0 pentru spații echipate cu sisteme de pulverizare a apei sub presiune de tip B15.

⁽⁴⁾ Pereții interni de separare între sălile mașinilor, în conformitate cu articolul 15.07 și cu articolul 15.10 alineatul (6), trebuie să corespundă tipului A60; în alte cazuri, trebuie să corespundă tipului A0.

⁽⁵⁾ Pereții interni de separare între spațiile de depozitare a lichidelor inflamabile, posturile de comandă și zonele de repliere trebuie să corespundă tipului A60 pentru spații echipate cu sisteme de pulverizare a apei sub presiune de tip A30.

⁽⁶⁾ Tipul B15 este suficient pentru pereții interni de separare între bucătării, pe de o parte, și spații de depozitare la rece și spații de depozitare a alimentelor, pe de altă parte.”;

(b) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Plafoanele saloanelor și straturile de acoperire pentru pereți, inclusiv substructurile acestora, trebuie să fie realizate din materiale necombustibile în cazul în care spațiile în care se află nu sunt dotate cu sisteme de pulverizare a apei sub presiune în conformitate cu articolul 10.03a, cu excepția suprafețelor lor, care trebuie să fie construite cel puțin din materiale ignifuge. Prima teză nu se aplică saunelor.”;

(c) se introduce următorul alineat (7a):

„(7a) Tendele și instalațiile mobile similare care acoperă parțial sau integral puntea, precum și structurile acestora trebuie să fie construite cel puțin din materiale ignifuge.”

22. Articolul 22a.04 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 22a.04

Flotabilitate și stabilitate

(1) Alineatele (2)-(10) se aplică ambarcațiunilor care au o lungime mai mare de 110 m, cu excepția navelor de pasageri.

(2) Pentru calculul stabilității, valorile de bază – masa navei fără încărcătură și poziția centrului de greutate – se determină prin intermediul unei probe de înclinare efectuate în conformitate cu anexa I la rezoluția MSC 267 (85) a OMI.

(3) Solicitantul trebuie să demonstreze, cu ajutorul unui calcul bazat pe metoda flotabilității pierdute, că stabilitatea și flotabilitatea navei sunt adecvate în caz de inundare. Toate calculele trebuie să fie efectuate luându-se în considerare asietă liberă și afundarea liberă.

Flotabilitatea și stabilitatea suficiente ale navei în cazul unei inundații se dovedesc cu o încărcătură corespunzând liniei de plutire maxime, egal distribuită în toate calele, cu provizii maxime și alimentată la maxim cu combustibil.

Pentru încărcături eterogene, calculul stabilității se efectuează pentru condițiile de încărcare cele mai defavorabile. Acest calcul al stabilității se efectuează la bord.

În acest scop, trebuie determinată dovada matematică a unei stabilități suficiente pentru stadiile intermediare de inundare (25 %, 50 % și 75 % de acumulare a apei de inundație și, dacă este cazul, pentru stadiul imediat premurgător echilibrului transversal) și pentru stadiul final al inundații, în condițiile de încărcare specificate mai sus.

(4) Se iau în considerare următoarele ipoteze pentru starea ulterioară avariei:

(a) Dimensiunile avariei laterale:

dimensiune longitudinală: cel puțin 0,10 L;
dimensiune transversală: 0,59 m;
dimensiune verticală: de la fundul navei în sus, nelimitat.

(b) Dimensiunile avariei la fundul navei:

dimensiune longitudinală: cel puțin 0,10 L;
dimensiune transversală: 3,00 m;
dimensiune verticală: de la bază, 0,39 m în sus, cu excepția colectorului.

(c) Toți pereții de compartimentare din zona avariată se consideră avariați la rândul lor, ceea ce înseamnă că alegerea compartimentării se efectuează astfel încât nava să rămână pe linia de plutire după inundarea a două sau mai multe compartimente adiacente pe direcția longitudinală. În cazul sălii mașinilor principale, se ține exclusiv seama de un compartiment, ceea ce înseamnă că se consideră că pereții de compartimentare de la extremitățile sălii mașinilor nu sunt avariați.

În cazul unei avarii la fundul navei, se consideră că sunt inundate, de asemenea, și compartimentele transversale adiacente.

(d) Permeabilitate

Se consideră că permeabilitatea este de 95 %.

În cazul în care un calcul dovedește că permeabilitatea medie a unui compartiment este mai mică de 95 %, poate fi utilizată valoarea calculată.

Valorile trebuie să nu fie mai mici de:

- sălile mașinilor și sălile operaționale: 85 %;
- cale pentru marfă: 70 %;
- spațiile cu fund dublu, tancuri de combustibil, tancuri de balast etc.; în acest caz se ia în considerare funcția lor și se stabilește dacă acestea trebuie să fie considerate a fi pline sau goale, nava fiind pe linia sa de plutire maximă admisă: 0 sau 95 %.

(e) Calcularea efectului suprafeței libere în stadiile intermediare de inundare trebuie să se bazeze pe aria suprafeței brute a compartimentelor avariate.

(5) Pentru toate stadiile intermediare de inundare menționate la alineatul (3), trebuie să fie respectate următoarele criterii:

(a) unghiul de bandare ϕ în poziția de echilibru din stadiul intermediar în cauză nu trebuie să depășească 15° (5° în cazul în care containerele nu sunt fixate);

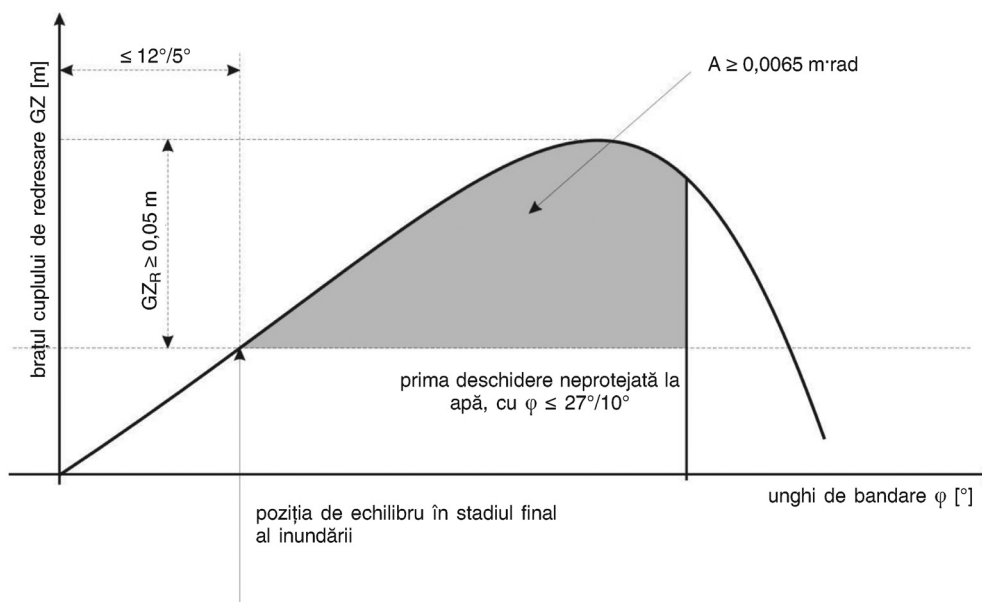
(b) dincolo de bandare, în poziția de echilibru din respectivul stadiu intermediar, partea pozitivă a curbei brațului de redresare trebuie să prezinte o valoare a brațului de redresare de $GZ \geq 0,02$ m ($0,03$ m în cazul în care containerele nu sunt fixate) înainte ca prima deschidere neprotejată să fie imersată sau înainte de a se atinge un unghi de bandare ϕ de 27° (15° în cazul în care containerele nu sunt fixate);

(c) deschiderile care nu sunt etanșe la apă nu trebuie să fie imersate înainte de a se atinge bandarea în poziția de echilibru din respectivul stadiu intermediar.

(6) În cursul stadiului final al inundării trebuie îndeplinite următoarele criterii:

(a) marginea inferioară a deschiderilor neetanșe la apă (de exemplu, uși, ferestre, capace de acces) nu trebuie să se găsească la mai puțin de 0,10 m deasupra liniei de plutire ulterioare avariei;

- (b) unghiul de bandare ϕ în poziția de echilibru nu trebuie să depășească 12° (5° în cazul în care containerele nu sunt fixate);
- (c) dincolo de bandare, în poziția de echilibru din respectivul stadiu intermediar, partea pozitivă a curbei brațului de redresare trebuie să prezinte o valoare a brațului de redresare de $GZ \geq 0,05$ m, iar zona de sub curbă trebuie să atingă cel puțin $0,0065$ m.rad înainte ca prima deschidere neprotejată să fie imersată sau înainte de a se atinge un unghi de bandare ϕ de 27° (10° în cazul în care containerele nu sunt fixate);



- (d) dacă sunt imersate deschideri neetanșe la apă înainte de atingerea poziției de echilibru, spațiile care permit accesul vor fi considerate inundate la calculul stabilității în situație de avarie.
- (7) În cazul în care sunt prevăzute deschideri de echilibrare transversală pentru reducerea inundării asimetrice, trebuie să se respecte următoarele cerințe:

(a) pentru calculul inundării transversale, trebuie să se aplice Rezoluția A.266 (VIII) a OMI;

(b) acestea trebuie să funcționeze automat;

(c) acestea nu trebuie să fie echipate cu dispozitive de închidere;

(d) timpul total alocat pentru egalizare nu trebuie să depășească 15 minute.

(8) Dacă există posibilitatea închiderii etanșe la apă a deschiderilor prin care compartimentele neavariate pot fi inundate la rândul lor, dispozitivele de închidere trebuie să aibă înscrisă clar și lizibil pe ambele părți instrucțiunea următoare:

«A se închide imediat după trecere.»

(9) Se consideră că verificarea prin calcul în conformitate cu alineatele (3)-(7) a fost efectuată dacă se prezintă calcule ale stabilității în caz de avarie în conformitate cu partea 9 din regulamentul anexat Acordului european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare (denumit în continuare «ADN»), iar acestea au rezultate pozitive.

(10) Dacă este cazul, în vederea îndeplinirii cerințelor prevăzute la alineatul (3), se determină din nou planul pescajului maxim.”

23. La articolul 22a.05, alineatul (2) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) sunt construite sub formă de nave cu cocă dublă, în conformitate cu ADN, în cazul cărora se aplică partea 9 din ADN, secțiunile 9.1.0.91-9.1.0.95 pentru nave pentru mărfuri solide și alineatul 9.3.2.11.7 și secțiunile 9.3.2.13-9.3.2.15 sau alineatul 9.3.3.11.7 și secțiunile 9.3.3.13-9.3.3.15 pentru navele-cisternă;”

24. La articolul 24.02 alineatul (2), tabelul se înlocuiește cu următorul tabel:

(a) se introduce următoarea mențiune pentru articolul 7.05 alineatul (1):

Articol și alineat	Conținut	Termen-limită și observații
„7.05 alineatul (1)	Lumini de navigație, carcasele, accesoriile și sursele de lumină ale acestora	Luminile de navigație, carcasele, accesoriile și sursele de lumină ale acestora care îndeplinesc cerințele privitoare la culoare și intensitate a luminii pentru luminile de navigație și la acceptarea luminilor de semnalizare pentru navigația pe Rin la 30 noiembrie 2009 pot fi încă utilizate.”

(b) se introduc următoarele mențiuni pentru articolul 7.06 alineatul (1):

„7.06 alineatul (1)	Aparate radar de navigație care au fost aprobate înainte de 1.1.1990	Aparatele radar de navigație care au fost aprobate înainte de 1.1.1990 pot fi instalate și utilizate până la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 31.12.2009, în orice caz cel mai târziu la 31.12.2011, dacă există un certificat valid de instalare în temeiul prezentei directive sau al Rezoluției CCNR 1989-II-35.
	Indicatoare ale vitezei de girație care au fost aprobate înainte de 1.1.1990	Indicatoarele vitezei de girație care au fost aprobate înainte de 1.1.1990 și au fost instalate înainte de 1.1.2000 pot fi instalate și utilizate până la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2015, dacă există un certificat valid de instalare în temeiul prezentei directive sau al Rezoluției CCNR 1989-II-35.
	Aparate radar de navigație și indicatoare ale vitezei de girație care au fost aprobate după 1.1.1990	Aparate radar de navigație și indicatoare ale vitezei de girație care au fost aprobate la sau după 1.1.1990 în temeiul cerințelor și condițiilor de testare minime privind instalațiile radar utilizate pentru navigația pe căi interioare pe Rin pot continua să fie instalate și utilizate dacă există un certificat valid de instalare în temeiul prezentei directive sau al Rezoluției CCNR 1989-II-35.”

