

**Siebzehnte Verordnung
über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum
Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen
(17. SOLAS-Änderungsverordnung – 17. SOLAS-ÄndV)**

Vom 13. September 2005

Auf Grund

- des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4, 5 und 7 sowie Abs. 2 Nr. 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und 7 geändert durch Artikel 1 Nr. 6 des Gesetzes vom 25. Juni 2004 (BGBl. I S. 1389), und
- des § 3 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. September 1998 (BGBl. I S. 3114), der zuletzt durch Artikel 250 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist,

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Die in London am 12. Dezember 2002 vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene Entschließung MSC.134(76) zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), zuletzt geändert durch Entschlie-

ßung 1 der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 12. Dezember 2002 (BGBl. 2003 II S. 2018), wird hiermit in Kraft gesetzt. Die Entschließung wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

(1) Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Verkündung in Kraft.

(2) Die Entschließung MSC.134(76) ist für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Juli 2004 in Kraft getreten.

Berlin, den 13. September 2005

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Manfred Stolpe

EntschlieÙung MSC.134(76)
(angenommen am 12. Dezember 2002)

Beschlussfassung
über Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
in seiner zuletzt geänderten Fassung

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

Résolution MSC.134(76)
(adoptée le 12 décembre 2002)

Adoption d'amendements
à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,
telle que modifiée

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

Le Comité de la sécurité maritime,

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

rappelant l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

in Anbetracht des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses

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,

rappelant en outre l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), ci-après dénommée «la Convention», relatif à la procédure d'amendement applicable à l'Annexe de la Convention, à l'exclusion des dispositions du chapitre I,

sowie in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) betreffend das Verfahren zur Änderung der Anlage des Übereinkommens mit Ausnahme von deren Kapitel I;

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

ayant examiné, à sa soixante-seizième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de cette convention,

nach der auf seiner sechsundsiebzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Übereinkommens, die nach dessen Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

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

1. adopte, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. décide, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} janvier 2004 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv) des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb) des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Januar 2004 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Brutto-

- | | | |
|--|---|---|
| <p>tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> | <p>mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;</p> <p>3. invite les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2004 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;</p> <p>4. prie le Secrétaire général, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joints en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention;</p> <p>5. prie en outre le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.</p> | <p>raumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;</p> <p>3. fordert die SOLAS-Vertragsregierungen auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Juli 2004 in Kraft treten;</p> <p>4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;</p> <p>5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.</p> |
|--|---|---|

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.

Annexe

Amendements
à la Convention internationale
de 1974
pour la sauvegarde
de la vie humaine en mer,
telle que modifiée

Chapitre II-1

**Construction – Structure,
compartimentage et stabilité,
machines et installations
électriques**

Partie A-1

Structure des navires

1 Après l'actuelle règle 3-5, ajouter la nouvelle règle 3-6 ci-après:

«Règle 3-6

**Accès aux espaces
de la tranche de la cargaison
des pétroliers et des vraquiers
et à l'intérieur de ces espaces**

1 Application

1.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 1.2, la présente règle s'applique aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et aux vraquiers, tels que définis à la règle IX-1, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000, construits le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date.

Anlage

Änderungen des
Internationalen Übereinkommens
von 1974
zum Schutz des menschlichen
Lebens auf See
in seiner zuletzt geänderten Fassung

Kapitel II-1

**Bauart – Bauweise, Unter-
teilung und Stabilität,
Maschinen und elektrische
Anlagen**

Teil A-1

Bauweise der Schiffe

1 Nach Regel 3-5 wird folgende neue Regel 3-6 angefügt:

„Regel 3-6

**Zugang zu und innerhalb von
Räumen im Ladungsbereich von
Öltankschiffen und Massengutschiffen**

1 Anwendung

1.1 Mit Ausnahme der in Absatz 1.2 geregelten Fälle findet diese Regel Anwendung auf Öltankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr sowie auf Massengutschiffe im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel IX/1 mit einer Bruttoreumzahl von 20 000 und mehr, die am oder nach dem 1. Januar 2005 gebaut sind.

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).

1.2 Les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, construits le 1^{er} octobre 1994 ou après cette date mais avant le 1^{er} janvier 2005, doivent satisfaire aux dispositions de la règle II-1/12-2 adoptées par la résolution MSC.27(61).

1.2 Öltankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr, die am oder nach dem 1. Oktober 1994, aber vor dem 1. Januar 2005 gebaut sind, müssen der mit Entschließung MSC.27(61) angenommenen Regel II-1/12-2 entsprechen.

