

**Amendamentele la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea
vieții omenești pe mare, amendată, adoptate de Organizația Maritimă
Internațională prin Rezoluția MSC.134(76) la Londra la 12 decembrie 2002**

CAPITOLUL II-1

**CONSTRUCȚIE – STRUCTURĂ, COMPARTIMENTARE ȘI STABILITATE,
MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE**

PARTEA A-1

STRUCTURA NAVELOR

1 Următoarea nouă regulă 3-6 se adaugă după regula 3-5 existentă:

“Regula 3-6

Accesul la și în spațiile din zona de marfă a petrolierelor și vrachierelor

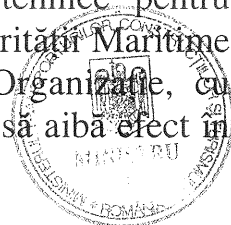
1 Aplicare

1.1 Cu excepția celor prevăzute la paragraful 1.2, această regulă se aplică petrolierelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500 și vrachierelor, așa cum s-a definit în regula IX/1, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 20.000, construite la 1 ianuarie 2005 sau după această dată.

1.2 Petrolierele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500 construite la 1 octombrie 1994 sau după această dată, dar înainte de 1 ianuarie 2005, trebuie să corespundă prevederilor regulii II-1/12-2 adoptate prin rezoluția MSC.27(61).

2 Mijloacele de acces în spațiile din zona de marfă și alte spații

2.1 Fiecare spațiu din zona de marfă trebuie să fie prevăzut cu mijloace de acces permanente pentru a putea, pe întreaga durată de viață a navei, să se efectueze inspecții generale și amănunțite, precum și măsurători de grosime la elementele structurale ale navei, de către Administrație și companie, așa cum s-a definit în regula IX/1, și de către personalul navei și alte persoane dacă este necesar. Aceste mijloace trebuie să corespundă cerințelor paragrafului 5 și Prevederilor tehnice pentru mijloacele de acces pentru inspecții, adoptate de către Comitetul Securității Maritime prin rezoluția MSC.133(76), așa cum pot fi amendate de către Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, să intre în vigoare și să aibă efect în



conformitate cu prevederile articolului VIII din prezenta Convenție cu privire la procedurile de amendare aplicabile Anexei, cu excepția capitolului I.

2.2 Dacă un mijloc de acces permanent poate fi susceptibil la deteriorare în timpul operațiunilor normale de încărcare și descărcare sau dacă nu este posibilă în practică instalarea mijloacelor permanente de acces, Administrația poate autoriza, în locul acestora, utilizarea mijloacelor de acces mobile sau portabile, așa cum s-a specificat în Prevederile tehnice, cu condiția ca mijloacele de fixare, asamblare, suspendare sau susținere a mijloacelor portabile de acces să facă parte permanent din structura navei. Întregul echipament portabil trebuie să poată fi imediat instalat sau desfășurat de personalul navei.

2.3 Construcția și materialele tuturor mijloacelor de acces și dispozitivelor lor de fixare de structura navei trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație. Mijloacele de acces trebuie să fie inspectate înainte de a fi utilizate pentru efectuarea inspecțiilor în conformitate cu regula I/10 sau în paralel cu acestea.

3 Accesul în siguranță la magaziile de marfă, tancurile de marfă, tancurile de balast și alte spații

3.1 Accesul în siguranță la magaziile de marfă, coferdamuri, tancurile de balast, tancurile de marfă și alte spații din zona de marfă trebuie să se facă direct de pe puntea deschisă și astfel încât să asigure inspectarea completă a acestor spații. Accesul în siguranță în spațiile dublului fund se poate face printr-un compartiment de pompe, coferdam adânc, tunel de tubulaturi, magazie de marfă, spațiu din dublu corp sau printr-un compartiment similar care nu este destinat transportului de hidrocarburi sau mărfurilor periculoase.

3.2 Tancurile și pereții lor, cu lungimea mai mare sau egală cu 35 m, trebuie să fie prevăzute cu cel puțin două guri și scări de acces, în măsura în care este posibil. Tancurile, cu lungimea mai mică de 35 m, trebuie să fie deservite de cel puțin o gură și o scară de acces. Dacă un tanc este compartimentat de unul sau mai mulți pereți diafragmă sau obstacole similare care nu permit mijloace de acces imediat la alte părți din tanc, trebuie instalate cel puțin două guri și scări de acces.