(c) se introduce următoarea mențiune pentru articolul 10.02 alineatul (1) a doua teză litera (b):

Articol și alineat	Conținut	Termen-limită și observații
„10.02 alineatul (1) a doua teză litera (b)	Recipiente din oțel sau din alt material rezistent și neinflamabil, cu o capacitate de minimum 10 l	NST, cel târziu la reînnoirea certificatului comunitar”

(d) mențiunile pentru articolul 11.02 alineatul (4) și articolul 11.04 alineatul (2) se înlocuiesc cu următorul text:

Articol și alineat	Conținut	Termen-limită și observații
„11.02 alineatul (4) prima teză	Echipamente aflate pe marginile exterioare ale punților, pe punțile laterale și în posturile de lucru	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2020
	Înălțimea ramelor	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2035

Articol și alineat	Conținut	Termen-limită și observații
11.04 alineatul (1)	Lățime liberă a punții laterale	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2035, pentru nave cu o lățime mai mare de 7,30 m
Alineatul (2)	Bare de protecție la flancul navei pentru nave cu $L < 55$ m, cu cabină numai la pupă	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2020

(e) mențiunea referitoare la articolul 11.12 se înlocuiește cu următorul text:

„11.12 alineatele (2), (4), (5) și (9)	Placa producătorului, dispozitive de protecție, certificate la bord	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2015”
--	---	--

(f) mențiunile pentru articolul 15.03, alineatele (7)-(13) se înlocuiesc cu următorul text:

„Alineatele (7) și (8)	Stabilitate în stare avariată	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045
Alineatul (9)	Stabilitate în stare avariată	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045
	Dimensiunea verticală a avariei la fundul navei	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045 NST aplicabil la nave cu punte etanșă la apă pe o distanță minimă de 0,50 m și mai puțin de 0,60 m de fundul navelor care au obținut un certificat comunitar sau alt permis de trafic înainte de 31.12.2005
	Standard cu două compartimente	NST
Alineatele (10)-(13)	Stabilitate în stare avariată	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045”

(g) mențiunea pentru articolul 15.06 alineatul (1) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„15.06 alineatul (1), primul paragraf	Zonele destinate pasagerilor situate sub puntea pereților de compartimentare în spatele peretelui de coliziune și înaintea peretelui de compartimentare din pic pupa	NST, cel târziu la reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045
15.06 alineatul (1) al doilea paragraf	Incinte	NST, cel târziu la reînnoirea certificatului comunitar”

(h) mențiunea pentru articolul 15.06 alineatul (15) se înlocuiește cu următorul text:

„Alineatul (15)	Cerințe privind incintele din cadrul suprastructurilor formate integral sau parțial din ferestre panoramice	NST, cel târziu la reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045
	Cerințe privind incintele	NST, cel târziu la reînnoirea certificatului comunitar”

(i) se introduce următoarea mențiune pentru textul referitor la articolul 15.11 alineatul (7a):

„Alineatul (7a)	Incinte	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar”
-----------------	---------	--

25. Tabelul de la articolul 24.06 alineatul (5) se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următoarea mențiune pentru articolul 7.05 alineatul (1):

Articol și alineat	Conținut	Termen-limită și observații	Valabil pentru ambarcațiuni cu certificat de navă sau permis de trafic înainte de
„7.05 alineatul (1)	Lumini de navigație, carcasele, accesoriile și sursele de lumină ale acestora	Luminile de navigație, carcasele, accesoriile și sursele de lumină ale acestora care îndeplinesc cerințele privitoare la culoare și intensitate a luminii pentru luminile de navigație și la acceptarea luminilor de semnalizare pentru navigația pe Rin la 30 noiembrie 2009 pot fi încă utilizate.	1.12.2013”

(b) se introduce următoarea mențiune pentru articolul 7.06 alineatul (1):

„7.06 alineatul (1)	Aparate radar de navigație care au fost aprobate înainte de 1.1.1990	Aparatele radar de navigație care au fost aprobate înainte de 1.1.1990 pot fi instalate și utilizate până la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 31.12.2009, în orice caz cel mai târziu la 31.12.2011, dacă există un certificat valid de instalare în temeiul prezentei directive sau al Rezoluției CCNR 1989-II-35.	1.12.2013
	Indicatoare ale vitezei de girație care au fost aprobate înainte de 1.1.1990	Indicatoarele vitezei de girație care au fost aprobate înainte de 1.1.1990 și au fost instalate înainte de 1.1.2000 pot fi instalate și utilizate până la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2015, dacă există un certificat valid de instalare în temeiul prezentei directive sau al Rezoluției CCNR 1989-II-35.	1.12.2013
	Aparate radar de navigație și indicatoare ale vitezei de girație care au fost aprobate după 1.1.1990	Aparate radar de navigație și indicatoare ale vitezei de girație care au fost aprobate după 1.1.1990 în temeiul cerințelor și condițiilor de testare minime privind instalațiile radar utilizate pentru navigația pe căi interioare pe Rin pot continua să fie instalate și utilizate dacă s-a eliberat un certificat valid de instalare în temeiul prezentei directive sau al Rezoluției CCNR 1989-II-35.	1.12.2013”

(c) se introduce următoarea mențiune pentru articolul 10.02 alineatul (1) a doua teză litera (b):

Articol și alineat	Conținut	Termen-limită și observații	Valabil pentru ambarcațiuni cu certificat de navă sau permis de trafic înainte de
„10.02 alineatul (1) a doua teză litera (b)	Recipiente din oțel sau din alt material rezistent și neinflamabil, cu o capacitate de minimum 10 l	NST, cel târziu la reînnoirea certificatului comunitar	1.12.2013”

(d) se introduc următoarele mențiuni pentru articolul 11.02 alineatul (4) și articolul 11.04 alineatul (2):

Articol și alineat	Conținut	Termen-limită și observații	Valabil pentru ambarcațiuni cu certificat de navă sau permis de trafic înainte de
„11.02 alineatul (4) prima teză	Înălțimea parapetelor și a ramelor de babord și bare de protecție pe flancul navei	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2020	1.12.2013
	Înălțimea ramelor	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2035	
11.04 alineatul (2)	Bare de protecție la flancul navei pentru nave cu L < 55 m, cu cabină numai la pupă	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2020	1.12.2013”

(e) se introduce următoarea mențiune pentru articolul 11.12:

„11.12 alineatele (2), (4), (5) și (9)	Placa producătorului, dispozitive de protecție, certificate la bord	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2015	1.12.2013”
--	---	---	------------

(f) mențiunile pentru articolul 15.03, alineatele (7)-(13) se înlocuiesc cu următorul text:

„15.03 alineatele (7) și (8)	Stabilitate în stare avariată	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045	1.12.2013
Alineatul (9)	Stabilitate în stare avariată	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045	1.12.2013
	Dimensiunea verticală a avariei la fundul navei	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045 NST aplicabil la nave cu punte etanșă la apă pe o distanță minimă de 0,50 m și mai puțin de 0,60 m de fundul navelor care au obținut un certificat comunitar sau alt permis de trafic înainte de 31.12.2005	1.12.2013

	Standard cu două compartimente	NST	
Alineatele (10)-(13)	Stabilitate în stare avariata	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045	1.12.2013"

(g) mențiunea pentru articolul 15.06 alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„15.06 alineatul (1) primul paragraf	Zonele destinate pasagerilor situate sub puntea pereților de compartimentare în spatele peretelui de coliziune și înaintea peretelui de compartimentare din pic pupa	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045	1.12.2013
15.06 alineatul (1) al doilea paragraf	Incinte	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar	1.12.2013"

(h) mențiunea pentru articolul 15.06 alineatul (15) se înlocuiește cu următorul text:

„Alineatul (15)	Cerințe privind incintele din cadrul suprastructurilor formate integral sau parțial din ferestre panoramice	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2045	1.12.2013
	Cerințe privind incintele	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar	1.12.2013"

(i) se introduce următoarea mențiune pentru articolul 15.11 alineatul (7a):

„Alineatul (7a)	Incinte	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar	1.12.2013"
-----------------	---------	---	------------

26. Tabelul de la articolul 24a.02 alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următoarea mențiune pentru articolul 7.05 alineatul (1):

„7.05 alineatul (1)	Lumini de navigație, carcasele, accesoriile și sursele de lumină ale acestora	Luminile de navigație, carcasele, accesoriile și sursele de lumină ale acestora care îndeplinesc: — cerințele privitoare la culoare și intensitate a luminii pentru luminile de navigație și la acceptarea luminilor de semnalizare pentru navigația pe Rin la 30 noiembrie 2009; sau — cerințele corespunzătoare ale unui stat membru la 30 noiembrie 2009, pot fi încă utilizate.”
---------------------	---	---

(b) se introduce următoarea mențiune pentru articolul 7.06 alineatul (1):

„7.06 alineatul (1)	Sisteme radar de navigație și indicatoare ale vitezei de girație	Sistemele radar de navigație și indicatoarele vitezei de girație care au fost aprobate și instalate în temeiul reglementărilor unui stat membru înainte de 31 decembrie 2012 pot continua să fie instalate și utilizate până la emiterea sau înlocuirea certificatului comunitar după 31 decembrie 2018. Sistemele respective trebuie introduse în certificatul comunitar la numărul 52.
		Sistemele radar de navigație și indicatoarele vitezei de girație care au fost aprobate după 1.1.1990 în temeiul reglementărilor referitoare la cerințele și condițiile de testare minime privind sistemele radar utilizate pentru navigația pe Rin pot continua să fie instalate și utilizate dacă există un certificat valid de instalare în temeiul prezentei directive sau al Rezoluției CCNR 1989-II-35.”

(c) mențiunile pentru articolul 11.02 alineatul (4) și articolul 11.04 alineatul (2) se înlocuiesc cu următorul text:

Articol și alineat	Conținut	Termen-limită și observații
„11.02 alineatul (4) prima teză	Echipamente aflate pe marginile exterioare ale punților, pe punțile laterale și în posturile de lucru	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2020 NST
	Înălțimea parapetelor sau a ramelor de babord	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2020
11.04(1)	Lățime liberă a punții laterale	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2035, pentru nave cu o lățime mai mare de 7,30 m
Alineatul (2)	Bare de protecție la flancul navei pentru nave cu $L < 55$ m, cu cabină numai la pupă	NST, cel târziu la eliberarea sau reînnoirea certificatului comunitar după 1.1.2020”

27. În apendicele I la anexa II la Directiva 2006/87/CE se adaugă următoarea mențiune:

Figura 10
Purtați vesta de salvare

Culoare: albastru/alb



28. Apendicele II la anexa II la Directiva 2006/87/CE se modifică după cum urmează:

(a) cuprinsul se modifică după cum urmează:

(i) la nr. 4, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Aplicarea dispozițiilor tranzitorii”;

(ii) la nr. 6, titlul se înlocuiește cu următorul text: „Aplicarea reglementărilor din capitolul 15”;

(iii) se adaugă următorul text:

„Nr. 26: Experți/persoane competente

Nr. 27: Ambarcațiuni de agrement”;

(b) instrucțiunea administrativă nr. 4 se înlocuiește cu următorul text:

„INSTRUCȚIUNEA ADMINISTRATIVĂ NR. 4

Aplicarea dispozițiilor tranzitorii

(Capitolele 15-22b, 24 și 24a din anexa II)

1. APLICAREA DISPOZIȚIILOR TRANZITORII LA ÎMBINAREA PĂRȚILOR AMBARCAȚIUNII

1.1. Principii

În cazurile în care se îmbină părți provenind din nave diferite, protecția existentă anterior se acordă numai pentru părțile care aparțin navei care își păstrează certificatul comunitar. Prin urmare, dispozițiile tranzitorii pot fi invocate numai pentru acele părți. Alte părți sunt considerate o navă nou construită.

