

**Amendamentele la anexa la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea  
vieții omenești pe mare, amendată, adoptate de Organizația Maritimă  
Internațională prin Rezoluția MSC.123(75) la Londra la 24 mai 2002**

**CAPITOLUL IV  
RADIOCOMUNICAȚII**

**Regula 1 – Aplicare**

- 1 Paragrafele 3, 4, 5, 6 și 7 se elimină.
- 2 Paragraful 8 existent se renumerează ca paragraful 3.

**Regula 3 - Scutiri**

- 3 Cuvântul “; sau” de la sfârșitul paragrafului 2.1 se înlocuiește cu punct (.).
- 4 Paragraful 2.3 se elimină.

**Regula 4 – Cerințe funcționale**

- 5 În paragraful 1.6, referirea la “V/12(g) și (h)” se înlocuiește cu “V/19.2.3.2”.

**Regula 7 – Echipament radio : Generalități**

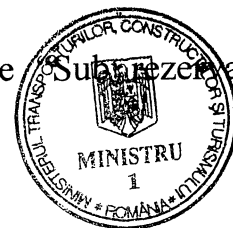
- 6 Paragrafele 2, 3 și 4 se elimină.
- 7 Paragraful 5 existent se renumerează ca paragraful 2.

**Regula 12 - Ascultarea**

- 8 Paragraful 4 se elimină.

**Regula 14 – Standarde de performanță**

- 9 În paragraful 1, la a doua propoziție, se elimină cuvintele “Subsecvența  
paragrafului 2”
- 10 Paragraful 2 se elimină.



## **CAPITOLUL V SIGURANȚA NAVIGAȚIEI**

### **Regula 21 – Codul internațional de semnale**

11 Titlul regulii se înlocuiește cu următorul:

“Codul internațional de semnale și Manualul IAMSAR”

12 Paragraful existent se numerează ca paragraful 1.

13 Se adaugă un nou paragraf 2:

“2 Toate navele trebuie să aibă o copie actualizată a Volumului III din Manualul internațional pentru căutare și salvare aeronautică și maritimă (Manualul IAMSAR)”.

## **CAPITOLUL VI TRANSPORTUL DE MĂRFURI**

### **Regula 2 – Informația asupra mărfii**

14 În paragraful 2.3 existent, cuvintele “regulii VII/2” se înlocuiesc cu cuvintele “Codului IMDG, așa cum s-a definit în regula VII/1.1”.

### **Regula 5 – Arimare și siguranță**

15 În paragraful 1 existent, cuvintele “Marfa și unitățile de marfă” se înlocuiesc cu cuvintele “Marfa, unitățile de marfă și unitățile de transport marfă”.

16 În paragraful 2 existent, cuvintele ”marfa transportată în unitatea de marfă” se înlocuiesc cu cuvintele “marfa, unitățile de marfă și unitățile de transport marfă”.

17 În paragraful 4 existent, cuvintele ”unitățile de marfă” se înlocuiesc cu cuvintele “unitățile de marfă și unitățile de transport marfă” (în două locuri).

18 În paragraful 5 existent, cuvântul “Containere” se înlocuiește cu cuvintele “Containerele de transport” și la ultimul rând, după “(CSC)”, la sfârșitul frazei se adaugă cuvintele “așa cum a fost amendată”.

19 Paragraful 6 existent se înlocuiește cu următorul:



“Toate mărfurile, altele decât mărfurile solide și lichide în vrac, unitățile de marfă și unitățile de transport marfă trebuie să fie încărcate, arimate și asigurate pe toată durata voiajului în conformitate cu Manualul de asigurare a mărfii aprobat de către Administrație. La navele cu încăperi ro-ro, așa cum au fost definite în regula II-2/3.41, asigurarea tuturor acestor mărfuri, unități de marfă și unități de transport marfă, în conformitate cu Manualul de asigurare a mărfii, trebuie să fie efectuată înainte ca nava să părăsească dana. Manualul de asigurare a mărfii trebuie întocmit la un standard cel puțin echivalent cu instrucțiunile relevante elaborate de Organizație.”

### **Regula 6 – Condiții de acceptare pentru transportul mărfurilor**

20 În paragraful 3 existent, cuvintele “regulii VII/2” se înlocuiesc cu cuvintele “Codului IMDG, așa cum s-a definit în regula VII/1.1”.