3.3 Fiecare magazie de marfă trebuie să fie prevăzută cu cel puțin două mijloace de acces în măsura în care este posibil. În general, aceste mijloace de acces trebuie să fie dispuse în diagonală, de exemplu o intrare de acces în babord, lângă peretele prova și alta în tribord lângă peretele pupa.

4 Manualul de acces la structura navei

4.1 Mijloacele de acces ale unei nave, care permit efectuarea inspecțiilor generale și amănunțite și a măsurărilor de grosime, trebuie să fie descrise în Manualul de acces la structura navei aprobat de către Administrație, a cărui copie actualizată



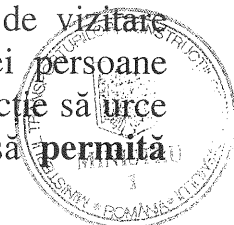
trebuie păstrată la bord. Pentru fiecare spațiu din zona de marfă, Manualul de acces la structura navei trebuie să includă următoarele:

- .1 planuri, care să prezinte mijloace de acces la spațiul respectiv, împreună cu specificațiile tehnice și dimensiunile corespunzătoare;
- .2 planuri, care să prezinte mijloacele de acces în interiorul fiecărui spațiu care să permită efectuarea unei inspecții generale, împreună cu specificațiile tehnice și dimensiunile corespunzătoare. Aceste planuri trebuie să indice de unde poate fi inspectată fiecare zonă din spațiu;
- .3 planuri, care să prezinte mijloacele de acces în interiorul fiecărui spațiu care să permită efectuarea inspecțiilor amănunțite, împreună cu specificațiile tehnice și dimensiunile corespunzătoare. Planurile trebuie să indice pozițiile zonelor critice ale structurii, dacă mijloacele de acces sunt permanente sau portabile și de unde poate fi inspectată fiecare zonă;
- .4 instrucțiuni pentru inspectarea și menținerea rezistenței structurale a tuturor mijloacelor de acces și a dispozitivelor de fixare, ținând seama de o eventuală atmosferă corozivă din interiorul spațiului respectiv;
- .5 instrucțiuni de utilizare în siguranță a plutei pneumatice la efectuarea inspecțiilor amănunțite și a măsurătorilor de grosime;
- .6 instrucțiuni privind instalarea și utilizarea în siguranță a mijloacelor de acces portabile;
- .7 un inventar al tuturor mijloacelor de acces portabile; și
- .8 evidențe ale inspecțiilor periodice și operațiunilor de întreținere a mijloacelor de acces ale navei.

4.2 În sensul acestei reguli, expresia “zone critice ale structurii” sunt locurile care, prin calcul, au fost identificate că trebuie supravegheate continuu sau care, în urma analizei istoricului exploatării navelor similare sau surori, au fost identificate a fi predispuse la fisurare, flambare, deformare sau coroziune care ar putea slăbi rezistența structurală a navei.

5 Specificații tehnice generale

5.1 Deschiderile orizontale de acces, gurile de încărcare sau gurile de vizitare orizontale trebuie să aibă dimensiuni suficiente pentru a permite unei persoane purtând un aparat de respirație autonom cu aer și un echipament de protecție să urce sau să coboare orice scară fără să fie incomodată și, de asemenea, să permită



ridicarea cu ușurință a unei persoane rănite din partea cea mai de jos a spațiului considerat. Dimensiunile minime ale acestor deschideri libere nu trebuie să fie mai mici de 600 mm x 600 mm. Dacă accesul la o magazie de marfă se face prin gura de magazie, capătul superior al scării trebuie să fie situat cât mai aproape posibil de rama gurii de magazie. Ramele de acces ale gurii de magazie, cu o înălțime mai mare de 900 mm, trebuie să aibă de asemenea trepte, la exterior, în corespondență cu scara.

5.2 Deschiderile verticale de acces sau gurile de vizitare verticale, din pereții diafragmă, varange, carlingi și coaste întărite care permit traversarea spațiului pe toată lungimea și lățimea sa, trebuie să aibă dimensiunile minime de 600 mm x 800 mm și să fie situate la o înălțime de cel mult 600 mm de la învelișul fundului spațiului, cu excepția cazului în care sunt prevăzute grătare sau alte reazeme pentru picioare.