1.2. Aplicarea detaliată a dispozițiilor tranzitorii

1.2.1. În cazurile în care se îmbină părți provenind din nave diferite, dispozițiile tranzitorii pot fi invocate numai pentru părțile care aparțin navei ce își păstrează certificatul comunitar.

1.2.2. Părțile care nu aparțin navei ce își păstrează certificatul de navă sunt tratate ca o ambarcațiune nou construită.

1.2.3. După ce la o navă s-a adăugat o parte din altă navă, prima dintre acestea primește numărul european de identificare a navei, care își păstrează certificatul comunitar în calitate de ambarcațiune transformată.

1.2.4. În cazul în care, în urma transformării unei ambarcațiuni, se păstrează un certificat comunitar sau se eliberează unul nou, anul fabricației celei mai vechi părți a ambarcațiuni trebuie menționat în certificatul comunitar.

1.2.5. Dacă la ambarcațiune se atașează o nouă provă, motorul propulsorului de la provă instalat trebuie să respecte la rândul său cerințele în vigoare.

1.2.6. Dacă la ambarcațiune se atașează o nouă pupă, motoarele instalate la pupă trebuie să respecte la rândul lor cerințele în vigoare.

1.3. Exemple ilustrative

1.3.1. Se alcătuieste o navă din două nave mai vechi (nava 1, cu anul de fabricație 1968; nava 2, cu anul de fabricație 1972). Se utilizează toate părțile navei 1, cu excepția probei; din nava 2 se utilizează prova. Nava astfel asamblată primește certificatul comunitar al navei 1. Prova navei asamblate trebuie să fie acum echipată, printre altele, cu nișe pentru ancoră.

1.3.2. Se alcătuieste o navă din două nave mai vechi (nava 1, cu anul de fabricație 1975; nava 2, cu anul de fabricație 1958, iar cea mai veche componentă din 1952). Se utilizează toate părțile navei 1, cu excepția probei; din nava 2 se utilizează prova. Nava astfel asamblată primește certificatul comunitar al navei 1. Prova navei asamblate trebuie să fie acum echipată, printre altele, cu nișe pentru ancoră. Cea mai veche componentă din nava originală 2, cu anul de fabricație 1952, este menționată în certificatul comunitar.

1.3.3. Pupa unei nave cu anul de fabricație 2001 este atașată unei nave cu anul de fabricație 1988. Motorul navei cu anul de fabricație 1988 urmează să rămână în navă. În acest caz, motorul trebuie să primească o aprobare de tip. Motorul ar trebui, de asemenea, să primească o aprobare de tip dacă ar fi vorba de motorul din pupa navei cu anul de fabricație 2001.

2. APLICAREA DISPOZIȚIILOR TRANZITORII ÎN CAZUL MODIFICĂRII TIPULUI DE AMBARCAȚIUNE (DESTINAȚIA AMBARCAȚIUNII)

2.1. Principii

2.1.1. În orice decizie privind aplicarea dispozițiilor tranzitorii în cazul modificării tipului de ambarcațiune (tip de navă; destinația navei), aspectele ținând de siguranță sunt determinante în ceea ce privește anexa II la prezenta directivă.

2.1.2. Tipul ambarcațiunii se consideră modificat dacă cerințele de siguranță care se aplică noului tip de ambarcațiune sunt diferite de cele aferente vechiului tip; este vorba de un astfel de caz dacă există dispoziții speciale din capitolele 15-22b din anexa II care nu se aplicau vechiului tip, dar se aplică noului tip.

2.1.3. În cazul modificării tipului de ambarcațiune, toate dispozițiile speciale și toate cerințele specifice acestui tip de ambarcațiune trebuie respectate integral; nu pot fi invocate dispoziții tranzitorii în cazul acestor cerințe. Aceasta se aplică și părților care sunt preluate din nava existentă și ajung să facă obiectul acestor cerințe speciale.

2.1.4. Transformarea unui tanc petrolier în navă pentru mărfuri solide nu reprezintă o modificare a tipului de navă, în sensul definiției de la punctul 2.1.2.

2.1.5. În cazul transformării unei nave cu cabine în navă pentru voiaje de zi, toate părțile noi trebuie să respecte integral cerințele în vigoare.

2.2. Aplicarea detaliată a dispozițiilor tranzitorii

2.2.1. Articolul 24.02 alineatul (2) (NST) și, respectiv, articolul 24a.02 alineatul (2) se aplică părților din ambarcațiune care sunt reînnoite; de aceea, noile părți ale ambarcațiunii nu pot face obiectul dispozițiilor tranzitorii.

2.2.2. În cazul părților din ambarcațiune care nu sunt transformate, dispozițiile tranzitorii continuă să se aplice, cu excepția părților menționate la punctul 2.1.3 a doua teză.

2.2.3. Dacă se modifică dimensiunile ambarcațiunii, dispozițiile tranzitorii nu se mai aplică acelor părți ale ambarcațiunii care sunt legate de această modificare (de exemplu, distanța peretelui de coliziune, a bordului liber și a ancorei).

2.2.4. În cazul unei modificări a tipului de ambarcațiune, sunt aplicabile cerințele speciale din anexa II care se aplică doar noului tip de ambarcațiune. Toate părțile și echipamentele afectate de transformarea ambarcațiunii trebuie să îndeplinească cerințele în vigoare din anexa II părțile II și III.

2.2.5. Ambarcațiunea primește ulterior un certificat comunitar nou sau modificat, iar în câmpurile 7 și 8 ale certificatului se menționează atât construcția originală, cât și transformarea.

2.3. Exemple ilustrative

2.3.1. O navă pentru marfă (cu anul de fabricație 1996) este transformată în navă pentru pasageri. În acest caz, capitolul 15 din anexa II se aplică întregii nave, fără invocarea dispozițiilor tranzitorii. Dacă prova nu este modificată, fie potrivit planurilor de transformare, fie potrivit capitolului 15, nava nu are nevoie de nișe pentru ancore, în conformitate cu articolul 3.03.

2.3.2. Un remorcher (cu anul de fabricație 1970) este transformat în navă împingător. Transformarea fizică constă exclusiv în modificarea echipamentelor de pe punte și instalarea unui dispozitiv de împingere. Rămân aplicabile toate dispozițiile tranzitorii pentru o navă din 1970, cu excepția capitolelor 5 și 7 (parțial), a articolului 10.01 și a articolului 16.01.

2.3.3. Un tanc autopropulsat (cu anul de fabricație 1970) este transformat în navă împingător. Transformarea fizică constă în separarea probei de secțiunea de marfă, modificarea echipamentelor de pe punte și instalarea unui dispozitiv împingător. Rămân aplicabile toate dispozițiile tranzitorii pentru o navă din 1970, cu excepția dispozițiilor din capitolele 5 și 7 (parțial), de la articolul 10.01 și de la articolul 16.01.

2.3.4. Un tanc autopropulsat este transformat într-un cargou. Cargoul trebuie să respecte cerințele în vigoare privind siguranța la locul de muncă, în special cele menționate la articolul 11.05 din capitolul 11 din anexa II.

3. APLICAREA DISPOZIȚIILOR TRANZITORII ÎN CAZUL TRANSFORMĂRII NAVELOR PENTRU PASAGERI

3.1. Aplicarea dispozițiilor tranzitorii

3.1.1. Măsurile de transformare necesare în vederea respectării cerințelor din capitolul 15, indiferent de momentul efectuării acestora, nu reprezintă o transformare de tip C, în sensul articolului 24.02 alineatul (2), al articolului 24.03 alineatul (1) sau al articolului 24.06 alineatul (5) din anexa II, respectiv al articolelor 24a.02 și 24a.03.

3.1.2. În cazul transformării unei nave cu cabine în navă pentru voiaje de zi, toate părțile noi trebuie să respecte integral cerințele în vigoare.

3.2. Exemple ilustrative

3.2.1. Unei nave pentru pasageri (cu anul de fabricație 1995) trebuie să i se instaleze un al doilea sistem independent de propulsie, cel târziu până la 1 ianuarie 2015. Dacă nava pentru pasageri în cauză nu face obiectul niciunei alte transformări voluntare, nu este necesară efectuarea unui calcul al stabilității în conformitate cu noile cerințe, dar dacă există o nevoie obiectivă de efectuare a unui astfel de calcul, acesta se poate realiza în conformitate cu cerințele inițiale privind stabilitatea ale unui stat membru.

3.2.2. O navă pentru pasageri (cu anul de fabricație 1994 și cu certificatul de navă reînnoit ultima dată în 2012) va fi mărită cu 10 m în 2016. În plus, acestei nave trebuie să i se instaleze un al doilea sistem independent de propulsie. Va fi, de asemenea, necesar un nou calcul al stabilității, care trebuie efectuat în conformitate cu capitolul 15 pentru standardul cu un compartiment și pentru standardul cu două compartimente.

3.2.3. Unei nave pentru pasageri (cu anul de fabricație 1988) i se instalează un sistem de propulsie mai puternic, incluzând elice. Este vorba de o transformare majoră, care impune un calcul de stabilitate. Acesta trebuie efectuat în conformitate cu cerințele în vigoare.”;

(c) instrucțiunea administrativă nr. 6 se înlocuiește cu următorul text:

„INSTRUCȚIUNEA ADMINISTRATIVĂ NR. 6

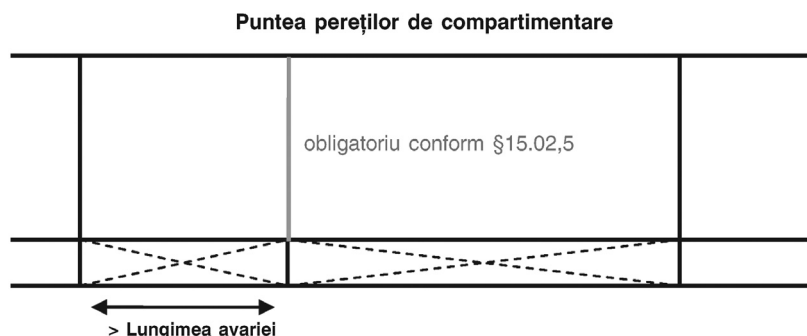
Aplicarea cerințelor din capitolul 15 Subdiviziuni locale

Dispoziții tranzitorii pentru incinte realizate cu tende sau alte instalații mobile similare

[Articolul 15.02 alineatul (5), articolul 15.03 alineatul (4) și articolul 15.03 alineatul (9) din anexa II]

1. SUBDIVIZIUNI LOCALE [ARTICOLUL 15.02 ALINEATUL (5)]

În temeiul articolului 15.02 alineatul (5), este posibil să nu fie incluse în evaluare subdiviziuni etanșe la apă, cum ar fi rezervoare cu fundul dublu subdivizate transversal cu o lungime mai mare decât lungimea avariei care trebuie avute în vedere. În acest caz, este posibil să nu se poată lua în calcul subdiviziunea transversală dacă aceasta nu se întinde până la puntea pereților de compartimentare. Acest lucru poate conduce la o împărțire inadecvată a pereților de compartimentare.



Interpretarea cerinței:

Dacă un compartiment etanș la apă este mai lung decât cerințele de la articolul 15.02 alineatul (9) și conține subdiviziuni locale care formează compartimente etanșe la apă și între care poate fi cuprinsă lungimea minimă a avariei, acestea pot fi luate în considerare la calculul stabilității după avarie.

2. CERINȚE TRANZITORII PENTRU INCINTELE FORMATE DIN TENDE SAU INSTALAȚII MOBILE SIMILARE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE STABILITATEA [ARTICOLUL 15.03 ALINEATUL (5)]

Incintele formate din tende sau instalații mobile similare pot provoca probleme legate de stabilitatea navei întrucât, dacă dimensiunile lor sunt suficient de mari, influențează momentul de bandare datorită presiunii vântului.