2 Means of access to cargo and other spaces

2 Moyens d'accès aux espaces à cargaison et autres espaces

2 Zugang zu Lade- und anderen Räumen

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.

2.1 Chaque espace de la tranche de la cargaison doit être pourvu d'un moyen d'accès permanent permettant à l'Administration, à la compagnie, telle que définie à la règle IX/1 et au personnel du navire ainsi qu'à d'autres personnes, selon qu'il convient, d'effectuer, pendant toute la durée de vie du navire, des inspections générales et de près et des mesures d'épaisseur. Ces moyens d'accès doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 et aux Dispositions techniques applicables aux moyens d'accès prévus pour les inspections, adoptées par le Comité de la sécurité maritime par la résolution MSC.133(76), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, entrent en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I.

2.1 Jeder Raum innerhalb des Ladungsbereichs muss mit einer festen Zugangsmöglichkeit versehen sein, damit während der gesamten Lebensdauer des Schiffes die Verwaltung, das Unternehmen im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel IX/1 und die auf dem Schiff tätigen Personen sowie sonstige Personen, soweit erforderlich, allgemeine und Nahbereichs-Überprüfungen der schiffbaulichen Verbände und Dickenmessungen an diesen durchführen können. Solche Zugangsmöglichkeiten müssen den Anforderungen des Absatzes 5 und den vom Schiffssicherheitsausschuss mit Entschließung MSC.133(76) angenommenen Technischen Vorschriften für Zugangsmöglichkeiten zu Überprüfungs-zwecken in der jeweils von der Organisation geänderten Fassung entsprechen, sofern diese Änderungen nach Maßgabe des Artikels VIII dieses Übereinkommens betreffend die Verfahren zur Änderung der Anlage mit Ausnahme ihres Kapitels I beschlossen, in Kraft gesetzt und wirksam werden.

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.

2.2 Si un moyen d'accès permanent est susceptible d'être endommagé au cours des opérations normales de chargement et de déchargement ou s'il n'est pas possible dans la pratique d'installer des moyens d'accès permanents, l'Administration peut autoriser, à la place, l'utilisation de moyens d'accès amovibles ou portatifs tels que spécifiés dans les Dispositions techniques, à condition que les dispositifs permettant de fixer, d'installer, de suspendre ou de soutenir les moyens d'accès portatifs fassent partie de façon permanente de la structure du navire. L'ensemble du matériel portatif doit pouvoir être aisément installé ou déployé par le personnel du navire.

2.2 Könnte eine feste Zugangsmöglichkeit bei normalen Lade- und Löschvorgängen beschädigt werden oder ist es aus praktischen Gründen nicht möglich, eine feste Zugangsmöglichkeit einzubauen, so kann die Verwaltung gestatten, stattdessen bewegliche oder tragbare Zugangsmittel nach Maßgabe der Technischen Vorschriften vorzusehen, sofern die Vorrichtung für das Anbringen, Befestigen, Einhängen oder Abstützen der tragbaren Zugangsmittel einen festen Bestandteil des Schiffskörpers bildet. Alle tragbaren Ausrüstungsgegenstände müssen leicht von den auf dem Schiff tätigen Personen aufgestellt oder eingesetzt werden können.

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.

2.3 La construction et les matériaux de tous les moyens d'accès et des dispositifs permettant de les fixer à la structure du navire doivent être jugés satisfaisants par l'Administration. Les moyens d'accès doivent être inspectés avant d'être utilisés pour effectuer les visites en conformité avec la règle I/10, ou parallèlement à ces visites.

2.3 Bauart und Werkstoffe aller Zugangsmittel und -möglichkeiten sowie ihrer Befestigungen am Schiffskörper müssen den Anforderungen der Verwaltung genügen. Die Zugangsmittel und -möglichkeiten unterliegen der Besichtigung vor oder in Verbindung mit ihrem Gebrauch bei der Durchführung der Besichtigungen nach Regel I/10.

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

3 Accès en toute sécurité aux cales à cargaison, citernes à cargaison, citernes de ballast et autres espaces

3 Sicherer Zugang zu Laderäumen, Lade-tanks, Ballasttanks und anderen Räumen

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;

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

3.1 L'accès en toute sécurité*) aux cales à cargaison, aux cofferdams, aux citernes de ballast, aux citernes à cargaison et aux autres espaces de la tranche de la cargaison doit se faire directement à partir du pont découvert et permettre l'inspection complète de ces espaces. L'accès en toute sécurité*) aux espaces de double fond peut se faire par une chambre des pompes, un cofferdam profond, un tunnel de tuyautages, une cale à cargaison, un espace de double coque ou un compartiment analogue qui n'est pas destiné au transport d'hydrocarbures ou de cargaisons dangereuses.