## **CAPITOLUL VII TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE**

21 Partea A existentă se înlocuiește cu următoarea nouă parte A și partea A-1:

### **“PARTEA A**

### **TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE SUB FORMĂ AMBALATĂ**

#### **Regula 1**

#### **Definiții**

În sensul acestui capitol, dacă nu se prevede în mod expres altfel:

1 *Codul IMDG* înseamnă Codul maritim internațional pentru mărfuri periculoase (IMDG) adoptat de Comitetul Securității Maritime al Organizației prin rezoluția MSC.122(75), așa cum poate fi amendat de către Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, să intre în vigoare și să aibă efect conform prevederilor articolului VIII al prezentei Convenții referitor la procedurile de amendare aplicabile Anexei, cu excepția capitolului I.

2 *Mărfuri periculoase* înseamnă substanțe, materiale și produse incluse în Codul IMDG.

3 *Formă ambalată* înseamnă forma de ambalare specificată în Codul IMDG.



## **Regula 2**

### **Aplicare**

- 1 Dacă nu se prevede în mod expres altfel, această parte se aplică transportului de mărfuri periculoase sub formă ambalată la bordul tuturor navelor cărora li se aplică prezentele reguli și la bordul navelor de marfă cu un tonaj brut mai mic de 500.
- 2 Prevederile acestei părți nu se aplică proviziilor și echipamentelor navei.
- 3 Transportul mărfurilor periculoase sub formă ambalată este interzis dacă nu se face în conformitate cu prevederile acestui capitol.
- 4 Suplimentar față de prevederile acestei părți, fiecare guvern contractant trebuie să emită sau să determine emiterea instrucțiunilor detaliate privind intervenția și primul ajutor medical acordat în caz de urgență cerute în cazul incidentelor care implică mărfuri periculoase sub formă ambalată, ținând seama de instrucțiunile elaborate de către Organizație.

## **Regula 3**

### **Cerințe pentru transportul mărfurilor periculoase**

Transportul mărfurilor periculoase sub formă ambalată trebuie să corespundă prevederilor relevante ale Codului IMDG.

## **Regula 4**

### **Documente**

- 1 În toate documentele privind transportul pe mare al mărfurilor periculoase sub formă ambalată trebuie folosită denumirea tehnică a acestora (nu se vor folosi doar denumirile comerciale) și descrierea corectă făcută în conformitate cu clasificarea menționată în Codul IMDG.
- 2 Documentele de transport întocmite de expeditor trebuie să includă sau să fie însoțite de un certificat sau o declarație semnate care să ateste că marfa de expedit este corect ambalată, marcată, etichetată sau are afișe aplicate corect, după caz, și că ea corespunde condițiilor cerute pentru transport.
- 3 Persoana(le) responsabilă(le) cu ambalarea/încărcarea mărfurilor periculoase într-o unitate de transport marfă trebuie să dea un certificat de ambalare semnat pentru container/vehicul în care se menționează că marfa a fost corect ambalată și



asigurată în unitate și că s-au respectat toate cerințele aplicabile pentru acest transport. Acest certificat poate face parte din documentul menționat la paragraful 2.

4 În cazul în care există un motiv de a suspecta faptul că o unitate de transport marfă, în care sunt ambalate mărfuri periculoase, nu respectă cerințele paragrafului 2 sau 3, sau în cazul în care nu se prezintă un certificat de ambalare pentru container/vehicul, unitatea de transport marfă nu se acceptă pentru îmbarcare.

5 Fiecare navă care transportă mărfuri periculoase sub formă ambalată trebuie să aibă o listă specială sau un manifest de mărfuri care, în conformitate cu clasificarea menționată în Codul IMDG, să cuprindă mărfurile periculoase aflate la bord și amplasarea lor. În locul acestei liste speciale sau manifest se poate utiliza un plan detaliat de încărcare, care identifică după clase și indică locul de amplasare a tuturor mărfurilor periculoase la bord. Înaintea plecării, o copie a unuia din aceste documente se va prezenta persoanei sau organizației desemnate de autoritatea statului portului.

## **Regula 5**

### **Manualul de asigurare a mărfii**

Marfa, unitățile de marfă și unitățile de transport marfă trebuie să fie încărcate, arimate și asigurate pe toată durata voiajului în conformitate cu Manualul de asigurare a mărfii aprobat de către Administrație. Manualul de asigurare a mărfii trebuie să fie întocmit la un standard cel puțin echivalent cu instrucțiunile elaborate de Organizație.

