

**Neunundzwanzigste Verordnung
über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
(29. SOLAS-Änderungsverordnung – 29. SOLAS-ÄndV)**

Vom 14. November 2019

Auf Grund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 4, 5 und 7 sowie Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489) verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Artikel 1

(1) Folgende in London vom Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene Entschlüsse werden hiermit in Kraft gesetzt:

1. MSC.404(96) vom 19. Mai 2016,
2. MSC.409(97) vom 25. November 2016,
3. MSC.421(98) vom 15. Juni 2017 und
4. MSC.436(99) vom 24. Mai 2018,

jeweils zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141, 142), das zuletzt durch die Entschlüsse MSC.386(94) vom 21. November 2014 und MSC.392(95) vom 11. Juni 2015 (BGBl. 2016 II S. 1408, 1409, 1414) geändert worden ist.

(2) Die Entschlüsse werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

Berlin, den 14. November 2019

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Andreas Scheuer

EntschlieÙung MSC.404(96) (angenommen am 19. Mai 2016)

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

Resolution MSC.404(96) (adopted on 19 May 2016)

Amendments to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974,
as amended

Résolution MSC.404(96) (adoptée le 19 mai 2016)

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

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

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

recalling also article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

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

- 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 2019, 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 the Secretary-General of their objections to the amendments;

Le Comité de la Sécurité Maritime,

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

rappelant également l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (« la Convention »), qui a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

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

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 que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2019, 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 mondiale des navires de commerce, n'aient notifié au Secrétaire général qu'ils élèvent une objection contre ces amendements ;

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

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

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

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. Juli 2019 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 Bruttoreaumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

- | | | |
|---|---|--|
| <p>3 invites Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2020 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;</p> | <p>3. invite les Gouvernements contractants à la Convention à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2020, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus ;</p> | <p>3. fordert die Vertragsregierungen des Übereinkommens 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. Januar 2020 in Kraft treten;</p> |
| <p>4 requests the Secretary-General, for the purposes of 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>4. prie le Secrétaire général de communiquer, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention ;</p> | <p>4. ersucht den Generalsekretär, für die Zwecke des Artikels 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 requests also 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>5. prie également le Secrétaire général de transmettre 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>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-2**Construction – Fire Protection, Fire Detection and Fire Extinction**

Part A

General

Regulation 3 – Definitions

1 The following new paragraphs are added after the existing paragraph 56:

“57 *Helicopter landing area* is an area on a ship designated for occasional or emergency landing of helicopters but not designed for routine helicopter operations.

58 *Winching area* is a pick-up area provided for the transfer by helicopter of personnel or stores to or from the ship, while the helicopter hovers above the deck.”

Part D

Escape

Regulation 13 – Means of escape

2 The following new paragraphs are added after the existing paragraph 3.2.6.2:

“3.2.7 *Evacuation analysis for passenger ships*

3.2.7.1 Escape routes shall be evaluated by an evacuation analysis early in the design process. This analysis shall apply to:

Annexe

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

Chapitre II-2**Construction – prévention, détection et extinction de l'incendie**

Partie A

Généralités

Règle 3 – Définitions

1 Les deux nouveaux paragraphes suivants sont ajoutés après l'actuel paragraphe 56 :

« 57 Une *aire d'apportage pour hélicoptères* est une aire du navire qui est réservée à l'apportage occasionnel ou d'urgence des hélicoptères mais qui n'est pas destinée aux opérations de routine des hélicoptères.

58 Une *aire d'hélicoptère* est une aire prévue pour le transfert de personnel et d'approvisionnements d'un hélicoptère à un navire, ou inversement, alors que l'hélicoptère est en vol stationnaire au-dessus du pont. »

Partie D

Évacuation

Règle 13 – Moyens d'évacuation

2 Les nouveaux paragraphes suivants sont ajoutés après l'actuel paragraphe 3.2.6.2 :

« 3.2.7 *Analyse de l'évacuation des navires à passagers*

3.2.7.1 Les échappées doivent faire l'objet d'une analyse du point de vue de l'évacuation dès les premiers stades de la conception. Cette analyse est applicable :

Anlage

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

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

Teil A

Allgemeines

Regel 3 – Begriffsbestimmungen

1 Nach dem bisherigen Absatz 56 werden die folgenden neuen Absätze angefügt:

„57 „Landefläche für Hubschrauber“ ist ein Bereich auf einem Schiff, der für gelegentliche Hubschrauberlandungen oder Hubschrauberlandungen im Notfall bestimmt und nicht für den laufenden Hubschrauberbetrieb ausgelegt ist.

58 „Ab- und Aufwindschfläche“ ist eine Ab- und Aufnahmefläche, die für die Beförderung von Besatzungsmitgliedern oder Vorräten per Hubschrauber zum oder vom Schiff, während der Hubschrauber über dem Deck schwebt, vorgesehen ist.“

Teil D

Flucht

Regel 13 – Fluchtmöglichkeiten

2 Nach dem bisherigen Absatz 3.2.6.2 werden die folgenden neuen Absätze angefügt:

„3.2.7 Evakuierungsanalyse bei Fahrgast-schiffen“

3.2.7.1 Die Fluchtwege müssen im frühen Entwurfsstadium durch eine Evakuierungsanalyse bewertet werden. Diese Analyse findet Anwendung auf

- | | | |
|---|---|--|
| <p>.1 ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1999; and</p> <p>.2 other passenger ships constructed on or after 1 January 2020 carrying more than 36 passengers.</p> | <p>.1 aux navires rouliers à passagers construits le 1^{er} juillet 1999 ou après cette date ; et</p> <p>.2 aux autres navires à passagers construits le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date qui transportent plus de 36 passagers.</p> | <p>.1 am oder nach dem 1. Juli 1999 gebaute Ro-Ro-Fahrgastschiffe und</p> <p>.2 sonstige am oder nach dem 1. Januar 2020 gebaute Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern.</p> |
|---|---|--|