3.2 Les citernes et leurs cloisonnements, d'une longueur égale ou supérieure à 35 m doivent être munis d'au moins deux écoutilles et échelles d'accès, aussi éloignées que possible l'une de l'autre. Les citernes d'une longueur inférieure à 35 m doivent être desservies par au moins une écoutille et échelle d'accès. Lorsqu'une citerne est compartimentée par une ou plusieurs cloisons évidées ou des obstructions analogues qui empêchent d'accéder facilement aux autres parties de la citerne, au moins deux écoutilles d'accès et échelles doivent être installées.

3.3 Chaque cale à cargaison doit être pourvue d'au moins deux moyens d'accès aussi éloignés que possible l'un de l'autre. En général, ces moyens d'accès devraient être disposés en diagonale, l'un se trouvant par exemple près de la cloison avant sur bâbord, et l'autre près de la cloison arrière sur tribord.

4 Manuel d'accès à la structure du navire

4.1 Les moyens d'accès d'un navire permettant d'effectuer les inspections générales et de près et les mesures d'épaisseur doivent être décrits dans un manuel d'accès à la structure du navire approuvé par l'Administration, dont un exemplaire à jour doit se trouver à bord. Le manuel d'accès à la structure du navire doit inclure, pour chaque espace de la tranche de la cargaison:

- .1 des plans illustrant les moyens d'accès à l'espace, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées;
- .2 des plans illustrant les moyens d'accès à l'intérieur de chaque espace qui permettent d'effectuer une inspection générale, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées. Ces plans doivent indiquer à partir de quel emplacement chaque zone de l'espace peut être inspectée;

*) Se reporter aux Recommandations concernant l'accès aux espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.864(20).

3.1 Der sichere Zugang*) zu Laderäumen, Kofferdämmen, Ballasttanks, Ladetanks und anderen Räumen muss unmittelbar vom offenen Deck aus möglich sein, und zwar derart, dass ihre vollständige Überprüfung sichergestellt ist. Der sichere Zugang*) zu Doppelbodenräumen darf von einem Pumpenraum, tiefliegenden Kofferdamm, Rohrtunnel, Laderaum, Doppelhüllenraum oder von einer ähnlichen Abteilung aus, die nicht für die Beförderung von Öl oder Gefahrgut vorgesehen ist, erfolgen.

3.2 Tanks und Unterteilungen von Tanks mit einer Länge von 35 m oder mehr müssen mit mindestens zwei Zugangsluken und -leitern versehen sein, die so weit voneinander entfernt sein müssen, wie dies praktisch möglich ist. Tanks mit einer Länge von weniger als 35 m müssen über mindestens eine Zugangsluke und -leiter zugänglich sein. Ist ein Tank durch ein Schlagschott oder mehrere Schlagschotten oder ähnliche Einbauten unterteilt, die keinen leichten Zugang zu den anderen Teilen des Tanks gestatten, so müssen mindestens zwei Zugangsluken und -leitern vorhanden sein.

3.3 Jeder Laderaum muss mit mindestens zwei Zugangsmöglichkeiten versehen sein, die so weit voneinander entfernt sein müssen, wie dies praktisch möglich ist. In der Regel sollen sie diagonal zueinander angeordnet sein, zum Beispiel ein Zugang nahe dem vorderen Schott backbords, der andere Zugang nahe dem achteren Schott steuerbords.

4 Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden

4.1 Die Zugangsmittel und -möglichkeiten zur Durchführung von allgemeinen und Nahbereichs-Überprüfungen sowie von Dickenmessungen sind in einem von der Verwaltung genehmigten „Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden“ zu beschreiben, von dem eine aktuelle Ausgabe an Bord mitzuführen ist. Das Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden muss für jeden Raum im Ladungsbereich Nachstehendes enthalten:

- .1 Pläne, auf denen die Zugangsmöglichkeiten zu dem betreffenden Raum samt den entsprechenden technischen Angaben und Abmessungen dargestellt sind;
- .2 Pläne, auf denen die Zugangsmöglichkeiten innerhalb jedes Raumes für die Durchführung einer allgemeinen Überprüfung samt den entsprechenden technischen Angaben und Abmessungen dargestellt sind. Auf den Plänen muss angegeben sein, von wo aus jeder einzelne Bereich in dem betreffenden Raum überprüft werden kann;

*) Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.864(20) angenommenen Empfehlungen für das Betreten geschlossener Räume an Bord von Schiffen verwiesen.