Interpretarea cerinței:

În cazul navelor pentru pasageri cărora li s-a eliberat pentru prima dată un certificat de navă înainte de 1 ianuarie 2006 sau pentru care se invocă articolul 24.06 alineatul (2) a doua teză, după ridicarea unei incinte formate din tende sau instalații mobile similare trebuie efectuat un nou calcul de stabilitate în conformitate cu prezenta directivă, în măsura în care suprafața sa laterală A_{wz} depășește 5 % din suprafața laterală totală A_w de luat în calcul în fiecare caz.”;

(d) în instrucțiunea administrativă nr. 7, partea 1 se înlocuiește cu următorul text:

„PARTEA 1:

Ancore speciale autorizate

Ancorele speciale cu masă redusă autorizate de autoritățile competente în conformitate cu articolul 10.01 alineatul (5) sunt prezentate în tabelul următor.

Nr. ancorei	Reducerea acceptată a masei ancorei (%)	Autoritatea competentă
1. HA-DU	30	Germania
2. D'Hone Spezial	30	Germania
3. Pool 1 (hol)	35	Germania
4. Pool 2 (massief)	40	Germania
5. De Biesbosch-Danforth	50	Germania
6. Vicinay-Danforth	50	Franța
7. Vicinay AC 14	25	Franța
8. Vicinay type 1	45	Franța
9. Vicinay type 2	45	Franța
10. Vicinay type 3	40	Franța
11. Stockes	35	Franța
12. D'Hone-Danforth	50	Germania
13. Schmitt HHP-anker	40	Țările de Jos
14. SHI high holding anchor, type ST (standard)	30	Țările de Jos
15. SHI high holding anchor, type FB (fully balanced)	30	Țările de Jos
16. Klinsmann anchor	30	Țările de Jos
17. HA-DU-POWER Anchor	50	Germania”

(e) în instrucțiunea administrativă nr. 11 punctul 4, după explicația privind punctul 2 din certificatul comunitar, se introduce următoarea explicație a punctului 10 din certificatul comunitar:

„10. Cu privire la navele autorizate să navigheze pe Rin, cu alte cuvinte:

(a) cele care se conformează integral anexei II, inclusiv dispozițiilor tranzitorii pentru capitolul 24; și

(b) cele care nu recurg la dispozițiile tranzitorii din capitolul 24a sau la reducerile prevăzute în anexa IV, se adaugă următorul text la liniuța «— pe canalele navigabile comunitare din zona/zonelor»:

(a) Rin; sau

(b) zona R.”

La punctul 4, explicația privitoare la punctul 43 din certificatul comunitar se modifică după cum urmează:

„43. Stingătoarele de incendiu portabile impuse de alte reglementări privind siguranța, de exemplu Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare (ADN), nu sunt incluse la acest punct.”;

(f) în instrucțiunea administrativă nr. 17, secțiunea 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. TESTUL DE OMOLOGARE

3.1. Sistemele de alarmă de incendiu trebuie verificate de un expert:

(a) înainte de a fi puse în exploatare pentru prima oară;

(b) înainte de a fi repuse în exploatare în urma efectuării de modificări sau reparații majore; și

(c) în mod regulat, cel puțin o dată la doi ani.

În cazul sălilor mașinilor și al sălilor cazanelor, aceste verificări se fac în diverse condiții de funcționare a mașinilor și în condiții de ventilație în schimbare. Inspecțiile menționate în subsecțiunea (c) de mai sus pot fi, de asemenea, efectuate de o persoană competentă din cadrul unei societăți competente specializate în sisteme de stingere a incendiilor.

3.2. Se va elibera un certificat de inspecție, semnat de expert sau de persoana competentă, în care se menționează data inspecției.”;

(g) în instrucțiunea administrativă nr. 18, secțiunea 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. Cerințele prevăzute la punctele 2 și 3 se consideră a fi de asemenea îndeplinite în cazul în care, pentru fiecare dintre cele două părți, cerințele de stabilitate prevăzute în secțiunea 9.1.0.95.2 din Acordul European privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare (ADN) sunt îndeplinite.”;

(h) în instrucțiunea administrativă nr. 21, secțiunea 8 se înlocuiește cu următorul text:

„8. Testul de omologare

8.1. Luminanța LLL trebuie verificată de un expert:

(a) înainte de a fi pusă în exploatare pentru prima oară;

(b) înainte de a fi repusă în exploatare în urma efectuării de modificări sau reparații majore; și

(c) în mod regulat, cel puțin o dată la cinci ani.

Verificările menționate în subsecțiunea (c) de mai sus pot fi, de asemenea, efectuate de o persoană competentă care a beneficiat de formare în domeniul sistemelor de ghidare de siguranță.

8.2. Se va elibera un certificat de inspecție, semnat de expert sau de persoana competentă, în care se menționează data inspecției.

8.3. În cazul în care, după o singură măsurătoare, luminanța nu îndeplinește cerințele stabilite în prezenta instrucțiune administrativă, trebuie făcute măsurători în cel puțin 10 puncte echidistante. Dacă peste 30 % din măsurători nu îndeplinesc cerințele stabilite în prezenta instrucțiune administrativă, sistemele de ghidare de siguranță trebuie înlocuite. Dacă între 20 % și 30 % din măsurători nu îndeplinesc cerințele stabilite în prezenta instrucțiune administrativă, sistemele de ghidare de siguranță trebuie verificate din nou în termen de un an.”;

(i) în instrucțiunea administrativă nr. 24, secțiunea 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. Calibrarea și inspectarea detectoarelor de scurgeri de gaz, înlocuirea pieselor cu o durată de viață limitată

4.1. Detectoarele de scurgeri de gaz sunt calibrate și inspectate de un expert sau de o persoană competentă, conform instrucțiunilor producătorului:

(a) înainte de a fi puse în exploatare pentru prima oară;

(b) înainte de a fi repuse în exploatare în urma efectuării de modificări sau reparații majore; și

(c) în mod regulat.

Se va elibera un certificat de calibrare și inspecție, semnat de expert sau de persoana competentă, în care se menționează data inspecției.

4.2. Piesele echipamentelor de avertizare privind gazele care au o durată de viață limitată trebuie înlocuite în mod corespunzător înainte de expirarea duratei de funcționare specificate.”;

(j) se adaugă următoarele instrucțiuni administrative nr. 26 și nr. 27:

„INSTRUCȚIUNEA ADMINISTRATIVĂ NR. 26

Experți și persoane competente

[Articolul 1.01 alineatele (106) și (107) din anexa II]

Experți

Experții efectuează testele de omologare care necesită cunoștințe de specialitate, fie din cauza complexității sistemelor în cauză, fie din cauza nivelului de siguranță impus. Următoarele persoane sau instituții se numără printre cele autorizate să efectueze astfel de teste de omologare:

- societăți de clasificare care au printre angajați persoane ce dispun de cunoștințele de specialitate necesare, sau care au responsabilitatea, în temeiul autorizației lor, de a apela la persoane sau instituții externe, și care au sistemele necesare de control al calității pentru selectarea acestor persoane sau instituții;
- membri ai organismelor de inspecție sau angajați ai autorităților relevante;
- persoane sau instituții care au aprobarea oficială și cunoștințele de specialitate recunoscute pentru domeniul inspecției în materia relevantă, prin care organismele de inspecție a navelor pot, de asemenea, elibera această aprobare în calitate de agenții publice, în mod ideal pe baza unui sistem de asigurare a calității. Se consideră, de asemenea, că o persoană sau o instituție a primit aprobare dacă a trecut cu succes printr-o procedură oficială de selecție care evaluează în mod specific deținerea cunoștințelor și a experienței necesare.

Persoane competente

Persoanele competente efectuează, de exemplu, verificări vizuale și operaționale regulate ale echipamentelor de siguranță. Următoarele persoane pot fi considerate persoane competente:

- persoane care, pe baza formării și experienței lor profesionale, au suficiente cunoștințe de specialitate pentru a putea evalua situații și circumstanțe specifice, de exemplu căpitani de navă, ofițeri responsabili cu siguranța într-o companie maritimă, membri ai echipajului cu experiență relevantă;
- societăți care au dobândit suficiente cunoștințe de specialitate pe baza activității lor regulate, de exemplu, șantiere navale sau firme de instalații;
- producători de sisteme cu destinație specială (de exemplu, sisteme de stingere a incendiilor, echipamente de control).

Terminologie

Germană	Engleză	Franceză	Neerlandeză
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf

Teste de omologare

Tabelul de mai jos rezumă calendarul testelor de omologare, inclusiv frecvența acestora și tipul de inspector necesar pentru efectuarea lor. Tabelul are exclusiv scop informativ.

Reglementare	Obiect	Interval maxim de testare	Inspector
articolul 6.03 alineatul (5)	Cilindri, pompe și motoare hidraulice	8 ani	Firmă competentă
articolul 6.09 alineatul (3)	Echipamente de control acționate cu motor	3 ani	Persoană competentă
articolul 8.01 alineatul (2)	Vase sub presiune	5 ani	Expert
articolul 10.03 alineatul (5)	Extinctoare portabile	2 ani	Persoană competentă
articolul 10.03a alineatul (6) litera (d)	Sisteme încorporate de stingere a incendiilor	2 ani	Persoană competentă sau firmă competentă
articolul 10.03b alineatul (9) litera (b) punctul (dd)	Sisteme încorporate de stingere a incendiilor	2 ani	Persoană competentă sau firmă competentă
articolul 10.04 alineatul (3)	Bărci gonflabile	Conform specificațiilor producătorului	
articolul 10.05 alineatul (3)	Veste de salvare	Conform specificațiilor producătorului	
articolul 11.12 alineatul (6)	Macarale	10 ani	Expert
articolul 11.12 alineatul (7)	Macarale	1 an	Persoană competentă
articolul 14.13	Instalații cu gaz lichefiat	3 ani	Expert
articolul 15.09 alineatul (9)	Accesorii de salvare	Conform specificațiilor producătorului	
articolul 15.10 alineatul (9)	Rezistență de izolare, împământare	Înainte de expirarea valabilității certificatului comunitar	
Instrucțiunea administrativă nr. 17	Sisteme de alarmă în caz de incendiu	2 ani	Expert sau persoană competentă
Instrucțiunea administrativă nr. 21	Sisteme de ghidare de siguranță	5 ani	Expert sau persoană competentă
Instrucțiunea administrativă nr. 24	Echipamente de avertizare privind gazele	Conform specificațiilor producătorului	Expert sau persoană competentă

INSTRUCȚIUNEA ADMINISTRATIVĂ NR. 27**Ambarcațiuni de agrement**

[Articolul 21.02 alineatul (2) coroborat cu articolul 7.02, articolul 8.05 alineatul (5), articolul 8.08 alineatul (2) și articolul 8.10 din anexa II]

1. Dispoziții generale

Ambarcațiunile de agrement cu o lungime de până la 24 de metri introduse pe piață trebuie să respecte cerințele Directivei 94/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*), astfel cum a fost modificată de Directiva 2003/44/CE (**). În conformitate cu articolul 3, coroborat cu articolul 2 din prezenta directivă, ambarcațiunile de agrement cu o lungime de cel puțin 20 de metri trebuie să aibă un certificat comunitar de

navigație interioară care să ateste conformitatea ambarcațiunii cu cerințele tehnice din anexa II. Întrucât trebuie evitată dubla inspecție sau dubla certificare pentru anumite echipamente, dispozitive și instalații aparținând unor ambarcațiuni de agrement nou construite, care ar putea rezulta din anumite dispoziții din articolul 21.02 din anexa II, prezenta instrucțiune administrativă oferă informații privitoare la cerințele enumerate la articolul 21.02 care sunt deja suficient reglementate în temeiul Directivei 94/25/CE.

2. Cerințe de la articolul 21.02 care sunt deja reglementate în temeiul Directivei 94/25/CE

În cazul ambarcațiunilor de agrement care fac obiectul Directivei 94/25/CE, organismul de inspecție nu solicită, în ceea ce privește eliberarea unui certificat comunitar de navigație interioară (inspecția inițială), verificări sau certificări suplimentare ale următoarelor cerințe de la articolul 21.02 alineatul (2) din anexa II, cu condiția ca ambarcațiunea prezentată pentru inspecție să fi fost introdusă pe piață cu nu mai mult de trei ani înainte de data prezentării sale la organismul de inspecție și să nu fi suferit modificări, iar declarația de conformitate să facă trimitere la următoarele standarde armonizate sau la echivalente ale lor:

- articolul 7.02: EN ISO 11591:2000 (Vedere liberă)
- articolul 8.05 alineatul (5): EN ISO 10088:2001 (Tancuri de combustibil și țevi)
- articolul 8.08 alineatul (2): EN ISO 15083:2003 (Pompe de santină)
- articolul 8.10: EN ISO 14509 (Emisii de zgomot)

(*) JO L 164, 30.6.1994, p. 15.