<p>3.2.7.2 The analysis shall be used to identify and eliminate, as far as practicable, congestion which may develop during an abandonment, due to normal movement of passengers and crew along escape routes, including the possibility that crew may need to move along these routes in a direction opposite to the movement of passengers. In addition, the analysis shall be used to demonstrate that escape arrangements are sufficiently flexible to provide for the possibility that certain escape routes, assembly stations, embarkation stations or survival craft may not be available as a result of a casualty.”</p>	<p>3.2.7.2 L'analyse doit servir à identifier et à supprimer, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, l'encombrement que risque de créer, lors d'un abandon, le déplacement normal des passagers et de l'équipage le long des échappées, y compris la nécessité éventuelle pour l'équipage d'aller dans le sens inverse de celui des passagers. En outre, elle doit servir à prouver que les dispositions prises en matière d'évacuation sont suffisamment souples pour parer au cas où des échappées, des postes de rassemblement, des postes d'embarquement ou des embarcations ou radeaux de sauvetage ne seraient pas utilisables à la suite d'un accident. »</p>	<p>3.2.7.2 Die Analyse muss dazu benutzt werden, Staus, die sich während des Verlassens des Schiffes bei normaler Bewegung der Fahrgäste und Besatzung auf den Fluchtwegen ergeben können, herauszufinden und, soweit durchführbar, zu beseitigen, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich die Besatzung auf diesen Fluchtwegen möglicherweise entgegen der Laufrichtung der Fahrgäste bewegen muss. Darüber hinaus muss die Analyse den Nachweis dafür erbringen, dass die Fluchteinrichtungen auch angesichts der Möglichkeit anpassungsfähig genug sind, dass bestimmte Fluchtwege, Sammelplätze, Einbootungsstationen oder Überlebensfahrzeuge nach einem Unfall unter Umständen nicht zur Verfügung stehen.“</p>
---	---	---

+ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die überarbeiteten Richtlinien für Evakuierungsanalysen bei neuen und bestehenden Fahrgastschiffen (MSC.1/Rundschreiben 1533) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

3 Paragraph 7.4 is deleted.	3 Le paragraphe 7.4 est supprimé.	3 Absatz 7.4 wird aufgehoben.
-----------------------------	-----------------------------------	-------------------------------

Part G

Special Requirements

Regulation 18 – Helicopter facilities

4 A new paragraph 2.3 is added after the existing paragraph 2.2, as follows:

“2.3 Notwithstanding the requirements of paragraph 2.2 above, ships constructed on or after 1 January 2020, having a helicopter landing area, shall be provided with foam firefighting appliances which comply with the relevant provisions of chapter 17 of the Fire Safety Systems Code.”

and the subsequent paragraphs are renumbered accordingly.

5 The renumbered paragraph 2.4 is replaced with the following text:

“2.4 Notwithstanding the requirements of paragraph 2.2 or 2.3 above, ro-ro passenger ships without helidecks shall comply with regulation III/28.”

6 A new paragraph 5.1.6 is added after the existing paragraph 5.1.5 as follows:

“6 in lieu of the requirements of paragraphs 5.1.3 through 5.1.5, on ships constructed on or after 1 January 2020 having a helideck, foam firefighting appliances which comply with the provisions of the Fire Safety Systems Code.”

Partie G

Prescriptions spéciales

Règle 18 – Installations pour hélicoptères

4 Le nouveau paragraphe 2.3 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 2.2 :

« 2.3 Nonobstant les prescriptions énoncées au paragraphe 2.2 ci-dessus, les navires construits le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date qui sont dotés d'une aire d'appontage pour hélicoptères doivent être équipés de dispositifs de lutte contre l'incendie à mousse satisfaisant aux dispositions pertinentes du chapitre 17 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie. »

et les paragraphes qui suivent sont renumérotés en conséquence.

5 Le texte du paragraphe renuméroté 2.4 est remplacé par le suivant :

« 2.4 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 2.2 ou 2.3 ci-dessus, les navires rouliers à passagers qui ne sont pas dotés d'une héliplate-forme doivent satisfaire à la règle III/28. »

6 Le nouveau paragraphe 5.1.6 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 5.1.5 :

« .6 au lieu des prescriptions des paragraphes 5.1.3 à 5.1.5, à bord des navires construits le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date qui sont dotés d'une héliplate-forme, des dispositifs de lutte contre l'incendie à mousse satisfaisant aux dispositions du Recueil de règles

Teil G

Besondere Anforderungen

Regel 18 – Hubschraubereinrichtungen

4 Nach dem bisherigen Absatz 2.2 wird folgender neuer Absatz 2.3 eingefügt:

„2.3 Ungeachtet der Vorschriften des Absatzes 2.2 müssen am oder nach dem 1. Januar 2020 gebaute Schiffe, die über eine Landefläche für Hubschrauber verfügen, mit Schaum-Brandbekämpfungseinrichtungen versehen sein, die den einschlägigen Bestimmungen des Kapitels 17 des Codes für Brandsicherheitsysteme entsprechen.“;

die nachfolgenden Absätze werden entsprechend unnummeriert.

5 Der unnummerierte Absatz 2.4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.4 Ungeachtet der Vorschriften des Absatzes 2.2 oder 2.3 müssen Ro-Ro-Fahrgastschiffe ohne Hubschrauberdeck der Regel III/28 entsprechen.“

6 Nach dem bisherigen Absatz 5.1.5 wird folgender neuer Absatz 5.1.6 eingefügt:

„6 anstelle der Vorschriften der Absätze 5.1.3 bis 5.1.5 auf am oder nach dem 1. Januar 2020 gebauten Schiffen, die über ein Hubschrauberdeck verfügen, Schaum-Brandbekämpfungseinrichtungen, die dem Code für Brandsicherheitsysteme entsprechen,“;

and the remaining paragraphs are renumbered accordingly.

sur les systèmes de protection contre l'incendie. »

et les paragraphes qui suivent sont renumérotés en conséquence.

die nachfolgenden Absätze werden entsprechend umnummeriert.

Chapter III Life-Saving Appliances and Arrangements

Part A General

Regulation 3 – Definitions

7 The following new paragraph 25 is added after the existing paragraph 24:

“25 *Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair* means the Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.402(96), 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.”

Part B

Requirements for Ships and Life-Saving Appliances

Regulation 20 – Operational readiness, maintenance and inspections

8 The existing paragraph 3.1 is replaced with the following text:

“3.1 Maintenance, testing and inspections of life-saving appliances shall be carried out in a manner having due regard to ensuring reliability of such appliances.”

