

**Amendamente la Convenția referitoare la Regulamentul internațional din 1972
pentru prevenirea abordajelor pe mare, încheiată la Londra la
20 octombrie 1972, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin
Rezoluția Adunării A.910(22) la Londra la 29 noiembrie 2001**

1 Regula 3: Paragraful a) este amendat după cum urmează:

“a) Cuvântul “navă” înseamnă orice construcție, folosită sau susceptibilă de a fi folosită ca mijloc de transport pe apă, inclusiv navele fără deplasament, navoplanele și hidroavioanele”.

Se adaugă un nou paragraf m) după cum urmează:

“m) Cuvântul “navoplan” înseamnă o navă multimodală al cărui principal mod de deplasare este acela de a zbura la distanță mică de suprafața apei utilizând efectul de suprafață”.

2 Regula 8: Paragraful a) se amendează după cum urmează:

“a) Orice manevră care se face pentru evitarea unui abordaj trebuie să corespundă regulilor din această parte și, dacă împrejurările permit, trebuie să fie executată în siguranță, din timp și conform unei bune practici marinărești”.

3 Regula 18: Se adaugă noul paragraf f) după cum urmează:

“f) i) Atunci când decolează, aterizează sau zboară în apropierea suprafeței apei, un navoplan trebuie menținut la o distanță corespunzătoare de toate celelalte nave și trebuie să evite împiedicarea navigației lor;

ii) un navoplan, care se deplasează în apropierea suprafeței apei, trebuie să corespundă Regulilor din această parte pentru o navă cu propulsie mecanică”.

4 Regula 23: Se adaugă un nou paragraf c), după cum urmează, iar paragraful care urmează se renumerează în mod corespunzător:

“c) Atunci când decolează, aterizează sau zboară în apropierea suprafeței apei, un navoplan trebuie să poarte, suplimentar față de luminile prevăzute la paragraful a) din această Regulă, o lumină roșie intermitentă de intensitate mare, vizibilă pe întreg orizontul.”

5 Regula 31 se amendează după cum urmează:



“Un hidroavion sau un navoplan care este în imposibilitate de a purta luminile și semnele cu caracteristicile sau amplasarea prescrise de regulile din această parte, trebuie să poarte lumini sau semne cât mai apropiate de cele prescrise de aceste reguli.”

6 Regula 33: Paragraful a) se amendează după cum urmează:

“a) O navă cu lungimea de 12 metri sau mai mare trebuie să fie prevăzută cu un fluier, o navă cu lungimea de 20 metri sau mai mare trebuie să fie prevăzută cu un clopot suplimentar față de fluier, iar o navă cu lungimea de 100 metri sau mai mare trebuie să aibă în plus un gong al cărui sunet și timbru să nu se poată confunda cu acela al unui clopot. Fluierul, clopotul și gongul trebuie să corespundă specificației din Anexa III a acestui Regulament. Clopotul sau gongul, sau amândouă, pot fi înlocuite cu un alt echipament având aceleași caracteristici sonore, cu condiția ca să fie posibilă întotdeauna acționarea manuală pentru producerea semnalelor prescrise.”

7 Regula 35: Se adaugă un nou paragraf i) după cum urmează, iar paragrafele care urmează se renumerează în mod corespunzător:

“i) O navă cu lungimea de 12 metri sau mai mare, dar mai mică de 20 metri, nu trebuie să fie obligată să emită semnalele de clopot prevăzute la paragrafele g) și h) din prezentul Regulament. Totuși, dacă nu face acest lucru, ea trebuie să emită un alt semnal sonor eficient la intervale nu mai mari de 2 minute.”

8 ANEXA I, secțiunea 13 se amendează astfel:

“13 Nave de mare viteză

- a) Lumina de catarg a navelor de mare viteză poate fi amplasată la o înălțime care, în raport cu lățimea navei, este mai mică decât cea prevăzută la paragraful 2 a) i) din această anexă, cu condiția ca unghiul de la baza triunghiurilor isoscele formate de luminile din borduri și lumina catargului, văzute în proiecție frontală, să nu fie mai mic de 27° .
- b) La navele de mare viteză cu lungimea de 50 metri sau mai mare, distanța verticală de 4,5 metri dintre lumina de catarg prova și lumina de catarg principal, cerută de paragraful 2 a) ii) din prezenta anexă.



poate fi modificată cu condiția ca valoarea sa să nu fie mai mică decât valoarea determinată prin aplicarea formulei empirice:

$$y = \frac{(a+17\Psi)C}{1000} + 2$$

unde: y este înălțimea luminii de catarg principal deasupra luminii de catarg din prova, în metri;
 a este înălțimea luminii de catarg prova deasupra suprafeței apei, în condiții de exploatare, în metri;
 Ψ este înclinarea longitudinală a navei (asieta) în condiții de exploatare, în grade;
 C este distanța orizontală care separă luminile din vârful catargelor, în metri.”

9 ANEXA III

Secțiunea 1 - Fluiere: Paragraful a) se amendează astfel:

“a) *Frecvențele și bătaia sonoră*

Frecvența fundamentală a semnalului trebuie să fie cuprinsă între 70 și 700 Hz. Bătaia sonoră a semnalului unui fluier trebuie determinată de acele frecvențe care pot cuprinde frecvența fundamentală și/sau una sau mai multe frecvențe mai înalte, situate între 180 și 700 Hz ($\pm 1\%$) pentru o navă cu lungimea de 20 metri sau mai mult sau între 180 și 2100 Hz ($\pm 1\%$) pentru o navă cu lungimea mai mică de 20 metri și care asigură nivelurile de presiune acustică specificate în paragraful 1c) de mai jos.”