- .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;
- .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
- .3 des plans illustrant les moyens d'accès à l'intérieur de l'espace qui permettent d'effectuer les inspections de près, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées. Ces plans doivent montrer où se trouvent les zones critiques de la structure, préciser si le moyen d'accès est permanent ou portatif, et indiquer l'emplacement à partir duquel chaque zone peut être inspectée;
- .4 des instructions pour inspecter et maintenir la résistance structurale de tous les moyens d'accès et des dispositifs de fixation, compte tenu de la présence éventuelle d'une atmosphère corrosive dans l'espace en question;
- .5 des consignes de sécurité lorsqu'un canot pneumatique est utilisé pour les inspections de près et les mesures d'épaisseur;
- .6 des instructions concernant l'installation et l'utilisation en toute sécurité des moyens d'accès portatifs;
- .7 un inventaire de tous les moyens d'accès portatifs; et
- .8 des registres des inspections et opérations d'entretien périodiques des moyens d'accès.
- 4.2 Aux fins de la présente règle, l'expression «zones critiques de la structure» désigne les zones qui ont été identifiées, à la suite de calculs, comme nécessitant une surveillance continue ou, du fait des antécédents de service de navires analogues ou jumeaux, comme étant des zones sujettes à des phénomènes de fissuration, de flambement, de déformation ou de corrosion qui risquent de porter atteinte à l'intégrité de la structure du navire.
- 5 Spécifications techniques d'ordre général
- 5.1 Pour l'accès par les ouvertures horizontales, les écoutilles ou les trous d'homme, les dimensions doivent être suffisantes pour permettre à une personne portant un appareil respiratoire autonome et un équipement de protection de monter ou descendre une échelle sans être gênée, et permettre aussi de hisser facilement un blessé à partir du fond de l'espace considéré. Le clair minimal de ces ouvertures ne doit pas être inférieur à 600 mm sur 600 mm. Lorsque l'accès à une cale à cargaison s'effectue par le panneau de chargement, le haut de l'échelle doit être placé le plus près possible du surbau d'écoutille. Les surbaux d'écoutille d'accès qui ont plus de 900 mm de haut doivent aussi avoir, à l'extérieur, des marches en liaison avec l'échelle.
- 5.2 Pour l'accès par les ouvertures verticales, ou les trous d'homme dans les cloisons évidées, les varangues, les carlingues et les porques, permettant de traver-
- .3 Pläne, auf denen die Zugangsmöglichkeiten innerhalb des betreffenden Raumes für die Durchführung einer Nahbereichs-Überprüfung samt den entsprechenden technischen Angaben und Abmessungen dargestellt sind. Auf den Plänen muss verzeichnet sein, wo die kritischen Bereiche der schiffbaulichen Verbände liegen, ob die Zugangsmittel und -möglichkeiten fest oder tragbar sind und von wo aus jeder einzelne Bereich überprüft werden kann;
- .4 Anweisungen für die Überprüfung und Erhaltung der baulichen Festigkeit aller Zugangsmittel und -möglichkeiten und aller Befestigungsmittel unter Berücksichtigung einer möglicherweise in dem betreffenden Raum herrschenden korrosionsfördernden Atmosphäre;
- .5 Sicherheitsanweisungen für die Fälle, in denen Flöße für Nahbereichs-Überprüfungen und Dickenmessungen verwendet werden;
- .6 Anweisungen für das sichere Befestigen und Benutzen tragbarer Zugangsmittel;
- .7 ein Verzeichnis aller tragbaren Zugangsmittel;
- .8 Aufzeichnungen über die regelmäßigen Überprüfungen und die regelmäßige Instandhaltung der Zugangsmittel und -möglichkeiten des Schiffes.
- 4.2 Im Sinne dieser Regel bezeichnet der Ausdruck „kritische Bereiche der schiffbaulichen Verbände“ Stellen, von denen durch Berechnungen bekannt ist, dass sie der Überwachung bedürfen, oder von denen aus der Wartungs-Historie ähnlicher Schiffe oder von Schwesterschiffen bekannt ist, dass sie für das Auftreten von Rissen, Beulen, Verformungen oder Korrosion anfällig sind, das die Festigkeit der schiffbaulichen Verbände beeinträchtigen würde.
- 5 Allgemeine technische Festlegungen
- 5.1 Für den Zugang durch waagerechte Öffnungen, Luken oder Mannlöcher müssen die Abmessungen ausreichen, damit eine Person, die ein unabhängiges Atemschutzgerät und Schutzkleidung trägt, jede Leiter ohne Behinderung hinauf- oder hinabsteigen kann, und außerdem eine lichte Öffnung bieten, die es ermöglicht, eine verletzte Person vom Boden des Raumes aufzuheben. Die lichte Mindestöffnung darf nicht weniger als 600 mm mal 600 mm betragen. Erfolgt der Zugang zu einem Laderaum durch die Ladeluke, so muss das obere Ende der Leiter so nahe wie möglich am Lukensüll angeordnet sein. Als Zugang dienende Luken mit einer Süll-Höhe von mehr als 900 mm müssen außerdem an der Außenseite Stufen haben, die in Verbindung mit der Leiter stehen.
- 5.2 Für den Zugang durch senkrechte Öffnungen oder Mannlöcher in Schlagschotten, Böden, Trägern und Spanten, die einen Durchgang durch die gesamte