9 The existing paragraph 11 is replaced with the following text:

“11 *Maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats, rescue boats and fast rescue boats, launching appliances and release gear*

11.1 Launching appliances shall be:

- .1 subject to a thorough examination at the annual surveys required by regulations I/7 or I/8, as applicable; and
- .2 upon completion of the examination referred to in paragraph 11.1.1, subjected to a dynamic test of the winch brake at maximum lowering speed. The load to be applied shall be the mass of the sur-

Chapitre III Engins et dispositifs de sauvetage

Partie A Généralités

Règle 3 – Définitions

7 Le nouveau paragraphe 25 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 24 :

« 25 Les Prescriptions relatives à l'entretien, l'examen approfondi, la mise à l'essai en cours d'exploitation, la révision et la réparation sont les Prescriptions relatives à l'entretien, l'examen approfondi, la mise à l'essai en cours d'exploitation, la révision et la réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage, que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adoptées par la résolution MSC.402(96) et telles qu'elle pourraient être modifiées par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention concernant les procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I. »

Partie B

Prescriptions applicables aux navires et aux engins de sauvetage

Règle 20 – Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections

8 Le texte de l'actuel paragraphe 3.1 est remplacé par le suivant :

« 3.1 L'entretien, la mise à l'essai et les inspections des engins de sauvetage doivent être effectués d'une manière propre à garantir la fiabilité de ces engins. »

9 Le texte de l'actuel paragraphe 11 est remplacé par le suivant :

« 11 *Entretien, examen approfondi, mise à l'essai en cours d'exploitation, révision et réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des canots de secours rapides, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage*

11.1 Les engins de mise à l'eau doivent :

- .1 faire l'objet d'un examen approfondi lors des visites annuelles prescrites aux règles I/7 ou I/8, selon le cas ; et
- .2 une fois achevé l'examen mentionné à l'alinéa 11.1.1, être soumis à un essai dynamique destiné à vérifier le frein du treuil à la vitesse d'amenage maximale. La charge à appliquer doit être la masse

Kapitel III Rettungsmittel und -vorrichtungen

Teil A Allgemeines

Regel 3 – Begriffsbestimmungen

7 Nach dem bisherigen Absatz 24 wird folgender neuer Absatz 25 angefügt:

„25 „Vorschriften für die Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur“ sind die vom Schiffssicherheitsausschuss der Organisation mit Entschließung MSC.402(96) angenommenen Vorschriften für die Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösevorrichtungen in der jeweils von der Organisation geänderten Fassung, 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.“

Teil B

Vorschriften für Schiffe und Rettungsmittel

Regel 20 – Einsatzbereitschaft, Instandhaltung und Inspektionen

8 Der bisherige Absatz 3.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3.1 Die Instandhaltung, Überprüfungen und Inspektionen von Rettungsmitteln sind so durchzuführen, dass die Gewährleistung der Zuverlässigkeit solcher Mittel gebührend berücksichtigt wird.“

9 Der bisherige Absatz 11 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„11 *Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösevorrichtungen*

11.1 Die Aussetzvorrichtungen müssen

- .1 im Verlaufe der in Regel I/7 beziehungsweise I/8 vorgeschriebenen jährlichen Besichtigungen einer eingehenden Untersuchung unterzogen werden;
- .2 unmittelbar nach Abschluss der Untersuchung gemäß Absatz 11.1.1 hinsichtlich der Windenbremsen einem dynamischen Test bei maximaler Senkgeschwindigkeit unterzogen werden. Die

vival craft or rescue boat without persons on board, except that, at intervals of at least once every five years, the test shall be carried out with a proof load equal to 1.1 times the weight of the survival craft or rescue boat and its full complement of persons and equipment.

de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours sans personne à bord ; toutefois, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, cet essai doit être effectué avec une charge d'épreuve égale à 1,1 fois le poids de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours avec son plein chargement en personnes et en armement.

anzuwendende Last muss der Masse des Überlebensfahrzeugs oder des Bereitschaftsboots ohne Besetzung entsprechen; mindestens einmal alle fünf Jahre ist der Test jedoch mit einer Prüflast durchzuführen, die dem 1,1-Fachen des Gewichts des Überlebensfahrzeugs oder des Bereitschaftsboots mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung entspricht.

11.2 Lifeboat and rescue boat release gear, including fast rescue boat release gear and free-fall lifeboat release systems, shall be:

11.2 Les dispositifs de largage des embarcations de sauvetage et des canots de secours, y compris les dispositifs de largage des canots de secours rapides et les dispositifs de largage des embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre, doivent :

11.2 Die Auslösevorrichtungen für Rettungsboote und Bereitschaftsboote, einschließlich der Auslösevorrichtungen für schnelle Bereitschaftsboote und der Auslösesysteme für Frei-Fall-Rettungsboote, müssen

.1 subject to a thorough examination and operational test during the annual surveys required by regulations I/7 and I/8;

.1 faire l'objet d'un examen approfondi et d'un essai de fonctionnement pendant les visites annuelles prescrites aux règles I/7 et I/8 ;

.1 im Verlauf der in den Regeln I/7 und I/8 vorgeschriebenen jährlichen Besichtigungen einer eingehenden Untersuchung und Prüfung unter Betriebsbedingungen unterzogen werden;

.2 in case of on-load release gear, operationally tested under a load of 1.1 times the total mass of the boat when loaded with its full complement of persons and equipment whenever the release gear is overhauled. Such overhauling and operational test shall be carried out at least once every five years; and

.2 dans le cas des dispositifs de largage en charge, être mis à l'essai en exploitation avec une charge égale à 1,1 fois la masse totale de l'embarcation ou du canot avec son plein chargement en personnes et en armement chaque fois que le dispositif de largage est révisé. Cette révision et cet essai de fonctionnement doivent être effectués au moins une fois tous les cinq ans ; et

.2 im Fall unter Last zu betätigender Auslösevorrichtungen bei jeder Überholung der Auslösevorrichtung mit dem 1,1-Fachen der Gesamtmasse des Bootes mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung unter Betriebsbedingungen geprüft werden. Solche Überholungen und Prüfungen unter Betriebsbedingungen müssen mindestens einmal alle fünf Jahre vorgenommen werden.+

.3 notwithstanding paragraph 11.2.2, the operational testing of free-fall lifeboat release systems shall be performed either by free fall launch with only the operating crew on board or by a test without launching the lifeboat carried out based on Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair.

.3 nonobstant les dispositions de l'alinéa 11.2.2, il faut mettre à l'essai en exploitation les dispositifs de largage des embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre soit en mettant l'embarcation à l'eau en chute libre avec, à son bord, uniquement le membre d'équipage chargé de la faire fonctionner, soit en effectuant un essai sans mettre à l'eau l'embarcation de sauvetage en tenant compte des Prescriptions relatives à l'entretien, l'examen approfondi, la mise à l'essai en cours d'exploitation, la révision et la réparation.