Paragraful c) se amendează astfel:

“c) *Intensitatea semnalului sonor și bătaia sonoră*

Un fluier instalat la bordul unei nave trebuie să asigure în direcția intensității sale maxime, la o distanță de 1 metru de el și cel puțin într-o bandă de o treime de octavă situată în gama de frecvențe între 180 și 700 Hz ($\pm 1\%$) pentru o navă cu lungimea de 20 metri sau mai mult sau între 180 și 2100 Hz ($\pm 1\%$) pentru o navă cu lungimea mai mică de 20 metri, un nivel de presiune acustică cel puțin egal cu valoarea corespunzătoare din tabelul de mai jos.”



Lungimea navei, în metri	Nivelul de presiune acustică într-o bandă de 1/3 de octavă, la distanța de un metru, în dB raportat la $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Bătaia sonoră, în mile marine
200 și mai mult	143	2
75 dar mai puțin de 200	138	1,5
20 dar mai puțin de 75	130	1
Mai puțin de 20	120 ^{*1}	0,5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

^{*1} Dacă frecvențele măsurate se situează în domeniul 180-450 Hz.

^{*2} Dacă frecvențele măsurate se situează în domeniul 450-800 Hz.

^{*3} Dacă frecvențele măsurate se situează în domeniul 800-2100 Hz.

Secțiunea 2 – Clopot sau gong: Paragraful b) se amendează astfel:

“b) *Construcție*

Clopotele și gongurile trebuie fabricate dintr-un material rezistent la coroziune și concepute astfel încât să redea un sunet clar. Diametrul deschiderii clopotului nu trebuie să fie mai mic de 300 milimetri la navele cu lungimea mai mare sau egală cu 20 metri. Atunci când este posibil, se recomandă instalarea unei limbi de clopot cu comandă mecanică, care să asigure o forță de impact constantă, însă trebuie să fie posibilă și acționare manuală. Masa limbii clopotului nu trebuie să fie mai mică de 3 la sută din masa clopotului.”





IMO

E

ASSEMBLY
22nd session
Agenda item 14

A 22/Res.910
22 January 2002
Original: ENGLISH

Resolution A.910(22)

**Adopted on 29 November 2001
(Agenda item 14)**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS
FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (hereinafter referred to as "the Convention"), on amendments to the Regulations,

HAVING CONSIDERED the amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, adopted by the Maritime Safety Committee at its seventy-third session and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2 of Article VI of the Convention; and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning the entry into force of these amendments,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 3 of Article VI of the Convention, the amendments set out in the Annex to the present resolution;
2. DECIDES, in accordance with paragraph 4 of Article VI of the Convention, that the amendments shall enter into force on 29 November 2003 unless by 29 May 2002 more than one third of the Contracting Parties have notified their objection to the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3 of Article VI of the Convention, to communicate this resolution to all Contracting Parties to the Convention for acceptance;
4. INVITES Contracting Parties to submit any objections to the amendments not later than 29 May 2002 whereafter the amendments will be deemed to have been accepted to enter into force as determined in the present resolution.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972****1 Rule 3:** Paragraph (a) is amended to read as follows:

- “(a) The word “vessel” includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water”.

A new paragraph (m) is added as follows:

- “(m) The term “Wing-In-Ground (WIG) craft” means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.”

2 Rule 8: Paragraph (a) is amended to read as follows:

- “(a) Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.”

3 Rule 18: A new paragraph (f) is added as follows:

- “(f) (i) A WIG craft shall, when taking off, landing and in flight near the surface, keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation;
- (ii) a WIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel.”

4 Rule 23: A new paragraph (c) is added, as follows, and the following paragraph renumbered accordingly:

- “(c) A WIG craft only when taking off, landing and in flight near the surface shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit a high intensity all-round flashing red light.”

5 **Rule 31** is amended to read as follows:

“Where it is impracticable for a seaplane or a WIG craft to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.”

6 **Rule 33:** Paragraph (a) is amended to read as follows:

“(a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of 20 metres or more in length shall be provided with a bell in addition to a whistle, and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specification in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.”

7 **Rule 35:** A new paragraph (i) is added as follows, and the following paragraphs renumbered accordingly:

“(i) A vessel of 12 metres or more but less than 20 metres in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in paragraphs (g) and (h) of this Rule. However, if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.”

8 **ANNEX I, section 13** is amended to read as follows:

“13. High-speed craft*"

- (a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in paragraph 2(a)(i) of this annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.
- (b) On high-speed craft of 50 metres or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4.5 metres required by paragraph 2(a)(ii) of this annex may be modified provided that such distance shall not be less than the value determined by the following formula:

$$y = \frac{(a + 17\Psi)C}{1000} + 2$$

* Refer to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 and the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000.

- where: y is the height of the mainmast light above the fore mast light in metres;
 a is the height of the foremast light above the water surface in service condition in metres;
 Ψ is the trim in service condition in degrees;
 C is the horizontal separation of masthead lights in metres."

9 ANNEX III

Section 1 - Whistles: Paragraph (a) is amended to read as follows:

"(a) Frequencies and range of audibility

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70-700Hz. The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180-700Hz (+/-1%) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180-2100Hz (+/-1%) for a vessel of less than 20 metres in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1(c) below."

Paragraph (c) is amended to read as follows:

"(c) Sound signal intensity and range of audibility

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180-700Hz (+/-1%) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180-2100Hz (+/-1%) for a vessel of less than 20 metres in length, of not less than the appropriate figure given in the table below."

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120 ^{*1}	0.5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

^{*1} When the measured frequencies lie within the range 180-450Hz

^{*2} When the measured frequencies lie within the range 450-800Hz

^{*3} When the measure frequencies lie within the range 800-2100Hz

Section 2 - Bell or gong: Paragraph (b) is amended to read as follows:

“(b) Construction

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of 20 metres or more in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.”