5.3 Pentru petroliere mai mici de 5000 tone deadweight, Administrația poate accepta, în cazuri speciale, dimensiuni mai mici pentru deschiderile menționate la paragrafele 5.1 și 5.2, dacă se poate demonstra, spre satisfacția Administrației, că este posibilă trecerea prin acele deschideri sau evacuarea unei persoane rănite.”

PARTEA B

COMPARTIMENTARE ȘI STABILITATE

Regula 12-2 – Accesul în spațiile din zona de marfă a petrolierelor

2 Regula 12-2 existentă se elimină.

PARTEA C

INSTALAȚII DE MAȘINI

Regula 31 – Comanda mașinilor

3 După paragraful 2 al regulii se adaugă un nou subparagraf .10:

“.10 sistemele de automatizare trebuie să fie proiectate în așa fel încât acestea să asigure că semnalul de alarmă privind pericolul sau iminența încetinirii sau opririi sistemului de propulsie este dat la timp ofițerului de cart de pe puntea de comandă în vederea evaluării condițiilor de navigație în caz de urgență. În special, sistemele de automatizare trebuie să aibă o funcție de comandă, supraveghere, semnalizare și alarmare și trebuie să acționeze în siguranță pentru încetinirea sau oprirea sistemului de propulsie dând ofițerului de cart de pe puntea de comandă posibilitatea de a interveni manual, cu excepția cazurilor în care intervenția manuală ar produce rapid



defectarea totală a mașinilor și/sau echipamentului de propulsie, de exemplu în cazul supraturației”.

CAPITOLUL II-2

CONSTRUCȚIE – PROTECȚIE CONTRA INCENDIULUI, DETECTAREA ȘI STINGEREA INCENDIULUI

Regula 3 – Definiții

4 La paragraful 20, se înlocuiesc cuvintele “regula VII/2” cu cuvintele “Codul IMDG, așa cum a fost definit în regula VII/1.1”.

Regula 19 – Transportul mărfurilor periculoase

5 În tabelul 19.3, în coloanele verticale 7 și 8 (referitor la punctele de aprindere pentru mărfuri periculoase din clasa 3), numerele “3.1.3.2” și respectiv “3.3” se înlocuiesc cu numărul “3”.

6 În tabelul 19.3, în coloana verticală 13 (referitor la clasa 5.2), caracterul “X” din rândurile 15 (referitor la paragraful 3.10.1) și 16 (referitor la paragraful 3.10.2) se înlocuiește cu caracterul “X¹⁶” și o nouă notă 16 se adaugă după cum urmează:

“¹⁶ Conform prevederilor Codului IMDG, așa cum a fost amendat, arimarea mărfurilor periculoase din clasa 5.2 sub punte sau în încăperile ro-ro închise este interzisă.”

CAPITOLUL III

MIJLOACE ȘI DISPOZITIVE DE SALVARE

Regula 26 - Cerințe suplimentare pentru navele de pasageri ro-ro

7 La sfârșitul paragrafului 1 se adaugă următorul nou subparagraf .4:

“^{.4} Înainte de 1 iulie 2004, trebuie să corespundă prevederilor paragrafului 2.5 nu mai târziu de data primei inspecții sau după această dată.”

8 La sfârșitul paragrafului 2 se adaugă următorul nou subparagraf .5:

“^{.5} Plutele de salvare de la bordul navelor de pasageri ro-ro trebuie să fie dotate cu un transponder radar, în număr de 1 transponder la fiecare



patru plute de salvare. Transponderul trebuie să fie montat în interiorul plutei de salvare astfel încât antena sa să fie la mai mult de un metru deasupra nivelului mării atunci când pluta de salvare este desfăcută, cu excepția celui pentru plutele de salvare reversibile cu tendă, la care transponderul trebuie să fie dispus astfel încât să fie imediat accesibil supraviețuitorilor și să fie montat de aceștia. Containerele plutilor de salvare prevăzute cu transpondere trebuie să fie marcate în mod vizibil.”