.3 Ungeachtet des Absatzes 11.2.2 muss die Prüfung von Auslösesystemen für Frei-Fall-Rettungsboote unter Betriebsbedingungen entweder durch ein Aussetzen im freien Fall mit nur der für den Einsatz vorgesehenen Besetzung an Bord oder durch eine Prüfung ohne Aussetzen des Rettungsboots nach Maßgabe der Vorschriften für die Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur erfolgen.

+ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (EntschlieBung A.689(17)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen. Für Rettungsmittel, die am oder nach dem 1. Juli 1999 an Bord installiert wurden, wird auf die überarbeitete Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (EntschlieBung MSC.81(70)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

11.3 Davit-launched liferaft automatic release hooks shall be:

11.3 Les crocs de dégagement automatique des radeaux de sauvetage sous bossoirs doivent :

11.3 Selbsttätig öffnende Auslösevorrichtungen für Rettungsflöße, die mit Davits auszusetzen sind, müssen

.1 subject to a thorough examination and operational test during the annual surveys required by regulations I/7 and I/8; and

.1 faire l'objet d'un examen approfondi et d'un essai de fonctionnement pendant les visites annuelles prescrites aux règles I/7 et I/8 ; et

.1 im Verlauf der in den Regeln I/7 und I/8 vorgeschriebenen jährlichen Besichtigungen einer eingehenden Untersuchung und Prüfung unter Betriebsbedingungen unterzogen werden;

.2 operationally tested under a load of 1.1 times the total mass of the liferaft when loaded with its full complement of persons and equipment whenever the automatic release hook is overhauled. Such overhauling and operational test

.2 être mis à l'essai en exploitation avec une charge égale à 1,1 fois la masse totale du radeau de sauvetage avec son plein chargement en personnes et en armement chaque fois que le croc de dégagement automatique est révisé.

.2 bei jeder Überholung der selbsttätig öffnenden Auslösevorrichtungen mit dem 1,1-Fachen der Gesamtmasse des RettungsflöBes mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung unter Betriebsbedingungen geprüft werden. Solche

shall be carried out at least once every five years.

Cette révision et cet essai de fonctionnement doivent être effectués au moins une fois tous les cinq ans.

Überholungen und Prüfungen unter Betriebsbedingungen müssen mindestens einmal alle fünf Jahre vorgenommen werden.+

+ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (EntschlieÙung A.689(17)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen. Für Rettungsmittel, die am oder nach dem 1. Juli 1999 an Bord installiert wurden, wird auf die überarbeitete Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln (EntschlieÙung MSC.81(70)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

11.4 Lifeboats and rescue boats, including fast rescue boats, shall be subject to a thorough examination and operational test during the annual surveys required by regulations I/7 and I/8.

11.4 Les embarcations de sauvetage et les canots de secours, y compris les canots de secours rapides, doivent être faire l'objet d'un examen approfondi et d'un essai de fonctionnement pendant les visites annuelles prescrites par les règles I/7 et I/8.

11.4 Rettungsboote und Bereitschaftsboote, einschließlich schneller Bereitschaftsboote, müssen im Verlauf der in den Regeln I/7 und I/8 vorgeschriebenen jährlichen Besichtigungen einer eingehenden Untersuchung und Prüfung unter Betriebsbedingungen unterzogen werden.

11.5 The thorough examination, operational testing and overhaul required by paragraphs 11.1 to 11.4 and the maintenance and repair of equipment specified in paragraphs 11.1 to 11.4 shall be carried out in accordance with the Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair, and the instructions for onboard maintenance as required by regulation 36."

11.5 L'examen approfondi, l'essai de fonctionnement et la révision prescrits aux paragraphes 11.1 à 11.4 et l'entretien et la réparation du matériel mentionné aux paragraphes 11.1 à 11.4 doivent être effectués conformément aux Prescriptions relatives à l'entretien, l'examen approfondi, la mise à l'essai en cours d'exploitation, la révision et la réparation et aux consignes pour l'entretien à bord prescrites par la règle 36. »

11.5 Die in den Absätzen 11.1 bis 11.4 vorgeschriebene eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen und Überholung sowie die Instandhaltung und Reparatur der in den Absätzen 11.1 bis 11.4 genannten Ausrüstung müssen in Übereinstimmung mit den Vorschriften für die Instandhaltung, eingehende Untersuchung, Prüfung unter Betriebsbedingungen, Überholung und Reparatur sowie den in Regel 36 vorgeschriebenen Anleitungen für die Instandhaltung an Bord erfolgen."

Entschließung MSC.409(97)
(angenommen am 25. November 2016)

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

Resolution MSC.409(97)
(adopted on 25 November 2016)

Amendments to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974,
as amended

Résolution MSC.409(97)
(adoptée le 25 novembre 2016)

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

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

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

recalling also article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

having considered, at its ninety-seventh session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

- 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 2019, 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 the Secretary-General of their objections to the amendments;

Le Comité de la Sécurité Maritime,

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

rappelant également l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (« la Convention »), qui a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

ayant examiné, à sa quatre-vingt-dix-septième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention,

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 que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2019, 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 mondiale des navires de commerce, n'aient notifié au Secrétaire général qu'ils élèvent une objection contre ces amendements ;

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

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

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

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2019 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 Bruttoreaumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

- | | | |
|---|---|--|
| <p>3 invites Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2020 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;</p> | <p>3. invite les Gouvernements contractants à la Convention à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2020, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus ;</p> | <p>3. fordert die Vertragsregierungen des Übereinkommens 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. Januar 2020 in Kraft treten;</p> |
| <p>4 requests the Secretary-General, for the purposes of 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>4. prie le Secrétaire général de transmettre, en application de l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention ;</p> | <p>4. ersucht den Generalsekretär, für die Zwecke des Artikels 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 requests also 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>5. prie également le Secrétaire général de transmettre 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>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

General

Regulation 3-12 – Protection against noise

1 The existing paragraph 2.1 is amended to read as follows:

„1 contracted for construction before 1 July 2014 and the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 January 2009; or”

Chapter II-2

Construction – Fire Protection, Fire Detection and Fire Extinction

Part A

General

Regulation 1 – Application

2 The following new paragraph is added after existing paragraph 2.8:

„2.9 Regulation 10.5.1.2.2, as amended by resolution MSC.409(97), applies to ships constructed before 1 January 2020, including those constructed before 1 July 2012.”