## **Regula 6**

### **Raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase**

1 Când are loc un incident care implică sau riscă să implice pierderea peste bord a unor mărfuri periculoase sub formă ambalată, comandantul sau altă persoană responsabilă pentru navă trebuie să raporteze imediat particularitățile acestui incident și cât mai pe larg posibil autorității celui mai apropiat stat riveran. Raportul va fi întocmit pe baza principiilor generale și instrucțiunilor elaborate de către Organizație.

2 În cazul în care o navă aflată în situația din paragraful 1 este abandonată sau în cazul în care raportul privind o astfel de navă este incomplet sau imposibil de obținut, compania, așa cum s-a definit în regula IX/1.2, trebuie să-și asume cât se poate de mult din obligațiile ce revin comandantului prin această regulă.



## PARTEA A-1

### TRANSPORTUL MĂRFURILOR PERICULOASE SOLIDE ÎN VRAC

#### Regula 7

##### Definiții

*Mărfuri periculoase solide în vrac* înseamnă orice materiale, altele decât cele lichide sau gazoase, care se compun dintr-o combinație de particule, granule sau orice bucăți mai mari de material, având în general o compoziție uniformă, care sunt incluse în Codul IMDG și încărcate direct în spațiile de marfă ale unei nave fără intermediul vreunei forme de ambalare și care includ astfel de materiale încărcate într-o barjă de pe o navă port - barjă.

#### Regula 7-1

##### Aplicare

- 1 Dacă nu se prevede în mod expres altfel, această parte se aplică transportului de mărfuri periculoase solide în vrac de la bordul tuturor navelor cărora li se aplică prezentele reguli și de la bordul navelor de marfă cu un tonaj brut mai mic de 500.
- 2 Transportul mărfurilor periculoase solide în vrac este interzis dacă nu se face în conformitate cu prevederile acestei părți.
- 3 Suplimentar față de prevederile acestei părți, fiecare guvern contractant trebuie să emită sau să determine emiterea instrucțiunilor detaliate privind transportul în siguranță al mărfurilor periculoase solide în vrac care trebuie să includă instrucțiunile cu privire la intervenția și primul ajutor medical acordat în caz de urgență cerute în cazul incidentelor care implică mărfuri periculoase în vrac, ținând seama de instrucțiunile elaborate de către Organizație.

#### Regula 7-2

##### Documente

- 1 În toate documentele referitoare la transportul pe mare al mărfurilor periculoase solide în vrac trebuie folosită denumirea tehnică a acestora (nu se vor folosi doar denumirile comerciale).
- 2 Fiecare navă care transportă mărfuri periculoase solide în vrac trebuie să aibă o listă specială sau un manifest de mărfuri care să cuprindă mărfurile periculoase înscrise la bord și locul lor de amplasare. În locul acestei liste speciale sau manifest se poate



utiliza un plan detaliat de încărcare, care identifică după clase și indică locul de amplasare a tuturor mărfurilor periculoase la bord. Înaintea plecării, o copie a unuia din aceste documente se va prezenta persoanei sau organizației desemnate de autoritatea statului portului.

### **Regula 7-3**

#### **Cerințe de arimare și separare a mărfii**

- 1 Mărfurile periculoase solide în vrac trebuie să fie încărcate și arimate în mod corespunzător și în siguranță ținând seama de natura mărfurilor. Mărfurile incompatibile trebuie să fie separate unele de altele.
- 2 Mărfurile periculoase solide în vrac susceptibile de încălzire sau combustie spontană nu trebuie să fie transportate, în afară de cazul în care au fost luate măsurile adecvate pentru reducerea la minim a posibilității de izbucnire a incendiului.
- 3 Mărfurile periculoase solide în vrac care emană vapori periculoși trebuie să fie depozitate într-o încăpere de marfă bine ventilată.