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.”

ser l'espace sur toute sa longueur et toute sa largeur, l'ouverture minimale ne doit pas être inférieure à 600 mm sur 800 mm et doit être située à une hauteur ne dépassant pas 600 mm à partir du bordé de fond, sauf s'il existe un caillebotis ou d'autres points d'appui pour les pieds.

5.3 Dans le cas des pétroliers d'un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes, l'Administration peut accepter des dimensions inférieures dans des cas particuliers, pour les ouvertures mentionnées aux paragraphes 5.1 et 5.2 ci-dessus, si l'on peut démontrer, à la satisfaction de l'Administration, qu'il est possible de passer par ces ouvertures ou d'évacuer un blessé.»

Länge und Breite des Raumes ermöglichen, darf die lichte Mindestöffnung nicht weniger als 600 mm mal 800 mm betragen und nicht mehr als 600 mm über den Flurplatten liegen, es sei denn, dass Gitterroste oder sonstige Standmöglichkeiten vorhanden sind.

5.3 Bei Öltankschiffen mit einer Tragfähigkeit von weniger als 5 000 Tonnen kann die Verwaltung unter besonderen Umständen geringere Abmessungen für die Öffnungen nach den Absätzen 5.1 und 5.2 zulassen, sofern entsprechend den Anforderungen der Verwaltung nachgewiesen werden kann, dass sich diese Öffnungen durchqueren lassen und eine verletzte Person durch sie hindurch geborgen werden kann.“

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.“

Partie B

**Compartimentage
et stabilité**

Règle 12-2

**Accès
aux espaces de la tranche
de la cargaison des pétroliers**

2 Supprimer l'actuelle règle 12-2.

Partie C

Installations de machines

Règle 31

Commande des machines

3 À l'actuel paragraphe 2 de cette règle, ajouter le nouvel alinéa .10 ci-après:

«.10 Les systèmes automatisés doivent être conçus de telle sorte qu'un signal d'alarme, en cas de ralentissement ou d'arrêt inéluctable ou imminent du système de propulsion, soit donné à temps à l'officier de quart à la passerelle pour lui permettre d'évaluer les conditions de navigation en cas d'urgence. En particulier, les systèmes doivent avoir une fonction de contrôle, de surveillance, d'information et d'alarme et doivent, pour les besoins de la sécurité, ralentir ou arrêter la propulsion tout en donnant à l'officier de quart à la passerelle la possibilité d'intervenir manuellement, sauf dans les cas où une intervention manuelle entraînerait rapidement la défaillance totale de la machine et/ou de l'appareil de propulsion, comme par exemple en cas de survitesse».

Teil B

Unterteilung und Stabilität

Regel 12-2

**Zugang zu Räumen im
Ladungsbereich von Öltankschiffen**

2 Regel 12-2 wird gestrichen.

Teil C

Maschinenanlagen

Regel 31

Steuerung der Maschinen

3 Der folgende neue Unterabsatz .10 wird an Absatz 2 der Regel angefügt:

„.10 selbsttätige Systeme müssen so konstruiert sein, dass sichergestellt ist, dass bei Erreichen eines Grenzwertes eine Warnung vor einem demnächst oder unmittelbar drohenden Leistungsabfall oder Ausfall des Antriebssystems so zeitig an den nautischen Wachoffizier ergeht, dass dieser in einem Notfall die für die Schiffsführung erheblichen Umstände einschätzen kann. Insbesondere müssen die Systeme eine Steuerungs-, Überwachungs-, Melde- und Alarmfunktion haben sowie Sicherheitsmaßnahmen zum Drosseln oder Stoppen des Antriebs ausführen und gleichzeitig dem nautischen Wachoffizier Gelegenheit geben, von Hand einzugreifen; dies gilt jedoch nicht in Fällen, in denen ein Eingreifen von Hand zu einem Totalausfall der Maschine und/oder Antriebsanlage innerhalb kurzer Zeit führen würde, zum Beispiel bei Überdrehzahl.“

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”.