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

Généralités

Règle 3-12 – Protection contre le bruit

1 L'actuel paragraphe 2.1 est modifié pour se lire comme suit :

« .1 dont le contrat de construction est passé avant le 1^{er} juillet 2014 et dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} janvier 2009 ou après cette date ; ou »

Chapitre II-2

Construction – prévention, détection et extinction de l'incendie

Partie A

Généralités

Règle 1 – Application

2 Le nouveau paragraphe ci-après est ajouté à la suite de l'actuel paragraphe 2.8 :

« 2.9 La règle 10.5.1.2.2, telle que modifiée par la résolution MSC.409(97), s'applique aux navires construits avant le 1^{er} janvier 2020, y compris les navires construits avant le 1^{er} juillet 2012. »

Anlage

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

Kapitel II-1

Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Teil A

Allgemeines

Regel 3-12 – Lärmschutz

1 Der bisherige Absatz 2.1 erhält folgenden Wortlaut:

„1 für die der Bauvertrag vor dem 1. Juli 2014 geschlossen wird und deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 2009 gelegt wird oder die sich zu dieser Zeit in einem entsprechenden Bauzustand befinden oder;“

Kapitel II-2

Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung

Teil A

Allgemeines

Regel 1 – Anwendung

2 Nach dem bisherigen Absatz 2.8 wird folgender neuer Absatz angefügt:

„2.9 Regel 10.5.1.2.2 in der durch die EntschlieÙung MSC.409(97) geänderten Fassung findet Anwendung auf Schiffe, die vor dem 1. Januar 2020 gebaut worden sind, einschließlich derer, die vor dem 1. Juli 2012 gebaut worden sind.“

Part C

Suppression of fire

Regulation 10 – Firefighting

3 In paragraph 5.1.2.2, the last sentence is replaced with the following:

“In the case of domestic boilers of less than 175 kW, or boilers protected by fixed water-based local application fire-extinguishing systems as required by paragraph 5.6, an approved foam-type extinguisher of at least 135 l capacity is not required.”

Chapter XI-1

Special Measures to Enhance Maritime Safety

4 The following new regulation 2-1 is inserted after existing regulation 2:

“Regulation 2-1 – Harmonization of survey periods of cargo ships not subject to the ESP Code

For cargo ships not subject to enhanced surveys under regulation XI-1/2, notwithstanding any other provisions, the intermediate and renewal surveys included in regulation I/10 may be carried out and completed over the corresponding periods as specified in the 2011 ESP Code, as may be amended, and the guidelines developed by the Organization*, as appropriate.”

Partie C

Confinement de l'incendie

Règle 10 – Lutte contre l'incendie

3 Le texte de la dernière phrase du paragraphe 5.1.2.2 est remplacé par le suivant :

« Dans le cas des chaudières pour le service domestique d'une puissance inférieure à 175 kW, ou des chaudières protégées par le dispositif fixe d'extinction de l'incendie à base d'eau à usage local prescrit au paragraphe 5.6, il n'est pas exigé d'extincteur à mousse d'un type approuvé ayant une capacité d'au moins 135 litres. »

Chapitre XI-1

Mesures Spéciales pour renforcer la Sécurité Maritime

4 La nouvelle règle 2-1 ci-après est insérée à la suite de l'actuelle règle 2 :

« Règle 2-1 – Harmonisation des périodes de visites des navires de charge qui ne sont pas visés par le Recueil ESP

Dans le cas des navires de charge qui ne sont pas soumis aux visites renforcées prévues aux termes de la règle XI-1/2, nonobstant toutes autres dispositions, les visites intermédiaires et les visites de renouvellement spécifiées à la règle I/10 peuvent être effectuées et achevées pendant les périodes correspondantes qui sont indiquées dans le Recueil ESP de 2011, tel qu'il pourra être modifié, et dans les directives élaborées par l'Organisation, selon le cas. »

Teil C

Brandunterdrückung

Regel 10 – Brandbekämpfung

3 In Absatz 5.1.2.2 wird der letzte Satz durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Bei Heizkesseln mit weniger als 175 kW Leistung oder Heizkesseln, die durch die in Absatz 5.6 vorgeschriebenen fest eingebauten Objektschutz-Feuerlöschsysteme mit einem Löschmittel auf Wasserbasis geschützt sind, ist ein zugelassener fahrbarer Schaumlöcher mit mindestens 135 l Inhalt nicht erforderlich.“

Kapitel XI-1

Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt

4 Nach der bisherigen Regel 2 wird folgende neue Regel 2-1 eingefügt:

„Regel 2-1 – Vereinheitlichung der Zeiträume für die Besichtigung von Frachtschiffen, die nicht dem ESP-Code unterliegen

Bei Frachtschiffen, die nicht den verschärften Besichtigungen nach Regel XI-1/2 unterliegen, können die in Regel I/10 aufgeführten Zwischen- und Erneuerungsbesichtigungen ungeachtet anderer Bestimmungen in den entsprechenden Zeiträumen durchgeführt und abgeschlossen werden, die im ESP-Code von 2011 in seiner jeweils geänderten Fassung beziehungsweise in den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien+ festgelegt sind.“

+ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die von der Versammlung der Organisation mit Entschliebung A.1104(29) angenommenen Richtlinien von 2015 für Besichtigungen im Rahmen des einheitlichen Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (ESBZ) in ihrer jeweils geänderten Fassung verwiesen.

EntschlieÙung MSC.421(98) (angenommen am 15. Juni 2017)

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

Resolution MSC.421(98) (adopted on 15 June 2017)

Amendments to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974,
as amended

Résolution MSC.421(98) (adoptée le 15 juin 2017)

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

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

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

recalling also article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

having considered, at its ninety-eighth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

- 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 said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2019, 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 the Secretary-General of their objections to the amendments;

Le Comité de la Sécurité Maritime,

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

rappelant également l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (« la Convention »), qui a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

ayant examiné, à sa quatre-vingt-dix-huitième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention,

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 que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2019, 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 mondiale des navires de commerce, n'aient notifié au Secrétaire général qu'ils élèvent une objection contre ces amendements ;

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

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

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

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. Juli 2019 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 Bruttoraumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

- | | | |
|---|--|---|
| <p>3 invites Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2020 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;</p> <p>4 requests the Secretary-General, for the purposes of 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 requests also 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>3. invite les Gouvernements contractants à la Convention à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2020, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus ;</p> <p>4. prie le Secrétaire général de transmettre, en application de l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention ;</p> <p>5. prie également le Secrétaire général de transmettre 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>3. fordert die Vertragsregierungen des Übereinkommens 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. Januar 2020 in Kraft treten;</p> <p>4. ersucht den Generalsekretär, für die Zwecke des Artikels 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