### **Regula 7-4**

#### **Raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase**

- 1 Când are loc un incident care implică sau riscă să implice pierderea peste bord a unor mărfuri periculoase solide în vrac, comandantul sau altă persoană responsabilă pentru navă trebuie să raporteze particularitățile acestui incident imediat și cât mai pe larg posibil autorității celui mai apropiat stat riveran. Raportul va fi întocmit pe baza principiilor generale și instrucțiunilor elaborate de către Organizație.
- 2 În cazul în care o navă aflată în situația din paragraful 1 este abandonată sau în cazul în care raportul privind o astfel de navă este incomplet sau imposibil de obținut, compania, așa cum s-a definit în regula IX/1.2, trebuie să-și asume cât se poate mai mult din obligațiile ce revin comandantului prin prezenta regulă.”

## **PARTEA D**

### **CERINȚE SPECIALE PENTRU TRANSPORTUL SUB FORMĂ AMBALATĂ LA BORDUL NAVELOR A COMBUSTIBILULUI NUCLEAR RĂDIAT, PLUTONIULUI ȘI DEȘEURILOR CU UN ÎNALT GRAD DE RADIOACTIVITATE**



#### **Regula 14 - Definiții**

22 Paragraful 2 existent se înlocuiește cu următorul:

“2 *Marfă INF* înseamnă combustibil nuclear iradiat, plutoniu și deșeuri cu un înalt grad de radioactivitate transportate sub formă ambalată ca mărfuri în conformitate cu clasa 7 din Codul IMDG.”

23 Paragraful 6 existent se elimină.

## APENDICE

### CERTIFICATE

#### **Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri (Formular P)**

24 În secțiunea 3, punctele 7 și 8 împreună cu notele de subsol aferente se elimină.

#### **Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță radio pentru nava de marfă (Formular R)**

25 În secțiunea 2, punctele 7 și 8 împreună cu notele de subsol aferente se elimină.

26 Secțiunea 4 se elimină.





**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 Organizația Maritimă Internațională, 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 măsurătorilor 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 măsurărilor 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 operațiilor 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 exploatarei 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



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 încetării 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, excepția cazurilor în care intervenția manuală ar produce



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 “X<sup>16</sup>” și o nouă notă 16 se adaugă după cum urmează:

“<sup>16</sup> 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

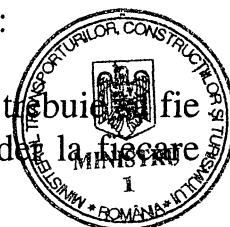
#### Regula 26 - Cerințe suplimentare pentru navele de pasageri ro-ro

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 plutei 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 magaziei 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 magaziiilor de marfă. În cazul în care magaziiile de marfă sunt utilizate pentru apa de balast, poate fi instalat un dispozitiv de neutralizare a alarmei. Alarmerile 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.



*Tradas conform cu originala*

*DMC*



ANNEX

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

**CHAPTER IV  
RADIOCOMMUNICATIONS**

**Regulation 1 - Application**

- 1 Paragraphs 3, 4, 5, 6 and 7 are deleted.
- 2 Existing paragraph 8 is renumbered as paragraph 3.

**Regulation 3 - Exemptions**

- 3 The word "; or" at the end of paragraph 2.1 is replaced by full stop(.).
- 4 Paragraph 2.3 is deleted.

**Regulation 4 - Functional requirements**

- 5 In paragraph 1.6, the reference to "V/12(g) and (h)" is replaced by "V/19.2.3.2".

**Regulation 7 - Radio equipment: General**

- 6 Paragraphs 2, 3 and 4 are deleted.
- 7 Existing paragraph 5 is renumbered as paragraph 2.

**Regulation 12 - Watches**

- 8 Paragraph 4 is deleted.

**Regulation 14 - Performance standards**

- 9 In paragraph 1, in the second sentence, the words "Subject to paragraph 2" are deleted.
- 10 Paragraph 2 is deleted.

ANNEX 2

**RESOLUTION MSC.123(75)  
(adopted on 24 May 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-fifth 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 July 2003, 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 January 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.

## CHAPTER V SAFETY OF NAVIGATION

### Regulation 21 – International Code of Signals

- 11 The title of the regulation is replaced by the following:  
“International Code of Signals and IAMSAR Manual”
- 12 The existing paragraph is numbered as paragraph 1.
- 13 A new paragraph 2 is added as follows:  
“2 All ships shall carry an up-to-date copy of Volume III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual.”

## CHAPTER VI CARRIAGE OF CARGOES

### Regulation 2 - Cargo information

- 14 In existing paragraph 2.3, the words “regulation VII/2” are replaced by the words “the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1”.