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 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

*) 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).

Chapitre II-2**Construction – Prévention,
détection et extinction de l’incendie****Règle 3
Définitions**

4 Au paragraphe 20, remplacer les mots «à la règle VII/2» par les mots «par le Code IMDG, tel que défini à la règle VII/1.1».

Règle 19**Transport des
marchandises dangereuses**

5 Dans les colonnes 7 et 8 (concernant les points d’éclair pour la classe 3) du tableau 19.3, remplacer les numéros «3.1», «3.2» et «3.3», respectivement par le numéro «3».

6 Dans la colonne 13 (concernant la classe 5.2) du tableau 19.3, ajouter «¹⁶» après le «X» des lignes 15 (concernant le paragraphe 3.10.1) et 16 (concernant le paragraphe 3.10.2), ainsi qu’une nouvelle note 16 ainsi libellée:

«¹⁶ En vertu des dispositions du Code IMDG, tel que modifié, l’arrimage de marchandises dangereuses de la classe 5.2 sous pont ou dans des espaces rouliers fermés est interdit.»

Chapitre III**Engins et dispositifs de sauvetage****Règle 26****Prescriptions supplémentaires
applicables aux navires
rouliers à passagers**

7 À la fin du paragraphe 1, ajouter le nouveau alinéa .4 ci-après:

«⁴ avant le 1^{er} juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.5 au plus tard à la date de la première visite ou après cette date.»

8 À la fin du paragraphe 2, ajouter le nouveau alinéa .5 ci-après:

«⁵ Les radeaux de sauvetage à bord des navires rouliers à passagers doivent être équipés d’un répondeur radar*), à raison d’un répondeur pour quatre radeaux. Le répondeur doit être monté à l’intérieur du radeau de sauvetage de manière à ce que son antenne se trouve à plus d’un mètre au-dessus du niveau de la mer lorsque le radeau est déployé, sauf lorsqu’il

*) Se reporter aux Normes de fonctionnement des répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage destinés à être utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage, qui ont été adoptées par l’Organisation par la résolution A.802(19).

Kapitel II-2**Bauart – Brandschutz,
Feueranzeige und Feuerlöschung****Regel 3
Begriffsbestimmungen**

4 In Absatz 20 werden die Wörter „in Regel VII/2“ durch die Wörter „dem IMDG-Code im Sinne der Regel VII/1.1“ ersetzt.

Regel 19**Beförderung gefährlicher Güter**

5 In Tabelle 19.3 werden in den Spalten 7 beziehungsweise 8 (betreffend Flammpunkte der Klasse 3) die Ordnungsnummern „3.1“, „3.2“ beziehungsweise „3.3“ durch die Nummer „3“ ersetzt.

6 In Tabelle 19.3 wird in Spalte 13 (betreffend die Klasse 5.2) das „X“ in Reihe 15 (betreffend Absatz 3.10.1) und Reihe 16 (betreffend Absatz 3.10.2) durch „X¹⁶“ ersetzt, und folgende neue Anmerkung 16 wird angefügt:

„¹⁶ Die Stauung gefährlicher Güter der Klasse 5.2 unter Deck oder in geschlossenen Ro-Ro-Laderäumen ist nach dem IMDG-Code in der jeweils gültigen Fassung verboten.“

Kapitel III**Rettungsmittel und -vorrichtungen****Regel 26****Zusätzliche Anforderungen
an Ro-Ro-Fahrgastschiffe**

7 Am Ende des Absatzes 1 wird der folgende neue Unterabsatz .4 angefügt:

„⁴ die vor dem 1. Juli 2004 gebaut sind, müssen Absatz 2.5 spätestens bei der ersten Besichtigung zu oder nach diesem Zeitpunkt entsprechen.“

8 Am Ende des Absatzes 2 wird der folgende neue Unterabsatz .5 angefügt:

„⁵ Rettungsflöße, die auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen mitgeführt werden, müssen mit Radartranspondern*) in einem Verhältnis von einem Transponder je vier Rettungsflößen ausgerüstet sein. Der Transponder muss so an der Innenseite des Rettungsflößes montiert sein, dass sich die Antenne bei ausgesetztem Rettungsflöß mehr als einen Meter über dem Meeresspiegel

*) Es wird auf die von der Organisation mit Entschließung A.802(19) angenommenen Leistungsanforderungen für Radartransponder auf Überlebensfahrzeugen für den Gebrauch bei Such- und Rettungseinsätzen verwiesen.