(**) JO L 214, 26.8.2003, p. 18.”

ANEXA II

Anexa VII se modifică după cum urmează:

— Primele două teze din partea I punctul 1 se înlocuiesc cu următorul text:

„societatea de clasificare este capabilă să dovedească prin documente o experiență vastă în materie de proiectare și fabricație a navelor de navigație interioară. Societatea de clasificare trebuie să dispună de norme și reglementări cuprinzătoare privind proiectarea, fabricarea și inspecția periodică a navelor de navigație interioară, în special pentru calculul stabilității în conformitate cu partea 9 din regulamentele anexate la Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare (ADN), conform dispozițiilor articolelor 22a.04 și 22a.05 din anexa II, care trebuie publicate cel puțin în limba neerlandeză, engleză, franceză sau germană și trebuie actualizate și ameliorate permanent prin programe de cercetare și dezvoltare.”

— La punctul 11 din partea I, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„societatea de clasificare a elaborat, pus în aplicare și menținut un sistem intern eficace de asigurare a calității, bazat pe părțile relevante din standardele de calitate recunoscute internațional și conform cu EN ISO/IEC 17020: 2004, astfel cum este interpretat de Condițiile de certificare a sistemelor de calitate IACS.”

— La partea II, punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. înainte de a recunoaște o societate de clasificare care nu a fost recunoscută în cadrul regulamentului privind inspecția navelor pe Rin de către toate statele membre ale Comisiei centrale pentru navigația pe Rin, Comisia consultă secretariatul Comisiei centrale.”

— Partea III se înlocuiește cu următorul text:

„Partea III

Lista societăților de clasificare recunoscute

Pe baza criteriilor stabilite în părțile I și II, societățile de clasificare recunoscute până în prezent în temeiul articolului 10 alineatul (1) din prezenta directivă sunt următoarele:

1. Bureau Veritas
2. Germanischer Lloyd
3. Lloyd's Register of Shipping
4. Polski Rejestr Statków S.A.
5. RINA s.p.a
6. Russian Maritime Register of Shipping

Până la recunoașterea lor, în conformitate cu părțile I și II, societățile de clasificare recunoscute și autorizate de un stat membru în conformitate cu Directiva 94/57/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind normele și standardele comune pentru organismele cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (*) sunt recunoscute în prezent în conformitate cu articolul 10 din prezenta directivă numai în ceea ce privește navele care navighează exclusiv pe căile navigabile ale statului membru respectiv.

(*) JO L 319, 12.12.1994. p. 20.”

ANEXA III

Anexa IX se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IX

APARATE RADAR ȘI INDICATOARE ALE VITEZEI DE GIRAȚIE UTILIZATE LA BORDUL NAVELOR DE NAVIGAȚIE INTERIOARĂ

CUPRINS

Definiții

PARTEA I: Cerințe minime și condiții de testare pentru aparatele radar de navigație utilizate la bordul navelor de navigație interioară

PARTEA II: Cerințe minime și condiții de testare pentru indicatoarele vitezei de girație utilizate la bordul navelor de navigație interioară

PARTEA III: Cerințe pentru testele de instalare și de funcționare pentru aparatele radar și indicatoarele vitezei de girație utilizate la bordul navelor de navigație interioară

PARTEA IV: Certificat de instalare și performanță pentru aparatele radar și indicatoarele vitezei de girație utilizate la bordul navelor de navigație interioară

PARTEA V: Registru cu autoritățile competente, serviciile tehnice, aparatele radar de navigație și indicatoarele vitezei de girație aprobate și firmele specializate recunoscute

PARTEA VI: Echipamente echivalente

Definiții:

1. «test de tip» înseamnă procedura de testare menționată în partea I articolul 4 sau în partea II articolul 1.03, utilizată de serviciul tehnic pentru testarea conformității cu cerințele din prezenta anexă. Testul de tip face parte integrantă din aprobarea de tip;
2. «aprobare de tip» înseamnă procedura administrativă prin care un stat membru confirmă că un echipament este conform cu cerințele din prezenta anexă.

În cazul aparatelor radar de navigație, această procedură include dispozițiile de la articolele 5-7 și 9. În cazul indicatoarelor vitezei de girație, procedura include dispozițiile de la articolele 1.04-1.06 și 1.08 din partea II;

3. «certificat de testare» înseamnă un document în care se consemnează rezultatele testului de tip;
4. «solicitant» sau «producător» înseamnă orice persoană juridică sau fizică sub numele, marca comercială sau altă formă de identificare a căreia este produs și introdus pe piață echipamentul prezentat pentru testare și care este responsabilă de toate aspectele privitoare la procedura de testare de tip și de aprobare de tip față de serviciul tehnic și autoritatea care eliberează aprobarea;
5. «serviciu tehnic» înseamnă instituția, autoritatea sau organizația care efectuează testarea de tip;
6. «declarația producătorului» înseamnă declarația prin care un producător dă asigurări că echipamentul îndeplinește cerințele minime în vigoare și că este identic în toate privințele cu echipamentul supus testării;
7. «declarație de conformitate în conformitate cu Directiva 1999/5/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 martie 1999 privind echipamentele hertziene și echipamentele terminale de telecomunicații și recunoașterea reciprocă a conformității acestora (*)» înseamnă declarația dată în conformitate cu anexa II punctul 1 din Directiva 1999/5/CE, prin care producătorul confirmă că produsul în cauză îndeplinește cerințele aplicabile din directiva respectivă;
8. «autoritate competentă» înseamnă autoritatea oficială care eliberează aprobarea de tip.

(*) JO L 91, 7.4.1999, p. 10.

PARTEA I

Cerințe minime și condiții de testare pentru aparatele radar de navigație utilizate la bordul navelor de navigație interioară*Cuprins*

Articolul 1 – Domeniu de aplicare

Articolul 2 – Scopul aparatelor radar de navigație

Articolul 3 – Cerințe minime

Articolul 4 – Teste de tip

Articolul 5 – Cererea pentru un test de tip

Articolul 6 – Aprobarea de tip

Articolul 7 – Marcarea echipamentelor și numărul de aprobare de tip

Articolul 8 – Declarația producătorului

Articolul 9 – Modificări ale echipamentelor care au primit aprobare de tip

*Articolul 1***Domeniu de aplicare**

Prezentele dispoziții stabilesc cerințele minime pentru aparatele radar utilizate la bordul navelor de navigație interioară, precum și condițiile de verificare a conformității cu aceste cerințe minime.

*Articolul 2***Scopul aparatelor radar de navigație**

Aparatele radar de navigație facilitează navigația navei prin oferirea unei imagini radar clare a poziției acesteia în raport cu balizele, liniile de țărm și structurile de navigație, precum și prin indicarea la timp și în mod fiabil a prezenței altor nave și a obstacolelor care ies deasupra suprafeței apei.

*Articolul 3***Cerințe minime**

(1) Cu excepția cerințelor privitoare la compatibilitatea electromagnetică [articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Directiva 1999/5/CE] și a cerințelor privind utilizarea eficientă a spectrului pentru evitarea interferențelor dăunătoare decurgând din articolul 3 alineatul (2) din Directiva 1999/5/CE, aparatele radar de navigație utilizate pe navele de navigație interioară respectă cerințele standardului european EN 302194-1: 2006.

(2) Alineatul (1) se aplică echipamentelor ECDIS de navigație interioară care pot fi utilizate în mod de navigație. Aceste echipamente trebuie, în plus, să îndeplinească cerințele versiunii standardelor ECDIS privind navigația interioară care este valabilă la data eliberării aprobării de tip.

*Articolul 4***Teste de tip**

(1) Conformitatea cu cerințele minime prevăzute la articolul 3 alineatul (1) se stabilește cu ajutorul unui test de tip.

(2) Dacă echipamentul trece cu succes testul de tip, organizația de testare eliberează un certificat de testare. În cazul în care echipamentul nu îndeplinește cerințele minime, solicitantul este informat în scris cu privire la motivele respingerii cererii sale.

*Articolul 5***Cererea pentru un test de tip**

(1) Cererea pentru efectuarea unui test de tip asupra unui aparat radar de navigație se trimite unui serviciu tehnic.

Serviciile tehnice se notifică Comisiei Europene.

- (2) Fiecare cerere este însoțită de următoarele documente:
- (a) descrieri tehnice detaliate;
 - (b) un set complet de documente cu privire la instalare și utilizare;
 - (c) manuale de utilizare detaliate;
 - (d) manuale de utilizare rezumate; și
 - (e) dacă este cazul, dovezi privind testele efectuate anterior.
- (3) În cazul în care solicitantul nu dorește ca declarația de conformitate în temeiul Directivei 1999/5/CE să fie stabilită în același timp cu aprobarea de tip, cererea de efectuare a unui test de tip trebuie însoțită de o declarație de conformitate.

Articolul 6

Aprobarea de tip

- (1) Aprobarea de tip se acordă de către autoritatea competentă pe baza certificatului de testare. Autoritatea competentă informează Comisia Europeană în privința echipamentului pentru care a eliberat o aprobare de tip. Comunicarea în cauză include numărul de aprobare de tip atribuit, denumirea tipului, numele producătorului, numele deținătorului aprobării de tip și data aprobării de tip.
- (2) Fiecare autoritate competentă sau serviciul tehnic desemnat de autoritatea competentă are dreptul de a selecta echipamente din producția de serie, în orice moment, pentru inspecție.

În cazul în care această verificare arată existența unor defecte la echipamente, aprobarea de tip poate fi retrasă.

Aprobarea de tip este retrasă de autoritatea care a eliberat-o.

Articolul 7

Marcarea echipamentelor și numărul de aprobare de tip

- (1) Fiecare componentă a echipamentului este marcată permanent cu:
- (a) numele producătorului;
 - (b) denumirea comercială a echipamentului;
 - (c) tipul echipamentului; și
 - (d) numărul de serie.
- (2) Numărul de aprobare de tip atribuit de autoritatea competentă este aplicat permanent pe unitatea de afișaj, astfel încât să rămână clar vizibil după instalarea echipamentului.

Compoziția numărului de aprobare: e-NN-NNN

e = Uniunea Europeană

NN = codul țării care a acordat aprobarea de tip, unde

01	=	Germania	08	=	Republica Cehă
02	=	Franța	09	=	Spania
03	=	Italia	11	=	Regatul Unit
04	=	Țările de Jos	12	=	Austria
05	=	Suedia	13	=	Luxemburg
06	=	Belgia	14	=	Elveția
07	=	Ungaria	17	=	Finlanda

18	=	Danemarca	27	=	Slovacia
19	=	România	29	=	Estonia
20	=	Polonia	32	=	Letonia
21	=	Portugalia	34	=	Bulgaria
23	=	Grecia	36	=	Lituania
24	=	Irlanda	49	=	Cipru
26	=	Slovenia	50	=	Malta

NNN = un număr din trei cifre, care este stabilit de către autoritatea competentă.

(3) Numărul de aprobare de tip nu poate fi folosit decât împreună cu aprobarea de tip corespunzătoare.

Solicitantul este cel căruia îi revine responsabilitatea realizării și aplicării numărului de aprobare de tip.

Articolul 8

Declarația producătorului

Fiecare echipament trebuie să fie însoțit de o declarație a producătorului.

Articolul 9

Modificări ale echipamentelor care au primit aprobare de tip

(1) Orice modificare adusă echipamentelor deja aprobate conduce la retragerea aprobării de tip. În toate cazurile în care sunt avute în vedere modificări, detaliile acestora se comunică în scris serviciului tehnic competent.

(2) Autoritatea competentă decide, după consultarea cu serviciul tehnic, dacă aprobarea de tip se aplică în continuare sau dacă este necesară o inspecție sau un nou test de tip.