### Regulation 5 – Stowage and securing

- 15 In existing paragraph 1, the words “Cargo and cargo units” are replaced by the words “Cargo, cargo units<sup>\*\*</sup> and cargo transport units<sup>\*\*</sup>”.
- 16 In existing paragraph 2, the words “cargo carried in cargo unit” are replaced by the words “cargo, cargo units and cargo transport units”.
- 17 In existing paragraph 4, the words “cargo units” are replaced by the words “cargo units and cargo transport units” (in two places).
- 18 In existing paragraph 5, the word "Containers" is replaced by the words "Freight containers" and in the last line, after "(CSC)", at the end of the sentence, the words ", as amended" are added.
- 19 Existing paragraph 6 is replaced by the following:

"All cargoes, other than solid and liquid bulk cargoes, cargo units and cargo transport units shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, all securing of such cargoes, cargo units and cargo

---

\* Refer to the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, adopted by the Organization by resolution A.714(17), as amended.

\*\* Refer to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, adopted by the Organization by resolution MSC.122(75).

transport units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to relevant guidelines developed by the Organization\*."

#### **Regulation 6 – Acceptability for shipment**

20 In existing paragraph 3, the words "regulation VII/2" are replaced by the words "the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1".

### **CHAPTER VII CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS**

21 Existing part A is replaced by the following new part A and part A-1:

#### **"PART A**

#### **CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS IN PACKAGED FORM**

##### **Regulation 1**

##### **Definitions**

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

1 *IMDG Code* means the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.122(75), 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 *Dangerous goods* mean the substances, materials and articles covered by the IMDG Code.

3 *Packaged form* means the form of containment specified in the IMDG Code.

##### **Regulation 2**

##### **Application \*\***

1 Unless expressly provided otherwise, this part applies to the carriage of dangerous goods in packaged form in all ships to which the present regulations apply and in cargo ships of less than 500 gross tonnage.

---

\* Refer to the Guidelines on the preparation of the cargo securing manual (MSC/Circ.745).

\*\* Refer to:

- .1 part D which contains special requirements for the carriage of INF cargo; and
- .2 regulation II-2/19 which contains special requirements for ships carrying dangerous goods.

- 2 The provisions of this part do not apply to ships' stores and equipment.
- 3 The carriage of dangerous goods in packaged form is prohibited except in accordance with the provisions of this chapter.
- 4 To supplement the provisions of this part, each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed instructions on emergency response and medical first aid relevant to incidents involving dangerous goods in packaged form, taking into account the guidelines developed by the Organization.

### **Regulation 3**

#### **Requirements for the carriage of dangerous goods**

The carriage of dangerous goods in packaged form shall be in compliance with the relevant provisions of the IMDG Code.

### **Regulation 4**

#### **Documents**

- 1 In all documents relating to the carriage of dangerous goods in packaged form by sea, the proper shipping name of the goods shall be used (trade names alone shall not be used) and the correct description given in accordance with the classification set out in the IMDG Code.
- 2 The transport documents prepared by the shipper shall include, or be accompanied by, a signed certificate or a declaration that the consignment, as offered for carriage, is properly packaged, marked, labelled or placarded, as appropriate, and in proper condition for carriage.
- 3 The person(s) responsible for the packing/loading of dangerous goods in a cargo transport unit\*\* shall provide a signed container/vehicle packing certificate stating that the cargo in the unit has been properly packed and secured and that all applicable transport requirements have been met. Such a certificate may be combined with the document referred to in paragraph 2.
- 4 Where there is due cause to suspect that a cargo transport unit in which dangerous goods are packed is not in compliance with the requirements of paragraph 2 or 3, or where a container/vehicle packing certificate is not available, the cargo transport unit shall not be accepted for carriage.
- 5 Each ship carrying dangerous goods in packaged form shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with the classification set out in the IMDG Code, the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan, which

---

\* Refer to:

- .1 the Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS Guide) (MSC/Circ.1025); and
- .2 the Medical First Aid and the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG) (MSC/Circ.857);

published by the Organization.