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."

s'agit de radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, auquel cas le répondeur doit être disposé de manière à ce que les survivants puissent y accéder et le monter facilement. Chaque répondeur doit être disposé de manière à pouvoir être monté manuellement lorsque le radeau de sauvetage est déployé. Il doit être clairement indiqué sur les enveloppes des radeaux de sauvetage que ceux-ci sont équipés de répondeurs.»

befindet; abweichend hiervon gilt, dass bei einem beidseitig verwendbaren Rettungsflöß mit Schutzdach der Transponder so angeordnet sein muss, dass er für die Überlebenden leicht zugänglich ist und von ihnen leicht in Betrieb genommen werden kann. Jeder Transponder muss so angeordnet sein, dass er bei ausgesetztem Rettungsflöß von Hand in Betrieb genommen werden kann. Die Behälter von Rettungsflößen, die mit einem Transponder ausgerüstet sind, sind deutlich zu kennzeichnen.“

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:

.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

Chapitre XII

Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers

9 Après l'actuelle règle 11, ajouter les nouvelles règles 12 et 13 ci-après:

«Règle 12

Détecteurs de niveau d'eau dans les cales, les espaces à ballast et les espaces secs

(La présente règle s'applique aux vraquiers, quelle que soit leur date de construction.)

1 Les vraquiers doivent être équipés de détecteurs de niveau d'eau comme suit:

.1 chaque cale à cargaison doit être pourvue de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent des alarmes sonores et visuelles, l'une lorsque le niveau d'eau au-dessus du plafond de double fond dans une cale quelconque atteint une hauteur de 0,5 m, et l'autre dans le cas d'une hauteur qui ne soit pas inférieure à 15 % de la profondeur de la cale à cargaison mais qui ne soit pas supérieure à 2 m. À bord des vraquiers auxquels la règle 9.2 s'applique, il est nécessaire d'installer des détecteurs déclenchant seulement cette dernière alarme. Les détecteurs de niveau d'eau doivent être installés à l'extrémité arrière des cales à cargaison. Dans le cas des cales à cargaison qui sont utilisées pour l'eau de ballastage, un dispositif de neutralisation de l'alarme peut être installé. Les alarmes visuelles doivent faire clairement la distinction entre les deux niveaux d'eau différents détectés dans chaque cale;

.2 toute citerne à ballast située en avant de la cloison d'abordage prescrite par la règle II-1/11 doit être pourvue de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent une alarme sonore et visuelle lorsque le liquide dans la citerne atteint un niveau qui ne dépasse pas 10 % de la capacité de la citerne. On peut installer un dispositif de neutralisation de l'alarme qui sera activé lorsque la citerne est utilisée; et

Kapitel XII

Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen für Massengutschiffe

9 Nach Regel 11 werden die folgenden neuen Regeln 12 und 13 angefügt:

„Regel 12

Wasserstandsmelder für Laderäume, Ballasttanks und trockene Räume

(Diese Regel gilt für Massengutschiffe unabhängig vom Baudatum.)

1 Massengutschiffe sind wie folgt mit Wasserstandsmeldern auszurüsten:

.1 jeder einzelne Laderaum mit einem Wasserstandsmelder, der einen akustischen und optischen Alarm auslöst, zum einen, wenn der Wasserstand über dem Innenboden in einem beliebigen Laderaum eine Höhe von 0,5 m erreicht, und zum anderen bei einem Wasserstand von nicht weniger als 15 % der Höhe des Laderaums, spätestens jedoch bei einem Wasserstand von 2 m. Auf Massengutschiffen, auf die Regel 9.2 Anwendung findet, brauchen nur Melder mit der zuletzt genannten Alarmfunktion eingebaut zu werden. Die Wasserstandsmelder sind am achteren Ende der Laderäume anzubringen. Bei Laderäumen, die für die Aufnahme von Ballastwasser genutzt werden, darf eine Vorrichtung zur Überbrückung der Alarmeinrichtung eingebaut sein. Der optische Alarm muss zwischen den zwei verschiedenen in jedem einzelnen Laderaum erfassten Wasserständen deutlich unterscheiden;

.2 jeder Ballasttank, der vor dem nach Regel II-1/11 vorgeschriebenen Kollisionsschott gelegen ist, mit einem Wasserstandsmelder, der einen akustischen und optischen Alarm auslöst, wenn die Flüssigkeit im Tank eine Höhe von höchstens 10 % des Fassungsvermögens des Tanks erreicht. Es darf eine Vorrichtung zur Überbrückung der Alarmeinrichtung eingebaut werden, die bei Benutzung des Tanks eingeschaltet wird;

.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."