Chapter II-1

Construction – Structure, Subdivision and Stability, Machinery and Electrical installations

Part A

General

Regulation 1 – Application

- 1 The following new paragraphs 1.1.1 and 1.1.2 are inserted after the existing paragraph 1.1:
- “1.1.1 Unless expressly provided otherwise, parts B, B-1, B-2 and B-4 of this chapter shall only apply to ships:
- .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2020; or
 - .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2020; or
 - .3 the delivery of which is on or after 1 January 2024.
- 1.1.2 Unless expressly provided otherwise, for ships not subject to the provisions of subparagraph 1.1.1 but constructed on or after 1 January 2009, the Administration shall:
- .1 ensure that the requirements in parts B, B-1, B-2 and B-4 which are applicable under chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.216(82), MSC.269(85) and MSC.325(90) are complied with; and
 - .2 ensure that the requirements of regulation 19-1 are complied with.”
- 2 The existing paragraph 1.3.4 is deleted.
- 3 The existing paragraph 2 is replaced with the following:
- “2 Unless expressly provided otherwise, for ships constructed before 1 January 2009, the Administration shall:
- .1 ensure that the requirements which are applicable under chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), Resolution 1 of the 1995 SOLAS Conference, MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) and MSC.170(79) are complied with; and
 - .2 ensure that the requirements of regulation 19-1 are complied with.”

Regulation 2 – Definitions

- 4 The existing paragraph 2 is replaced with the following:
- “2 *Amidships* is at the middle of the length (L).”
- 5 The existing paragraphs 9 and 10 are replaced with the following:
- “9 *Draught* (d) is the vertical distance from the keel line at:
- .1 amidships, for ships subject to the provisions of regulation II-1/1.1.1.1; and
 - .2 the mid-point of the subdivision length (L_s), for ships not subject to the provisions of regulation II-1/1.1.1.1 but constructed on or after 1 January 2009;
- to the waterline in question.
- 10 *Deepest subdivision draught* (d_s) is the summer load line draught of the ship.”
- 6 The existing paragraph 13 is replaced with the following:
- “13 *Trim* is the difference between the draught forward and the draught aft, where the draughts are measured at the forward and aft:
- .1 perpendiculars respectively, as defined in the International Convention on Load Lines in force, for ships subject to the provisions of regulation II-1/1.1.1.1; and
 - .2 terminals respectively, for ships not subject to the provisions of regulation II-1/1.1.1.1 but constructed on or after 1 January 2009;
- disregarding any rake of keel.”
- 7 The existing paragraph 19 is replaced with the following:
- “19 *Bulkhead deck* in a passenger ship means the uppermost deck:
- .1 to which the main bulkheads and the ship's shell are carried watertight, for ships subject to the provisions of regulation II-1/1.1.1.1; and

- .2 at any point in the subdivision length (L_s) to which the main bulkheads and the ship's shell are carried watertight and the lowermost deck from which passenger and crew evacuation will not be impeded by water in any stage of flooding for damage cases defined in regulation 8 and in part B-2 of this chapter, for ships not subject to the provisions of regulation II-1/1.1.1.1 but constructed on or after 1 January 2009.

The bulkhead deck may be a stepped deck. In a cargo ship not subject to the provisions of regulation II-1/1.1.1.1 but constructed on or after 1 January 2009, the freeboard deck may be taken as the bulkhead deck."

- 8 The existing paragraph 26 is deleted and remaining paragraphs are renumbered accordingly.

Part B

Subdivision and Stability

Regulation 4 – General

- 9 The existing paragraph 1 and the footnote to existing paragraph 1 are deleted.
- 10 The following new paragraphs 1 and 2 are introduced before the existing paragraph 2:
- "1 Unless expressly provided otherwise, the requirements in parts B-1 to B-4 shall apply to passenger ships.
- 2 For cargo ships, the requirements in parts B-1 to B-4 shall apply as follows:
- 2.1 In part B-1:
- .1 Unless expressly provided otherwise, regulation 5 shall apply to cargo ships and regulation 5-1 shall apply to cargo ships other than tankers, as defined in regulation I/2(h);
- .2 Regulation 6 to regulation 7-3 shall apply to cargo ships having a length (L) of 80 m and upwards, but may exclude those ships subject to the following instruments and shown to comply with the subdivision and damage stability requirements of that instrument:
- .1 Annex I to MARPOL, except that combination carriers (as defined in SOLAS regulation II-2/3.14) with type B freeboards shall be in compliance with regulation 6 to regulation 7-3; or
- .2 the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code); or
- .3 the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code); or
- .4 the damage stability requirements of regulation 27 of the 1966 Load Lines Convention as applied in compliance with resolutions A.320(X) and A.514(13), provided that in the case of cargo ships to which regulation 27(9) applies, main transverse watertight bulkheads, to be considered effective, are spaced according to paragraph (12)(f) of resolution A.320(X), except that ships intended for the carriage of deck cargo shall be in compliance with regulation 6 to regulation 7-3; or
- .5 the damage stability requirements of regulation 27 of the 1988 Load Lines Protocol, except that ships intended for the carriage of deck cargo shall be in compliance with regulation 6 to regulation 7-3; or
- .6 the subdivision and damage stability standards in other instruments** developed by the Organization.
- 2.2 Unless expressly provided otherwise, the requirements in parts B-2 and B-4 shall apply to cargo ships."
- 11 The existing paragraphs 2 to 4 are renumbered accordingly.

Part B-1

Stability

Regulation 5 – Intact stability

- 12 The existing paragraphs 1 and 2 are replaced with the following:
- "1 Every passenger ship, regardless of size, and every cargo ship having a length (L) of 24 m and upwards, shall be inclined upon its completion. The lightship displacement and the longitudinal, transverse and vertical position of its centre of gravity shall be determined. In addition to any other applicable requirements of the present regulations, ships having a length of 24 m and upwards shall as a minimum comply with the requirements of part A of the 2008 IS Code.
- 2 The Administration may allow the inclining test of an individual cargo ship to be dispensed with provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the exempted ship can be obtained from such basic data, as required by regulation 5-1. A lightweight survey shall be carried out upon completion and the ship shall be inclined whenever in comparison with the data derived from the sister ship, a deviation from the lightship displacement exceeding 1% for ships of 160 m or more in length and 2% for ships of 50 m or less in length and as determined by linear interpolation for intermediate lengths or a deviation from the lightship longitudinal centre of gravity exceeding 0.5% of L is found."
- 13 The existing paragraph 5 is replaced with the following:
- "5 At periodical intervals not exceeding five years, a lightweight survey shall be carried out on all passenger ships to verify any changes in lightship displacement and longitudinal centre of gravity. The ship shall be re-inclined whenever, in comparison with the approved stability information, a deviation from the lightship displacement exceeding 2% or a deviation of the longitudinal centre of gravity exceeding 1% of L is found or anticipated."