În cazul în care se acordă un nou test de tip, se atribuie un nou număr de aprobare de tip.

PARTEA II

Cerințe minime și condiții de testare pentru indicatoarele vitezei de girație utilizate la bordul navelor de navigație interioară

Cuprins

CAPITOLUL 1

Dispoziții generale

Articolul 1.01 – Domeniu de aplicare

Articolul 1.02 – Scopul indicatoarelor vitezei de girație

Articolul 1.03 – Test de tip

Articolul 1.04 – Cererea pentru un test de tip

Articolul 1.05 – Aprobarea de tip

Articolul 1.06 – Marcarea echipamentelor și numărul de aprobare de tip

Articolul 1.07 – Declarația producătorului

Articolul 1.08 – Modificări ale echipamentelor care au primit aprobare de tip

CAPITOLUL 2

Cerințe minime generale pentru indicatoarele vitezei de girație

Articolul 2.01 – Construcție, proiectare

Articolul 2.02 – Emisiile de paraziti și compatibilitatea electromagnetică

Articolul 2.03 – Funcționare

Articolul 2.04 – Instrucțiuni de utilizare

Articolul 2.05 – Instalarea senzorului

CAPITOLUL 3

Cerințe operaționale minime pentru indicatoarele vitezei de girație

Articolul 3.01 – Pregătirea pentru punerea în funcțiune a indicatorului vitezei de girație

Articolul 3.02 – Indicarea vitezei de girație

Articolul 3.03 – Domenii de măsurare

Articolul 3.04 – Precizia vitezei de girație indicate

Articolul 3.05 – Sensibilitate

Articolul 3.06 – Monitorizarea funcționării

Articolul 3.07 – Lipsa sensibilității la alte mișcări normale ale navei

Articolul 3.08 – Lipsa sensibilității la câmpuri magnetice

Articolul 3.09 – Repetoare

CAPITOLUL 4

Cerințe tehnice minime pentru indicatoarele vitezei de girație

Articolul 4.01 – Funcționare

Articolul 4.02 – Dispozitive de amortizare

Articolul 4.03 – Conectarea de echipamente suplimentare

CAPITOLUL 5

Condiții și proceduri de testare cu privire la indicatoarele vitezei de girație

Articolul 5.01 – Siguranță, capacitatea de încărcare și compatibilitatea electromagnetică

Articolul 5.02 – Emisii de paraziți

Articolul 5.03 – Procedura de testare

Apendice: Limitele maxime de toleranță pentru erorile de indicare ale indicatoarelor vitezei de girație

CAPITOLUL 1

Dispoziții generale

Articolul 1.01

Domeniu de aplicare

Prezentele dispoziții stabilesc cerințele minime pentru indicatoarele vitezei de girație utilizate la bordul navelor de navigație interioară, precum și condițiile de verificare a conformității cu aceste cerințe minime.

Articolul 1.02

Scopul indicatoarelor vitezei de girație

Indicatoarele vitezei de girație au ca scop facilitarea navigației radar prin măsurarea și indicarea vitezei de girație a navei spre babord sau spre tribord.

Articolul 1.03

Test de tip

(1) Conformitatea cu cerințele minime privind indicatoarele vitezei de girație în temeiul capitolelor 2-4 se stabilește cu ajutorul unui test de tip.

(2) Dacă echipamentul trece cu succes testul de tip, serviciul tehnic eliberează un certificat de testare. În cazul în care echipamentul nu îndeplinește cerințele minime, solicitantul este informat în scris cu privire la motivele respingerii cererii sale.

*Articolul 1.04***Cererea pentru un test de tip**

- (1) Cererea de efectuare a unui test de tip asupra unui indicator al vitezei de girație se trimite unui serviciu tehnic.

Serviciile tehnice se notifică Comisiei Europene.

- (2) Fiecare cerere este însoțită de următoarele documente:

- (a) descrieri tehnice detaliate;
- (b) un set complet de documente cu privire la instalare și utilizare;
- (c) instrucțiuni de utilizare.

- (3) Prin intermediul testelor, solicitantul stabilește sau dispune să se stabilească dacă echipamentele îndeplinesc cerințele minime ale prezentelor dispoziții.

Rezultatele testelor și rapoartele cu privire la măsurători trebuie să fie anexate cererii.

Aceste documente și informațiile obținute în timpul testării sunt păstrate de autoritatea competentă.

*Articolul 1.05***Aprobarea de tip**

- (1) Aprobarea de tip se acordă de către autoritatea competentă pe baza certificatului de testare.

Autoritatea competentă informează comitetul cu privire la echipamentele aprobate. Comunicarea în cauză include numărul de aprobare de tip atribuit, denumirea tipului, numele producătorului, numele deținătorului aprobării de tip și data aprobării de tip.

- (2) Fiecare autoritate competentă sau serviciul tehnic desemnat de autoritatea competentă are dreptul de a selecta echipamente din producția de serie, în orice moment, pentru inspecție.

În cazul în care această inspecție arată existența unor defecte la echipamente, aprobarea de tip poate fi retrasă.

Aprobarea de tip este retrasă de autoritatea care a eliberat-o.

*Articolul 1.06***Marcarea echipamentelor și numărul de aprobare de tip**

- (1) Fiecare componentă a echipamentului este marcată permanent cu:

- (a) numele producătorului;
- (b) denumirea comercială a echipamentului;
- (c) tipul echipamentului; și
- (d) numărul de serie.

- (2) Numărul de aprobare de tip atribuit de autoritatea competentă este aplicat permanent pe dispozitivul de comandă, astfel încât să rămână clar vizibil după instalarea echipamentului.

Compoziția numărului de aprobare: e-NN-NNN

e = Uniunea Europeană

NN = codul țării care a acordat aprobarea de tip,

01	=	Germania	18	=	Danemarca
02	=	Franța	19	=	România
03	=	Italia	20	=	Polonia
04	=	Țările de Jos	21	=	Portugalia
05	=	Suedia	23	=	Grecia
06	=	Belgia	24	=	Irlanda
07	=	Ungaria	26	=	Slovenia
08	=	Republica Cehă	27	=	Slovacia
09	=	Spania	29	=	Estonia
11	=	Regatul Unit	32	=	Letonia
12	=	Austria	34	=	Bulgaria
13	=	Luxemburg	36	=	Lituania
14	=	Elveția	49	=	Cipru
17	=	Finlanda	50	=	Malta

NNN = un număr din trei cifre, care este stabilit de către autoritatea competentă.

(3) Numărul de aprobare de tip nu poate fi folosit decât împreună cu aprobarea de tip corespunzătoare.

Solicitantul este cel căruia îi revine responsabilitatea realizării și aplicării numărului de aprobare de tip.

Articolul 1.07

Declarația producătorului

Fiecare echipament trebuie să fie însoțit de o declarație a producătorului.

Articolul 1.08

Modificări ale echipamentelor care au primit aprobare de tip

(1) Orice modificare adusă unor echipamente deja aprobate conduce la retragerea aprobării de tip.

În toate cazurile în care sunt avute în vedere modificări, detaliile acestora se comunică în scris serviciului tehnic competent.

(2) Autoritatea competentă decide, după consultarea cu serviciul tehnic, dacă aprobarea de tip se aplică în continuare sau dacă este necesară o inspecție sau un nou test de tip.

În cazul în care se acordă un nou test de tip, se atribuie un nou număr de aprobare de tip.

CAPITOLUL 2

Cerințe minime generale pentru indicatoarele vitezei de rotație

Articolul 2.01

Construcție, proiectare

(1) Indicatoarele vitezei de rotație trebuie să fie adecvate pentru utilizarea la bordul navelor de navigație interioară.

(2) Construcția și proiectarea echipamentelor trebuie să fie în conformitate cu bunele practici de inginerie actuale, atât din punct de vedere mecanic, cât și electric.

(3) În absența unor dispoziții specifice în anexa II sau în prezenta anexă, se aplică cerințele și metodele de testare conținute în standardul european EN 60945:2002 pentru alimentarea cu energie electrică, siguranță, influența reciprocă a echipamentelor de bord, distanța de protecție a busolei, rezistența la agenți climatici, rezistența mecanică, influența asupra mediului, emisiile de zgomote și marcajele de pe echipamente.

În afară de aceasta, echipamentele trebuie să îndeplinească toate cerințele din prezenta anexă pentru temperaturi ambiante cuprinse între 0 și 40 °C.

Articolul 2.02

Emisiile de paraziți și compatibilitatea electromagnetică

(1) Cerințe generale:

Indicatoarele vitezei de rotație îndeplinesc cerințele Directivei 2004/108/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 2004 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la compatibilitatea electromagnetică și de abrogare a Directivei 89/336/CEE (*).

(2) Emisiile de paraziți:

În domeniile de frecvențe 156-165 MHz, 450-470 MHz și 1,53-1,544 GHz, intensitatea câmpului nu trebuie să depășească valoarea de 15 μV/m. Aceste intensități ale câmpului se aplică pentru o distanță de testare de 3 metri față de echipamentul testat.

Articolul 2.03

Funcționare

(1) Echipamentul nu trebuie să aibă mai multe dispozitive de comandă decât sunt necesare pentru utilizarea corectă a acestuia.

Proiectarea, marcarea și manipularea acestor dispozitive de comandă trebuie să permită utilizarea simplă, clară și rapidă a acestora. Dispunerea acestora este făcută astfel încât să prevină, pe cât posibil, greșelile de utilizare.

Dispozitivele de comandă care nu sunt necesare utilizării normale nu trebuie să fie accesibile direct.

(2) Toate dispozitivele de comandă și indicatoarele sunt prevăzute cu simboluri sau marcare în limba engleză. Simbolurile îndeplinesc cerințele din standardul european EN 60417:1998.

Toate cifrele și literele trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 4 mm. În cazul în care, din motive tehnice, se poate demonstra că nu este posibilă utilizarea unor cifre și litere de 4 mm și în cazul în care, din punct de vedere al utilizării, o înălțime mai mică a acestora este acceptabilă, este autorizată o reducere a marcatului la 3 mm.

(3) Echipamentul este proiectat astfel încât greșelile de utilizare să nu poată conduce la defectarea acestuia.

(4) Orice funcții care depășesc cerințele minime, de exemplu, posibilitățile de conectare la alte echipamente, sunt furnizate astfel încât echipamentul să îndeplinească cerințele minime în toate condițiile.

Articolul 2.04

Instrucțiuni de utilizare

Un manual de utilizare detaliat trebuie să fie furnizat împreună cu fiecare echipament. Acesta trebuie să fie disponibil în limbile engleză, franceză, germană și neerlandeză și trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

- (a) punere în funcțiune și utilizare;
- (b) întreținere și reparații curente;
- (c) instrucțiuni generale de siguranță.

Articolul 2.05

Instalarea senzorului

Direcția de instalare în raport cu linia chilei este indicată pe senzorul indicatorului vitezei de rotație. Trebuie furnizate instrucțiuni de instalare în vederea asigurării unei insensibilități maxime față de alte mișcări normale ale navei.

(*) JO L 390, 31.12.2004, p. 24.

CAPITOLUL 3

Cerințe operaționale minime pentru indicatoarele vitezei de rotație

Articolul 3.01

Pregătirea pentru punerea în funcțiune a indicatorului vitezei de rotație

- (1) Indicatorul vitezei de rotație trebuie să fie complet operațional la patru minute de la punerea sa în funcțiune și trebuie să funcționeze în cadrul limitelor de precizie cerute.
- (2) Un semnal de avertizare indică faptul că indicatorul este pornit. Trebuie să fie posibilă observarea și acționarea simultană a indicatorului vitezei de rotație.
- (3) Telecomenzile fără fir nu sunt permise.

Articolul 3.02

Indicarea vitezei de rotație

- (1) Viteza de rotație trebuie să fie indicată pe o scală cu o gradație liniară, având punctul zero situat la mijloc. Direcția și mărimea vitezei de rotație trebuie să poată fi citite cu precizia necesară. Singurele indicatoare permise sunt cele cu ac și cele de tip grafic cu bare.
- (2) Scala indicatorului trebuie să aibă o lungime de cel puțin 20 cm și poate fi circulară sau rectilinie.