.3 tout espace sec ou vide autre qu'un puits aux chaînes, dont une partie quelconque se prolonge à l'avant de la cale à cargaison extrême avant doit être pourvu de détecteurs de niveau sonore et visuelle à un niveau d'eau de 0,1 m au-dessus du pont. Il n'est pas nécessaire de prévoir de telles alarmes dans des espaces fermés dont le volume ne dépasse pas 0,1 % du volume de carène maximal du navire.

2 Les alarmes sonores et visuelles mentionnées au paragraphe 1 doivent être situées sur la passerelle de navigation.

3 Les vraquiers construits avant le 1^{er} juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle au plus tard à la date de la visite annuelle, de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement du navire postérieure au 1^{er} juillet 2004, selon celle qui intervient en premier.

Règle 13

Disponibilité des systèmes d'assèchement

(La présente règle s'applique aux vraquiers, quelle que soit leur date de construction.)

1 À bord des vraquiers, les dispositifs prévus pour vidanger et assécher les citernes à ballast situées à l'avant de la cloison d'abordage et les puisards des espaces secs dont une partie quelconque se prolonge à l'avant de la cale à cargaison extrême avant doivent pouvoir être mis en marche à partir d'un local fermé facilement accessible, auquel il soit possible d'accéder depuis la passerelle de navigation ou le poste de commande des machines de propulsion sans avoir à traverser le pont de franc-bord exposé ou des ponts de superstructures. Lorsque des tuyautages desservant de tels puisards ou citernes traversent la cloison d'abordage, on peut accepter que les sectionnements soient manœuvrés au moyen de commandes à distance à la place des commandes prescrites à la règle II-1/11.4, à condition que l'emplacement de ces commandes satisfasse à la présente règle.

2 Les vraquiers construits avant le 1^{er} juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle au plus tard à la date de la première visite intermédiaire ou de renouvellement du navire qui doit être effectuée après le 1^{er} juillet 2004, mais dans tous les cas au plus tard le 1^{er} juillet 2007.»

.3 jeder trockene Raum oder Leerraum mit Ausnahme der Kettenkästen, von dem sich mindestens ein Teil vor den vordersten Laderaum erstreckt, mit einem Wasserstandsmelder, der einen akustischen und optischen Alarm bei einem Wasserstand von 0,1 m über Deckshöhe auslöst. Derartige Alarmeinrichtungen brauchen in geschlossenen Räumen, deren Rauminhalt 0,1 % des maximalen Wasserverdrängungsvolumens des Schiffes nicht überschreitet, nicht vorgesehen zu sein.

2 Die akustischen und optischen Alarmeinrichtungen nach Absatz 1 müssen auf der Kommandobrücke gegeben werden.

3 Vor dem 1. Juli 2004 gebaute Massengutschiffe müssen spätestens bei der ersten jährlichen Besichtigung, Zwischenbesichtigung oder Erneuerungsbesichtigung des Schiffes nach dem 1. Juli 2004 den Anforderungen dieser Regel entsprechen, je nachdem, welche Besichtigung zuerst fällig ist.

Regel 13

Verfügbarkeit von Pumpenanlagen

(Diese Regel gilt für Massengutschiffe unabhängig vom Baudatum.)

1 Auf Massengutschiffen müssen die Vorrichtungen für das Lenzen und Befüllen von vor dem Kollisionsschott gelegenen Ballasttanks und von Bilgen von trockenen Räumen, von denen sich mindestens ein Teil vor den vordersten Laderaum erstreckt, von einem leicht zugänglichen geschlossenen Raum aus in Gang gesetzt werden können, der von der Kommandobrücke oder von der Stelle aus, von der aus die Antriebsanlage gefahren wird, zugänglich ist, ohne dass dem Wetter ausgesetzte Freiborddecks oder Aufbaudecks überquert werden müssen. Werden zu diesen Tanks oder Bilgen führende Rohrleitungen durch das Kollisionsschott geführt, so kann eine fernbetätigte Bedienung der Ventile anstelle der Bedienung nach Regel II-1/11.4 akzeptiert werden, sofern die Anordnung dieser Ventilbedienungs-elemente der vorliegenden Regel entspricht.

2 Vor dem 1. Juli 2004 gebaute Massengutschiffe müssen spätestens bei der ersten Zwischen- oder Erneuerungsbesichtigung des Schiffes nach dem 1. Juli 2004 den Anforderungen dieser Regel entsprechen, spätestens jedoch ab dem 1. Juli 2007.“