CAPITOLUL XII

MĂSURI SUPLIMENTARE DE SIGURANȚĂ PENTRU VRACHIERE

- 9 Următoarele noi reguli 12 și 13 se adaugă după regula 11 existentă:

“Regula 12

Detectoare de nivel al apei în spațiile de magazie, de balast și uscate

(Această Regulă se aplică vrachierelor indiferent de data construcției lor)

- 1 Vrachierele trebuie să fie prevăzute cu detectoare de nivel al apei după cum urmează:
 - .1 în fiecare magazie de marfă trebuie să fie prevăzute detectoare de nivel al apei care dau alarme sonore și vizuale, una atunci când într-o magazie nivelul apei ajunge deasupra dublu fundului la o înălțime de 0,5 m și alta la o înălțime de cel puțin 15% din înălțimea magaziiei de marfă dar nu mai mult de 2 m. La vrachierele, la care se aplică regula 9.2, este necesară instalarea detectoarelor care declanșează numai această ultimă alarmă. Detectoarele de nivel al apei trebuie să fie instalate la extremitatea pupa a magaziilor de marfă. În cazul în care magaziile de marfă sunt utilizate pentru apa de balast, poate fi instalat un dispozitiv de neutralizare a alarmei. Alarmerle vizuale trebuie să semnalizeze în mod distinct cele două niveluri diferite de apă detectate în fiecare magazie;
 - .2 în orice tanc de balast situat în fața peretelui de coliziune prevăzut de regula II-1/11, trebuie să fie prevăzute detectoare de nivel al apei care declanșează o alarmă sonoră și vizuală în cazul în care lichidul din tanc atinge un nivel ce nu depășește 10% din capacitatea tancului. Se poate instala un dispozitiv de neutralizare a alarmei care va fi activat atunci când este utilizat tancul; și



- .3 în orice spațiu, uscat sau gol, altul decât puțul lanțului, care are o parte ce se extinde în fața magaziei de marfă prova, trebuie să fie prevăzute detectoare de nivel al apei care declanșează o alarmă sonoră și vizuală la un nivel al apei de 0,1 m deasupra punții. Nu este necesar să se prevadă aceste alarme în spațiile închise al căror volum nu depășește 0,1% din deplasamentul volumetric maxim al navei.
- 2 Alarmerle sonore și vizuale specificate în paragraful 1 trebuie să fie situate pe puntea de comandă.
- 3 Vrachierele construite înainte de 1 iulie 2004 trebuie să corespundă cerințelor acestei reguli cel mai târziu la data inspecției anuale, intermediare sau de reînnoire care se va efectua după 1 iulie 2004, și anume la data la care se efectuează prima dintre acestea.

Regula 13

Disponibilitatea instalațiilor de santină

(Această regulă se aplică vrachierelor indiferent de data construirii lor)

1 La vrachiere, mijloacele de drenare și pompare a tancurilor de balast din fața peretelui de coliziune și santinele spațiilor uscate care au o parte a lor ce se extinde în fața magaziei de marfă prova trebuie să poată fi puse în funcțiune dintr-un spațiu închis imediat accesibil la care se poate ajunge de pe puntea de comandă sau din postul de comandă al mașinilor de propulsie fără traversarea punții expuse de bord liber sau a punților expuse ale suprastructurii. Dacă tubulaturile care deserveșc aceste tancuri sau santine trec prin peretele de coliziune, se poate accepta ca valvulele să fie puse în funcțiune prin dispozitive cu comandă de la distanță, în locul celor prevăzute la regula II-1/11.4, cu condiția ca amplasarea acestor comenzi de valvule să corespundă acestei reguli.

2 Vrachierele construite înainte de 1 iulie 2004 trebuie să corespundă cerințelor acestei reguli cel mai târziu la data primei inspecții intermediare sau de reînnoire care se va efectua după 1 iulie 2004, dar în nici un caz mai târziu de 1 iulie 2007.



ANNEX 3

**RESOLUTION MSC.134(76)
(adopted on 12 December 2002)**

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2004, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2004 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY,
MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A-1

STRUCTURE OF SHIPS

- 1 The following new regulation 3-6 is added after existing regulation 3-5:

“Regulation 3-6

Access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers

1 Application

1.1 Except as provided for in paragraph 1.2, this regulation applies to oil tankers of 500 gross tonnage and over and bulk carriers, as defined in regulation IX/1, of 20,000 gross tonnage and over, constructed on or after 1 January 2005.

1.2 Oil tankers of 500 gross tonnage and over constructed on or after 1 October 1994 but before 1 January 2005 shall comply with the provisions of regulation II-1/12-2 adopted by resolution MSC.27(61).