Scalele rectilinii nu pot fi dispuse decât orizontal.
- (3) Indicatoarele exclusiv digitale nu sunt permise.

Articolul 3.03

Domenii de măsurare

Indicatoarele vitezei de rotație pot fi dotate cu unul sau mai multe domenii de măsurare. Se recomandă următoarele domenii de măsurare:

- 30 °/min
- 60 °/min
- 90 °/min
- 180 °/min
- 300 °/min.

Articolul 3.04

Precizia vitezei de rotație indicate

Viteza de rotație indicată nu trebuie să difere cu mai mult de 2 % de valoarea maximă măsurabilă, nici cu mai mult de 10 % de valoarea reală, luându-se în considerare cea mai mare dintre aceste valori (a se vedea apendicele).

Articolul 3.05

Sensibilitate

Pragul de funcționare trebuie să fie mai mic sau egal cu o modificare a vitezei unghiulare echivalentă cu 1 % din valoarea indicată.

Articolul 3.06

Monitorizarea funcționării

- (1) În cazul în care indicatorul vitezei de rotație nu funcționează în cadrul limitelor de precizie cerute, acest fapt trebuie să fie indicat.
- (2) În cazul în care se utilizează un giroscop, orice cădere critică a vitezei de rotație a giroscopului trebuie să fie semnalată de un indicator. O cădere critică a vitezei de rotație a giroscopului se definește prin faptul că reduce precizia cu 10 %.

*Articolul 3.07***Lipsa sensibilității la mișcări normale ale navei**

- (1) Ruliul navei de până la 10° la o viteză de girație de până la $4^\circ/\text{s}$ nu trebuie să cauzeze erori de măsurare care să depășească limitele de toleranță stabilite.
- (2) Impacturile, de exemplu cele care pot apărea în timpul acostării, nu trebuie să cauzeze erori de măsurare care să depășească limitele de toleranță stabilite.

*Articolul 3.08***Lipsa sensibilității la câmpuri magnetice**

Indicatorul vitezei de girație trebuie să nu fie sensibil la câmpurile magnetice care apar în mod normal la bordul navelor.

*Articolul 3.09***Repetoare**

Repetoarele trebuie să îndeplinească toate cerințele aplicabile indicatoarelor vitezei de girație.

*CAPITOLUL 4****Cerințe tehnice minime pentru indicatoarele vitezei de girație****Articolul 4.01***Funcționare**

- (1) Toate dispozitivele de comandă sunt dispuse astfel încât în timpul utilizării lor nicio informație să nu fie ascunsă vederii și navigația radar să se efectueze fără impedimente.
- (2) Toate dispozitivele de comandă și indicatoarele trebuie să fie prevăzute cu o sursă de iluminat care nu este orbitoare, adecvată pentru toate condițiile de luminozitate ambiante și care poate fi reglată până la zero cu ajutorul unui dispozitiv de comandă independent.
- (3) Reglarea dispozitivelor de comandă este realizată astfel încât mișcările spre dreapta sau în sus să aibă un efect pozitiv asupra variabilei, iar mișcările spre stânga sau în jos să aibă un efect negativ.
- (4) În cazul în care sunt utilizate butoane acționate prin apăsare, acestea trebuie să poată fi localizate și utilizate prin atingere. Acestea trebuie să aibă, de asemenea, un dedic clar perceptibil. Dacă butoanele acționate prin apăsare îndeplinesc mai multe funcții, trebuie să fie evident care dintre nivelurile ierarhice este activ.

*Articolul 4.02***Dispozitive de amortizare**

- (1) Sistemul de senzori trebuie să fie amortizat pentru valorile critice. Constanta de amortizare (63 % din valoarea limită) nu trebuie să depășească 0,4 s.
- (2) Indicatorul trebuie să fie amortizat pentru valorile critice.

Sunt permise dispozitive de comandă care permit creșterea amortizării.

Constanta de amortizare nu poate să depășească în niciun caz cinci secunde.

*Articolul 4.03***Conectarea de echipamente suplimentare**

- (1) În cazul în care indicatorul vitezei de girație poate fi conectat la repetoare sau alte echipamente similare, indicarea vitezei de girație trebuie să rămână utilizabilă ca semnal electric analogic. În plus, indicatorul vitezei de girație poate dispune de o interfață digitală, în conformitate cu alineatul (2).

Viteza de girație trebuie să continue să fie indicată cu o izolație galvanică a masei și echivalentul unei tensiuni analoage de $20 \text{ mV}^\circ/\text{min} \pm 5\%$ și o rezistență internă maximă de 100 Ω .

Polaritatea trebuie să fie pozitivă când nava se rotește spre tribord și negativă când nava se rotește spre babord.

Pragul de funcționare nu trebuie să depășească 0,3 °/minut.

Eroarea zero nu trebuie să depășească 1 °/minut la temperaturi de la 0 la 40 °C.

Cu indicatorul pornit și senzorul nefiind expus efectelor mișcării, tensiunea parazită a semnalului de ieșire, măsurată cu un filtru trece-jos de 10 Hz de bandă de trecere, nu trebuie să depășească 10 mV.

Semnalul vitezei de rotație trebuie să fie receptat fără o amortizare suplimentară care să depășească limitele prevăzute la articolul 4.02 alineatul (1).

(2) Interfețele digitale trebuie concepute în conformitate cu standardele europene EN 61162-1: 2008, EN 61162-2: 1998 și EN 61162-3: 2008.

(3) Este necesar să existe un întrerupător pentru alarma externă. Întrerupătorul trebuie să fie instalat ca un întrerupător disjunctiv cu izolație galvanică pentru indicator.

Alarma externă trebuie să fie declanșată prin închiderea contactului:

- (a) în cazul în care indicatorul vitezei de rotație este deconectat; sau
- (b) în cazul în care indicatorul vitezei de rotație nu este în stare de funcționare; sau
- (c) în cazul în care dispozitivul de control al funcționării a reacționat ca urmare a unei erori foarte mari (articolul 3.06).

CAPITOLUL 5

Condiții și proceduri de testare pentru indicatoarele vitezei de rotație

Articolul 5.01

Siguranță, capacitatea de încărcare și compatibilitatea electromagnetică

Testele privind alimentarea cu energie electrică, siguranța, influența reciprocă a echipamentelor de la bord, distanța de protecție a busolei, rezistența la agenți climatici, rezistența mecanică, influența asupra mediului, emisia de zgomote și compatibilitatea electromagnetică se efectuează în conformitate cu standardul european EN 60945: 2002.

Articolul 5.02

Emisii de paraziți

Emisiile de paraziți se măsoară în conformitate cu standardul european EN 60945: 2002 în domeniul de frecvențe 30-2000 MHz.

Trebuie să fie îndeplinite cerințele articolului 2.02 alineatul (2).

Articolul 5.03

Procedura de testare

(1) Indicatoarele vitezei de rotație se testează în condiții nominale și în condiții limită. Din acest punct de vedere, influența tensiunii de utilizare și cea a temperaturii ambiante trebuie să fie testate până la valoarea-limită prescrisă.

În afară de aceasta, sunt utilizați emițători radio pentru a realiza câmpurile magnetice maxime în vecinătatea indicatoarelor.

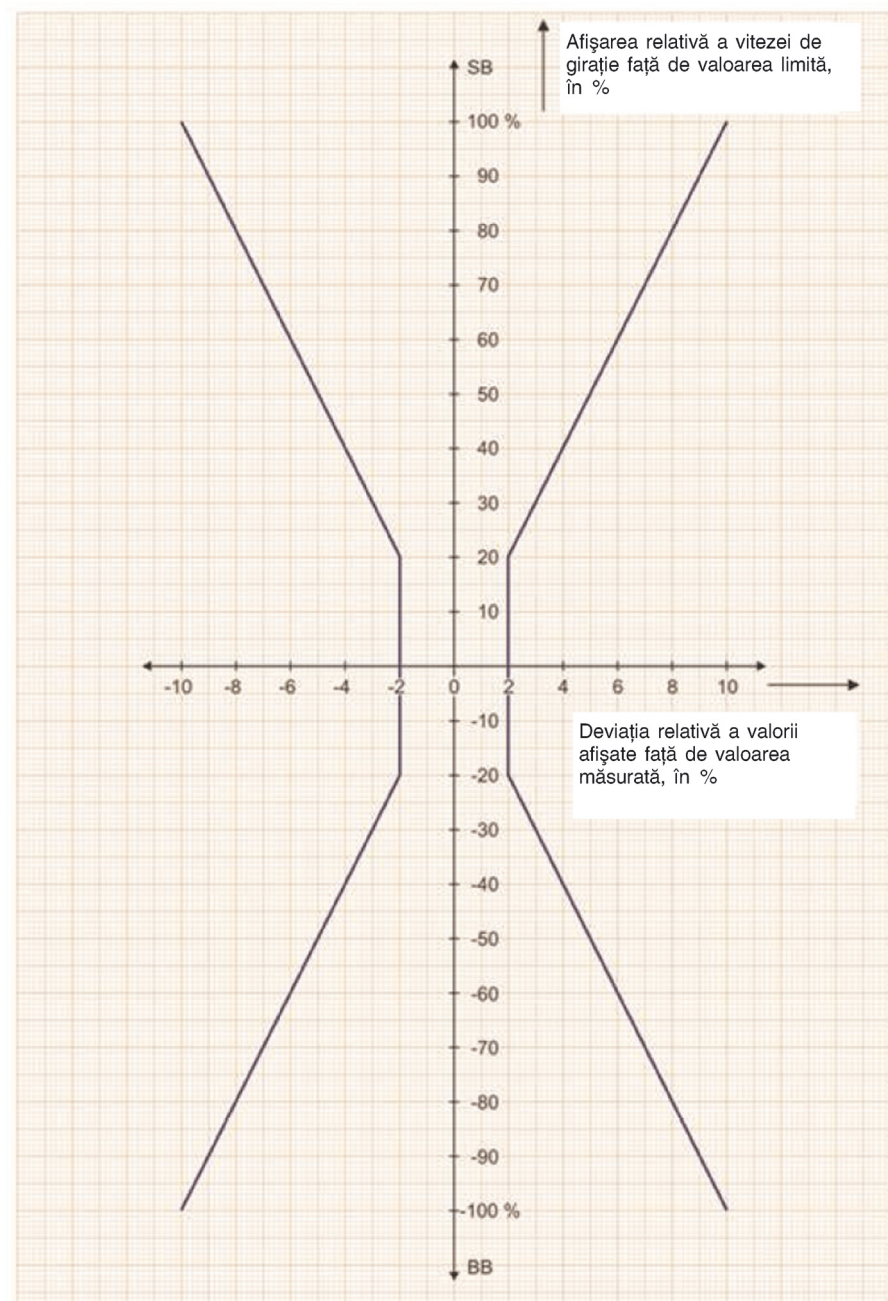
(2) În condițiile descrise la alineatul (1), erorile indicatorului trebuie să rămână în limitele de toleranță indicate în anexă.

(3) Trebuie să fie îndeplinite toate cerințele minime din capitolele 2-4.

Apendice

Figura 1

Limitele maxime de toleranță pentru erorile de indicare ale indicatoarelor vitezei de rotație



PARTEA III

Cerințe pentru testele de instalare și de funcționare pentru aparatele radar și indicatoarele vitezei de rotație utilizate la bordul navelor de navigație interioară*Cuprins*

Articolul 1 – Dispoziții generale

Articolul 2 – Societăți specializate autorizate

Articolul 3 – Cerințe pentru alimentarea cu energie electrică la bord

Articolul 4 – Instalarea antenei radar

Articolul 5 – Instalarea unității de afișaj și a dispozitivului de comandă

Articolul 6 – Instalarea indicatorului vitezei de rotație

Articolul 7 – Instalarea senzorului de poziție

Articolul 8 – Testul de instalare și de funcționare

Articolul 9 – Certificatul de instalare și de funcționare

*Articolul 1***Dispoziții generale**

(1) Testele de instalare și de performanță ale aparatelor radar de navigație și ale sistemelor de indicatoare ale vitezei de rotație trebuie să se efectueze în conformitate cu dispozițiile de mai jos.