Regulation 5-1 – Stability information to be supplied to the master

- 14 The existing footnote to the title of the regulation is replaced with the following:

“* Refer also to the *Guidelines for the preparation of intact stability information* (MSC/Circ.456) and the *Revised guidance to the master for avoiding dangerous situations in adverse weather and sea conditions* (MSC.1/Circ.1228).†

† This footnote is for reference purposes only and does not form part of the adopted amendments.”

- 15 The existing regulation 5-1.1 is replaced with the following:

“1 The master shall be supplied with such information to the satisfaction of the Administration as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service. A copy of the stability information shall be furnished to the Administration.”

- 16 The existing paragraph 2.1 is replaced with the following:

“1.1 curves or tables of minimum operational metacentric height (*GM*) and maximum permissible trim versus draught which assures compliance with the intact and damage stability requirements where applicable, alternatively corresponding curves or tables of the maximum allowable vertical centre of gravity (*KG*) and maximum permissible trim versus draught, or with the equivalents of either of these curves or tables;”

- 17 The existing paragraphs 3 and 4 are replaced with the following:

“3 The intact and damage stability information required by regulation 5-1.2 shall be presented as consolidated data and encompass the full operating range of draught and trim. Applied trim values shall coincide in all stability information intended for use on board. Information not required for determination of stability and trim limits should be excluded from this information.

4 If the damage stability is calculated in accordance with regulation 6 to regulation 7-3 and, if applicable, with regulations 8 and 9.8, a stability limit curve is to be determined using linear interpolation between the minimum required *GM* assumed for each of the three draughts d_s , d_p and d_l . When additional subdivision indices are calculated for different trims, a single envelope curve based on the minimum values from these calculations shall be presented. When it is intended to develop curves of maximum permissible *KG* it shall be ensured that the resulting maximum *KG* curves correspond with a linear variation of *GM*.

5 As an alternative to a single envelope curve, the calculations for additional trims may be carried out with one common *GM* for all of the trims assumed at each subdivision draught. The lowest values of each partial index A_s , A_p and A_l across these trims shall then be used in the summation of the attained subdivision index *A* according to regulation 7.1. This will result in one *GM* limit curve based on the *GM* used at each draught. A trim limit diagram showing the assumed trim range shall be developed.”

- 18 The existing paragraph 5 is renumbered accordingly and amended to read as follows:

“6 When curves or tables of minimum operational metacentric height (*GM*) or maximum allowable *KG* versus draught are not provided, the master shall ensure that the operating condition does not deviate from approved loading conditions, or verify by calculation that the stability requirements are satisfied for this loading condition.”

Regulation 6 – Required subdivision index R

- 19 The existing chapeau in paragraph 2 is replaced with the following:

“2 For ships to which the damage stability requirements of this part apply, the degree of subdivision to be provided shall be determined by the required subdivision index *R*, as follows:”

- 20 The existing chapeau in paragraph 2.2 is replaced with the following:

“2.2 In the case of cargo ships not less than 80 m in length (*L*) and not greater than 100 m in length (L_s):”

- 21 The text in the existing paragraph 2.3 is replaced with the following:

“2.3 In the case of passenger ships:

<i>Persons on board</i>	<i>R</i>
$N < 400$	$R = 0.722$
$400 \leq N \leq 1,350$	$R = N / 7,580 + 0.66923$
$1,350 < N \leq 6,000$	$R = 0.0369 \times \ln(N + 89.048) + 0.579$
$N > 6,000$	$R = 1 - (852.5 + 0.03875 \times N) / (N + 5,000)$

Where:

N = total number of persons on board.”

- 22 The existing paragraph 2.4 is deleted.

Regulation 7 – Attained subdivision index A

- 23 The first sentence of the existing paragraph 1 is replaced with the following:

“1 An attained subdivision index *A* is obtained by the summation of the partial indices A_s , A_p and A_l , weighted as shown and calculated for the draughts d_s , d_p and d_l defined in regulation 2 in accordance with the following formula:”

- 24 The existing paragraphs 2 and 3 are replaced with the following:

“2 As a minimum, the calculation of *A* shall be carried out at the level trim for the deepest subdivision draught d_s and the partial subdivision draught d_p . The estimated service trim may be used for the light service draught d_l . If, in any anticipated service condition within the draught range from d_s to d_l , the trim variation in comparison with the calculated trims is greater than 0.5% of *L*, one or more additional calculations of *A* are to be performed for the same draughts but including sufficient trims to ensure that, for all intended service conditions, the difference in trim in comparison with the reference trim used for one calculation will be not more than 0.5% of *L*. Each additional calculation of *A* shall comply with regulation 6.1.

3 When determining the positive righting lever (*GZ*) of the residual stability curve in the intermediate and final equilibrium stages of flooding, the displacement used should be that of the intact loading condition. All calculations should be done with the ship freely trimming.”

Regulation 7-1 – Calculation of the factor p_i

25 In the existing paragraph 1, the text of the notation for the mean transverse distance *b* is replaced with the following:

“*b* = the mean transverse distance in metres measured at right angles to the centreline at the deepest subdivision draught between the shell and an assumed vertical plane extended between the longitudinal limits used in calculating the factor p_i and which is a tangent to, or common with, all or part of the outermost portion of the longitudinal bulkhead under consideration. This vertical plane shall be so orientated that the mean transverse distance to the shell is a maximum, but not more than twice the least distance between the plane and the shell. If the upper part of a longitudinal bulkhead is below the deepest subdivision draught the vertical plane used for determination of *b* is assumed to extend upwards to the deepest subdivision waterline. In any case, *b* is not to be taken greater than *B/2*.”

Regulation 7-2 – Calculation of the factor s_i

26 The existing paragraphs 2 to 4.1.2 are replaced with the following:

“2 For passenger ships, and cargo ships fitted with cross-flooding devices, the factor $s_{\text{intermediate},i}$ is taken as the least of the *s*-factors obtained from all flooding stages including the stage before equalization, if any, and is to be calculated as follows:

$$s_{\text{intermediate},i} = \left[\frac{GZ_{\text{max}}}{0.05} \times \frac{\text{Range}}{7} \right]^{\frac{1}{4}}$$

where GZ_{max} is not to be taken as more than 0.05 m and *Range* as not more than 7°. $s_{\text{intermediate},i} = 0$, if the intermediate heel angle exceeds 15° for passenger ships and 30° for cargo ships.