2 Means of access to cargo and other spaces

2.1 Each space within the cargo area shall be provided with a permanent means of access to enable, throughout the life of a ship, overall and close-up inspections and thickness measurements of the ship's structures to be carried out by the Administration, the company, as defined in regulation IX/1, and the ship's personnel and others as necessary. Such means of access shall comply with the requirements of paragraph 5 and with the Technical provisions for means of access for inspections, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.133(76), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2.2 Where a permanent means of access may be susceptible to damage during normal cargo loading and unloading operations or where it is impracticable to fit permanent means of access, the Administration may allow, in lieu thereof, the provision of movable or portable means of access, as specified in the Technical provisions, provided that the means of attaching, rigging, suspending or supporting the portable means of access forms a permanent part of the ship's structure. All portable equipment shall be capable of being readily erected or deployed by ship's personnel.

2.3 The construction and materials of all means of access and their attachment to the ship's structure shall be to the satisfaction of the Administration. The means of access shall be subject to survey prior to, or in conjunction with, its use in carrying out surveys in accordance with regulation I/10.

3 Safe access to cargo holds, cargo tanks, ballast tanks and other spaces

3.1 Safe access* to cargo holds, cofferdams, ballast tanks, cargo tanks and other spaces in the cargo area shall be direct from the open deck and such as to ensure their complete inspection. Safe access* to double bottom spaces may be from a pump-room, deep cofferdam, pipe tunnel, cargo hold, double hull space or similar compartment not intended for the carriage of oil or hazardous cargoes.

3.2 Tanks, and subdivisions of tanks, having a length of 35 m or more, shall be fitted with at least two access hatchways and ladders, as far apart as practicable. Tanks less than 35 m in length shall be served by at least one access hatchway and ladder. When a tank is subdivided by one or more swash bulkheads or similar obstructions which do not allow ready means of access to the other parts of the tank, at least two hatchways and ladders shall be fitted.

3.3 Each cargo hold shall be provided with at least two means of access as far apart as practicable. In general, these accesses should be arranged diagonally, for example one access near the forward bulkhead on the port side, the other one near the aft bulkhead on the starboard side.

4 Ship structure access manual

4.1 A ship's means of access to carry out overall and close-up inspections and thickness measurements shall be described in a Ship structure access manual approved by the Administration, an updated copy of which shall be kept on board. The Ship structure access manual shall include the following for each space in the cargo area:

- .1 plans showing the means of access to the space, with appropriate technical specifications and dimensions;
- .2 plans showing the means of access within each space to enable an overall inspection to be carried out, with appropriate technical specifications and dimensions. The plans shall indicate from where each area in the space can be inspected;
- .3 plans showing the means of access within the space to enable close-up inspections to be carried out, with appropriate technical specifications and dimensions. The plans shall indicate the positions of critical structural areas, whether the means of access is permanent or portable and from where each area can be inspected;

*

Refer to the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships, adopted by the Organization by resolution A.864(20).

- .4 instructions for inspecting and maintaining the structural strength of all means of access and means of attachment, taking into account any corrosive atmosphere that may be within the space;
- .5 instructions for safety guidance when rafting is used for close-up inspections and thickness measurements;
- .6 instructions for the rigging and use of any portable means of access in a safe manner;
- .7 an inventory of all portable means of access; and
- .8 records of periodical inspections and maintenance of the ship's means of access.

4.2 For the purpose of this regulation "critical structural areas" are locations which have been identified from calculations to require monitoring or from the service history of similar or sister ships to be sensitive to cracking, buckling, deformation or corrosion which would impair the structural integrity of the ship.

5 General technical specifications

5.1 For access through horizontal openings, hatches or manholes, the dimensions shall be sufficient to allow a person wearing a self-contained air-breathing apparatus and protective equipment to ascend or descend any ladder without obstruction and also provide a clear opening to facilitate the hoisting of an injured person from the bottom of the space. The minimum clear opening shall not be less than 600 mm x 600 mm. When access to a cargo hold is arranged through the cargo hatch, the top of the ladder shall be placed as close as possible to the hatch coaming. Access hatch coamings having a height greater than 900 mm shall also have steps on the outside in conjunction with the ladder.

5.2 For access through vertical openings, or manholes, in swash bulkheads, floors, girders and web frames providing passage through the length and breadth of the space, the minimum opening shall be not less than 600 mm x 800 mm at a height of not more than 600 mm from the bottom shell plating unless gratings or other foot holds are provided.

5.3 For oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight, the Administration may approve, in special circumstances, smaller dimensions for the openings referred to in paragraphs 5.1 and 5.2, if the ability to traverse such openings or to remove an injured person can be proved to the satisfaction of the Administration."