\*\* Refer to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, adopted by the Organization by resolution MSC.122(75).

identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

## **Regulation 5**

### **Cargo Securing Manual**

Cargo, cargo units\* and cargo transport units, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization.\*\*

## **Regulation 6**

### **Reporting of incidents involving dangerous goods**

1 When an incident takes place involving the loss or likely loss overboard of dangerous goods in packaged form into the sea, the master, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such an incident without delay and to the fullest extent possible to the nearest coastal State. The report shall be drawn up based on general principles and guidelines developed by the Organization.\*\*\*

2 In the event of the ship referred to in paragraph 1 being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the company, as defined in regulation IX/1.2, shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master by this regulation.

## **PART A-1**

### **CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS IN SOLID FORM IN BULK**

## **Regulation 7**

### **Definitions**

*Dangerous goods in solid form in bulk* means any material, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material, generally uniform in composition, which is covered by the IMDG Code and is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment, and includes such materials loaded in a barge on a barge-carrying ship.

---

\* As defined in the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, adopted by the Organization by resolution A.715(17), as amended.

\*\* Refer to the Guidelines for the preparation of the cargo securing manual (MSC/Circ.745).

\*\*\* Refer to the General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants, adopted by the Organization by resolution A.851(20).

## **Regulation 7-1**

### **Application \***

1 Unless expressly provided otherwise, this part applies to the carriage of dangerous goods in solid form in bulk in all ships, to which the present regulations apply and in cargo ships of less than 500 gross tonnage.

2 The carriage of dangerous goods in solid form in bulk is prohibited except in accordance with the provisions of this part.

3 To supplement the provisions of this part, each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed instructions on the safe carriage of dangerous goods in solid form in bulk\*\* which shall include instructions on emergency response and medical first aid relevant to incidents involving dangerous goods in solid form in bulk, taking into account the guidelines developed by the Organization.\*\*\*

## **Regulation 7-2**

### **Documents**

1 In all documents relating to the carriage of dangerous goods in solid form in bulk by sea, the bulk cargo shipping name of the goods shall be used (trade names alone shall not be used).

2 Each ship carrying dangerous goods in solid form in bulk shall have a special list or manifest setting forth the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

## **Regulation 7-3**

### **Stowage and segregation requirements**

1 Dangerous goods in solid form in bulk shall be loaded and stowed safely and appropriately in accordance with the nature of the goods. Incompatible goods shall be segregated from one another.

---

\* Refer to regulation II-2/19, which contains special requirements for ships carrying dangerous goods.

\*\* Refer to the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code), adopted by the Organization by resolution A.434(XI), as amended.

\*\*\* Refer to the Medical First Aid Guide for Use in Accidents involving Dangerous Goods (MFAG) (MSC/Circ.857).

2 Dangerous goods in solid form in bulk which are liable to spontaneous heating or combustion shall not be carried unless adequate precautions have been taken to minimize the likelihood of the outbreak of fire.

3 Dangerous goods in solid form in bulk which give off dangerous vapours shall be stowed in a well ventilated cargo space.

#### **Regulation 7-4**

##### **Reporting of incidents involving dangerous goods**

1 When an incident takes place involving the loss or likely loss overboard of dangerous goods in solid form in bulk into the sea, the master, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such an incident without delay and to the fullest extent possible to the nearest coastal State. The report shall be drawn up based on general principles and guidelines developed by the Organization.\*

2 In the event of the ship referred to in paragraph 1 being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the company, as defined in regulation IX/1.2, shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master by this regulation."

#### **PART D**

##### **SPECIAL REQUIREMENTS FOR THE CARRIAGE OF PACKAGED IRRADIATED NUCLEAR FUEL, PLUTONIUM AND HIGH-LEVEL RADIOACTIVE WASTES ON BOARD SHIPS**

##### **Regulation 14 - Definitions**

22 Existing paragraph 2 is replaced by the following:

"2 *INF cargo* means packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes carried as cargo in accordance with class 7 of the IMDG Code."

23 Existing paragraph 6 is deleted.

---

\* Refer to the General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20).



## APPENDIX

### CERTIFICATES

#### **Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P)**

24 In section 3, items 7 and 8 and related footnotes are deleted.

#### **Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R)**

25 In section 2, items 7 and 8 and related footnotes are deleted.

26 Section 4 is deleted.

\*\*\*

**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 "X<sup>16</sup>" and a new note 16 is added as follows:

"<sup>16</sup> 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 Liferrafts 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."

\*\*\*