(2) Numai echipamentele aprobate cu:

(a) o aprobare de tip în conformitate cu:

(aa) articolul 6 din partea I; sau

(bb) articolul 1.05 din partea II; sau

(b) aprobate cu o aprobare de tip recunoscută drept echivalentă în conformitate cu partea VI; și

(c) care dețin un număr corespunzător de aprobare de tip,

sunt autorizate pentru instalare.

*Articolul 2***Societăți specializate autorizate**

(1) Instalarea, înlocuirea, repararea sau întreținerea aparatelor radar de navigație și a indicatoarelor vitezei de rotație sunt efectuate numai de către societăți specializate, autorizate de autoritatea competentă.

Autoritățile competente responsabile cu autorizarea se notifică Comisiei Europene.

(2) Autorizarea poate fi retrasă de autoritatea competentă.

(3) Autoritatea competentă comunică de îndată Comisiei Europene societățile specializate pe care le-a autorizat.

*Articolul 3***Cerințe pentru alimentarea cu energie electrică la bord**

Toate sistemele de alimentare cu energie pentru aparatele radar de navigație și pentru indicatoarele vitezei de rotație trebuie să aibă propriile dispozitive de siguranță separate și, în cazul în care este posibil, să fie protejate împotriva defecțiunilor.

*Articolul 4***Instalarea antenei radar**

(1) Antena radar trebuie să fie instalată cât mai aproape posibil de axa longitudinală a navei. În apropierea antenei nu trebuie să existe niciun obstacol care poate produce ecouri false sau umbre nedorite; dacă este nevoie, antena se montează pe teugă. Montarea și fixarea antenei radar în poziția sa de utilizare trebuie să fie suficient de stabile încât să permită aparatelor radar de navigație să funcționeze în cadrul limitelor de precizie cerute.

(2) După corectarea erorii unghiulare de la montare și punerea în funcțiune a echipamentului, diferența dintre linia de fidelitate și axa longitudinală a navei nu trebuie să fie mai mare de 1 °.

*Articolul 5***Instalarea unității de afișaj și a dispozitivului de comandă**

- (1) Unitatea de afișaj și dispozitivul de comandă sunt instalate în timonerie, astfel încât evaluarea imaginii radar și utilizarea aparatelor radar de navigație să nu prezinte nicio dificultate. Dispunerea azimutală a imaginii radar trebuie să fie în concordanță cu situația normală a împrejurimilor. Suporturile și consolele ajustabile sunt construite de așa natură încât să poată fi montate fără vibrații în toate pozițiile.
- (2) În timpul navigației radar, lumina artificială nu trebuie să se reflecte în direcția utilizatorului aparatului radar.
- (3) În cazul în care dispozitivul de comandă nu face parte din unitatea de afișaj, aceasta trebuie să se găsească într-o carcasă aflată la o distanță de maximum un metru de unitatea de afișaj. Telecomenzile fără fir nu sunt permise.
- (4) În cazul în care sunt instalate repetoare, acestea trebuie să îndeplinească toate cerințele care se aplică aparatelor radar de navigație.

*Articolul 6***Instalarea indicatorului vitezei de rotație**

- (1) Indicatorul vitezei de rotație este situat în fața timonierului și în câmpul de vizibilitate al acestuia.
- (2) Sistemul de senzori este instalat, pe cât posibil, la mijlocul navei, orizontal și aliniat cu axa longitudinală a navei. Locul instalării trebuie să fie, pe cât posibil, liber de vibrații și expus numai unor variații mici de temperatură. În cazul în care este posibil, indicatorul este instalat direct deasupra afișajului radar.
- (3) În cazul în care sunt instalate repetoare, acestea trebuie să îndeplinească toate cerințele care se aplică indicatoarelor vitezei de rotație.

*Articolul 7***Instalarea senzorului de poziție**

Pentru echipamente ECDIS de navigație interioară utilizate în modul de navigație, senzorul de poziție (de exemplu, antena DGPS) trebuie să fie instalat astfel încât să asigure cel mai mare grad de precizie posibil și să nu fie afectat nefavorabil de suprastructurile și echipamentele de emisie de la bordul navei.

*Articolul 8***Testul de instalare și de funcționare**

Înainte ca echipamentul să fie pus în funcțiune pentru prima dată după instalare sau după reînnoiri sau prelungiri ale certificatului comunitar [cu excepția dispozițiilor de la articolul 2.09 alineatul (2) din anexa II], precum și după orice modificare a navei care poate să afecteze condițiile de funcționare a echipamentului, o testare a instalării și funcționării trebuie să fie efectuată de către autoritatea competentă, de către serviciul tehnic desemnat de autoritatea competentă sau de către o societate autorizată în conformitate cu articolul 2. În acest scop, trebuie să fie îndeplinite următoarele condiții:

- (a) alimentarea cu energie electrică trebuie să fie prevăzută cu un dispozitiv de siguranță separat;
- (b) tensiunea de funcționare trebuie să se încadreze în limitele de toleranță;
- (c) cablurile și instalarea acestora trebuie să respecte dispozițiile din anexa II și, dacă este cazul, din regulamentul ADN;
- (d) numărul de rotații ale antenei trebuie să fie de cel puțin 24 pe minut;
- (e) în vecinătatea antenei nu trebuie să se afle niciun obstacol care să împiedice navigația;
- (f) comutatorul de siguranță al antenei, dacă există, trebuie să fie în bună stare de funcționare;
- (g) unitățile de afișaj, indicatoarele vitezei de rotație și dispozitivele de comandă trebuie să fie dispuse în mod ergonomic și ușor de utilizat;
- (h) linia de fidelitate a aparatului radar de navigație nu trebuie să devieze cu mai mult de 1 ° de la axa longitudinală a navei;

- (i) precizia afișării distanței și a definiției azimutale trebuie să îndeplinească cerințele (măsurători care utilizează obiective cunoscute);
- (j) liniaritatea pe zone scurte (*pushing* și *pulling*) trebuie să fie adecvată;
- (k) distanța minimă afișată trebuie să fie de 15 m sau mai puțin;
- (l) centrul imaginii trebuie să fie vizibil și diametrul acestuia nu trebuie să depășească 1 mm;
- (m) ecourile false provocate de reflexii sau umbre nedorite pe linia de fidelitate nu trebuie să se producă sau să împiedice siguranța navigației;
- (n) dispozitivele de reducere a ecourilor provocate de valuri și ploaie (STC și FTC prestabilite) și dispozitivele de comandă ale acestora trebuie să funcționeze corect;
- (o) reglajul amplificării trebuie să fie în bună stare de funcționare;
- (p) focalizarea și claritatea imaginii trebuie să fie corecte;
- (q) direcția de rotație a navei trebuie să fie aceea afișată de indicatorul vitezei de rotație și poziția zero în cazul navigației în linie dreaptă trebuie să fie corectă;
- (r) aparatul radar de navigație nu trebuie să fie sensibil la transmisiunile efectuate de echipamentele radio ale navei sau la interferențe provocate de alte surse de la bord;
- (s) aparatul radar de navigație sau indicatorul vitezei de rotație nu trebuie să interfereze cu alte echipamente de la bord.

În plus, în cazul echipamentului ECDIS interior:

- (t) eroarea statistică a poziționării hărții nu trebuie să fie mai mare de 2 m;
- (u) eroarea statistică unghiulară a hărții nu trebuie să fie mai mare de 1 °;

Articolul 9

Certificatul de instalare și de funcționare

După încheierea cu succes a unui test în conformitate cu articolul 8, autoritatea competentă, serviciul tehnic sau societatea autorizată eliberează un certificat pe baza modelului din partea IV. Acest certificat trebuie să fie păstrat permanent la bord.

În cazul în care condițiile de testare nu au fost îndeplinite, se întocmește o listă a defectelor. Orice certificat existent este retras sau trimis autorității competente de către serviciul tehnic sau de către societatea autorizată.

PARTEA IV

(MODEL)

Certificat de instalare și de funcționare pentru aparatele radar de navigație și indicatoarele vitezei de rotație utilizate la bordul navelor de navigație interioară

Numele/tipul navei

Număr european de identificare a navei:

Armator:

Nume:

Adresă:

Aparate radar de navigație

Număr:

Nr. crt	Tip	Producător	Numărul aprobării de tip	Număr de serie

Indicatoare ale vitezei de girație

Număr:

Nr. crt	Tip	Producător	Numărul aprobării de tip	Număr de serie

Prin prezenta se certifică faptul că aparatele radar de navigație și indicatoarele vitezei de girație ale acestei nave îndeplinesc cerințele din anexa IX partea III la Directiva 2006/87/CE privind testele de instalare și de funcționare ale sistemelor radar de navigație și ale indicatoarelor vitezei de girație utilizate la bordul navelor de navigație interioară.

Firmă specializată/serviciu tehnic/autoritate competentă autorizat(ă) (*)

Nume:

Adresă:

Ștampilă

Locul

Data

Semnătura

(*) A se șterge mențiunea neaplicabilă.

PARTEA V

(MODEL)

1. Registrul autorităților competente pentru aprobarea de tip a aparatelor radar de navigație și a indicatoarelor vitezei de girație

Țară	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail
Belgia				
Bulgaria				
Danemarca				
Germania				
Estonia				
Finlanda				
Franța				
Grecia				
Italia				
Irlanda				
Letonia				
Lituania				
Luxemburg				
Malta				
Țările de Jos				
Austria				
Polonia				

Țară	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail
Portugalia				
România				
Suedia				
Elveția				
Spania				
Slovacia				
Slovenia				
Republica Cehă				
Ungaria				
Regatul Unit				
Cipru				

În cazurile în care nu este menționată nicio autoritate competentă, țara în cauză nu a specificat niciuna.

2. Registrul aparatelor radar de navigație și al indicatoarelor vitezei de girație aprobate

Nr. crt	Tip	Producător	Titularul aprobării de tip	Data aprobării de tip	Autoritatea competentă	Numărul aprobării de tip:

3. Registrul aparatelor radar de navigație și al indicatoarelor vitezei de girație aprobate pe baza aprobărilor de tip echivalente

Nr. crt	Tip	Producător	Titularul aprobării de tip	Data aprobării de tip	Autoritatea competentă	Numărul aprobării de tip:

4. Registrul firmelor specializate autorizate pentru instalarea sau înlocuirea aparatelor radar de navigație și a indicatoarelor vitezei de girație

Belgia

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Bulgaria

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Danemarca

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Germania

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Estonia

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Finlanda

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Franța

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Grecia

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Italia

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Irlanda

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Letonia

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Lituania

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Luxemburg

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Malta

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Țările de Jos

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Austria

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Polonia

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Portugalia

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

România

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Suedia

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Elveția

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Spania

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Slovacia

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Slovenia

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Republica Cehă

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Ungaria

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Regatul Unit

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

Cipru

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail

Dacă nu se menționează nicio firmă autorizată, nu s-a acordat nicio autorizare pentru firme din această țară.

5. Registrul organizațiilor de testare specificate pentru testarea de tip a aparatelor radar de navigație și a indicatoarelor vitezei de girație

Nr. crt	Denumire	Adresă	Număr de telefon	Adresă de e-mail	Stat

PARTEA VI**Echipamente echivalente**

- (1) Aparatură radar de navigație: Aprobări de tip bazate pe Rezoluția 1989-II-33 a Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin din 19 mai 1989, modificată ultima dată prin Rezoluția 2008-II-11 din 27 noiembrie 2008 (*)
- (2) Indicatoare ale vitezei de girație: Aprobări de tip bazate pe Rezoluția 1989-II-34 a Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin din 19 mai 1989, modificată ultima dată prin Rezoluția 2008-II-11 din 27 noiembrie 2008 (*)
- (3) Aparatură radar de navigație și indicatoare ale vitezei de girație instalate și funcționând în conformitate cu Rezoluția 1989-II-35 a Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin din 19 mai 1989, modificată ultima dată prin Rezoluția 2008-II-11 din 27 noiembrie 2008 (*)

(*) Cerințe privind instalarea și funcționarea aparatelor radar de navigație și a indicatoarelor vitezei de girație pentru navigația pe Rin.”