6 In table 19.3, in vertical column 13 (concerning class 5.2), the character "X" in rows 15 (concerning paragraph 3.10.1) and 16 (concerning paragraph 3.10.2) is replaced by the character "X¹⁶" and a new note 16 is added as follows:

"¹⁶ Under the provisions of the IMDG Code, as amended, stowage of class 5.2 dangerous goods under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited."

CHAPTER III

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Regulation 26 - Additional requirements for ro-ro passenger ships

7 The following new subparagraph .4 is added at the end of paragraph 1:

".4 before 1 July 2004 shall comply with the requirements of paragraph 2.5 not later than the first survey on or after that date."

8 The following new subparagraph .5 is added at the end of paragraph 2:

".5 Liferafts carried on ro-ro passenger ships shall be fitted with a radar transponder^{*} in the ratio of one transponder for every four liferafts. The transponder shall be mounted inside the liferaft so its antenna is more than one metre above the sea level when the liferaft is deployed, except that for canopied reversible liferafts the transponder shall be so arranged as to be readily accessed and erected by survivors. Each transponder shall be arranged to be manually erected when the liferaft is deployed. Containers of liferafts fitted with transponders shall be clearly marked.

* Refer to the Performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations, adopted by the Organization by resolution A.802(19)."

CHAPTER XII

ADDITIONAL SAFETY MEASURES FOR BULK CARRIERS

9 The following new regulations 12 and 13 are added after existing regulation 11:

"Regulation 12

Hold, ballast and dry space water level detectors

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 Bulk carriers shall be fitted with water level detectors:

PART B

SUBDIVISION AND STABILITY

Regulation 12-2 - Access to spaces in the cargo area of oil tankers

- 2 The existing regulation 12-2 is deleted.

PART C

MACHINERY INSTALLATIONS

Regulation 31 - Machinery control

- 3 The following new subparagraph .10 is added to paragraph 2 of the regulation:

".10 automation systems shall be designed in a manner which ensures that threshold warning of impending or imminent slowdown or shutdown of the propulsion system is given to the officer in charge of the navigational watch in time to assess navigational circumstances in an emergency. In particular, the systems shall control, monitor, report, alert and take safety action to slow down or stop propulsion while providing the officer in charge of the navigational watch an opportunity to manually intervene, except for those cases where manual intervention will result in total failure of the engine and/or propulsion equipment within a short time, for example in the case of overspeed."

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Regulation 3 – Definitions

- 4 In paragraph 20, the words "regulation VII/2" are replaced by the words "the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1".

Regulation 19 – Carriage of dangerous goods

- 5 In table 19.3, in vertical columns 7 and 8 (concerning flashpoints of class 3), the numbers "3.1 3.2" and "3.3", respectively, are replaced by the number "3".

- .1 in each cargo hold, giving audible and visual alarms, one when the water level above the inner bottom in any hold reaches a height of 0.5 m and another at a height not less than 15% of the depth of the cargo hold but not more than 2 m. On bulk carriers to which regulation 9.2 applies, detectors with only the latter alarm need be installed. The water level detectors shall be fitted in the aft end of the cargo holds. For cargo holds which are used for water ballast, an alarm overriding device may be installed. The visual alarms shall clearly discriminate between the two different water levels detected in each hold;
 - .2 in any ballast tank forward of the collision bulkhead required by regulation II-1/11, giving an audible and visual alarm when the liquid in the tank reaches a level not exceeding 10% of the tank capacity. An alarm overriding device may be installed to be activated when the tank is in use; and
 - .3 in any dry or void space other than a chain cable locker, any part of which extends forward of the foremost cargo hold, giving an audible and visual alarm at a water level of 0.1 m above the deck. Such alarms need not be provided in enclosed spaces the volume of which does not exceed 0.1% of the ship's maximum displacement volume.
- 2 The audible and visual alarms specified in paragraph 1 shall be located on the navigation bridge.
- 3 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, whichever comes first.

Regulation 13

Availability of pumping systems

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

- 1 On bulk carriers, the means for draining and pumping ballast tanks forward of the collision bulkhead and bilges of dry spaces any part of which extends forward of the foremost cargo hold shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space, the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. Where pipes serving such tanks or bilges pierce the collision bulkhead, valve operation by means of remotely operated actuators may be accepted, as an alternative to the valve control specified in regulation II-1/11.4, provided that the location of such valve controls complies with this regulation.
- 2 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, but in no case later than 1 July 2007."