For cargo ships not fitted with cross-flooding devices the factor $s_{\text{intermediate},i}$ is taken as unity, except if the Administration considers that the stability in intermediate stages of flooding may be insufficient, it should require further investigation thereof.

For passenger and cargo ships, where cross-flooding devices are fitted, the time for equalization shall not exceed 10 min.

3 The factor $s_{\text{final},i}$ shall be obtained from the formula:

$$s_{\text{final},i} = K \times \left[\frac{GZ_{\text{max}}}{TGZ_{\text{max}}} \times \frac{\text{Range}}{TRange} \right]^{\frac{1}{4}}$$

where:

GZ_{max} is not to be taken as more than TGZ_{max} ;

Range is not to be taken as more than *TRange*;

$TGZ_{\text{max}} = 0.20$ m, for ro-ro passenger ships each damage case that involves a ro-ro space,

$TGZ_{\text{max}} = 0.12$ m, otherwise;

TRange = 20°, for ro-ro passenger ships each damage case that involves a ro-ro space,

TRange = 16°, otherwise;

$K = 1$ if $\theta_e \leq \theta_{\text{min}}$

$K = 0$ if $\theta_e \geq \theta_{\text{max}}$

$$K = \sqrt{\frac{\theta_{\text{max}} - \theta_e}{\theta_{\text{max}} - \theta_{\text{min}}}} \text{ otherwise,}$$

where:

θ_{min} is 7° for passenger ships and 25° for cargo ships; and

θ_{max} is 15° for passenger ships and 30° for cargo ships.

4 The factor $s_{\text{mom},i}$ is applicable only to passenger ships (for cargo ships $s_{\text{mom},i}$ shall be taken as unity) and shall be calculated at the final equilibrium from the formula:

$$s_{\text{mom},i} = \frac{(GZ_{\text{max}} - 0.04) \times \text{Displacement}}{M_{\text{heel}}}$$

where:

Displacement is the intact displacement at the respective draught (d_s , d_p or d_l).

M_{heel} is the maximum assumed heeling moment as calculated in accordance with subparagraph 4.1; and

$s_{\text{mom},i} \leq 1$

4.1 The heeling moment M_{heel} is to be calculated as follows:

$M_{\text{heel}} = \text{maximum} (M_{\text{passenger}} \text{ or } M_{\text{wind}} \text{ or } M_{\text{survivalcraft}})$

4.1.1 $M_{\text{passenger}}$ is the maximum assumed heeling moment resulting from movement of passengers, and is to be obtained as follows:

$$M_{\text{passenger}} = (0.075 \times N_p) \times (0.45 \times B) \text{ (tm)}$$

where:

N_p is the maximum number of passengers permitted to be on board in the service condition corresponding to the deepest subdivision draught under consideration; and

B is the breadth of the ship as defined in regulation 2.8.

Alternatively, the heeling moment may be calculated assuming the passengers are distributed with 4 persons per square metre on available deck areas towards one side of the ship on the decks where muster stations are located and in such a way that they produce the most adverse heeling moment. In doing so, a weight of 75 kg per passenger is to be assumed.

4.1.2 M_{wind} is the maximum assumed wind moment acting in a damage situation:

$$M_{\text{wind}} = (P \times A \times Z) / 9,806 \text{ (tm)}$$

where:

$$P = 120 \text{ N/m}^2;$$

A = projected lateral area above waterline;

Z = distance from centre of lateral projected area above waterline to $T/2$; and

T = respective draught (d_s , d_p or d_l)."

27 The existing paragraph 5 is replaced with the following:

"5 Unsymmetrical flooding is to be kept to a minimum consistent with the efficient arrangements. Where it is necessary to correct large angles of heel, the means adopted shall, where practicable, be self-acting, but in any case where controls to equalization devices are provided they shall be operable from above the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships. These fittings together with their controls shall be acceptable to the Administration. Suitable information concerning the use of equalization devices shall be supplied to the master of the ship."

28 The existing chapeau of paragraph 5.2 is replaced with the following:

"5.2 The factor s_i is to be taken as zero in those cases where the final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, immerses:"

29 The existing paragraph 5.3 is replaced with the following:

"5.3 The factor s_i is to be taken as zero if, taking into account sinkage, heel and trim, any of the following occur in any intermediate stage or in the final stage of flooding:

- .1 immersion of any vertical escape hatch in the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships intended for compliance with chapter II-2;
- .2 any controls intended for the operation of watertight doors, equalization devices, valves on piping or on ventilation ducts intended to maintain the integrity of watertight bulkheads from above the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships become inaccessible or inoperable; and
- .3 immersion of any part of piping or ventilation ducts located within the assumed extent of damage and carried through a watertight boundary if this can lead to the progressive flooding of compartments not assumed as flooded."

30 The existing paragraph 5.5 is replaced with the following:

"5.5 Except as provided in paragraph 5.3.1, openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, remotely operated sliding watertight doors, sidescuttles of the non-opening type as well as watertight access doors and watertight hatch covers required to be kept closed at sea need not be considered."

Regulation 8 – Special requirements concerning passenger ship stability

31 The existing paragraphs 1 and 2, and the chapeau of paragraph 3 are replaced with the following:

"1 A passenger ship intended to carry 400 or more persons shall have watertight subdivision abaft the collision bulkhead so that $s_i = 1$ for a damage involving all the compartments within $0.08L$ measured from the forward perpendicular for the three loading conditions used to calculate the attained subdivision index A . If the attained subdivision index A is calculated for different trims, this requirement shall also be satisfied for those loading conditions.

2 A passenger ship intended to carry 36 or more persons is to be capable of withstanding damage along the side shell to an extent specified in paragraph 3. Compliance with this regulation is to be achieved by demonstrating that s_i , as defined in regulation 7-2, is not less than 0.9 for the three loading conditions used to calculate the attained subdivision index A . If the attained subdivision index A is calculated for different trims, this requirement shall also be satisfied for those loading conditions.

3 The damage extent to be assumed when demonstrating compliance with paragraph 2, is to be dependent on the total number of persons carried, and L , such that:"

32 The existing paragraph 3.2 is replaced with the following:

"2 where 400 or more persons are to be carried, a damage length of $0.03L$, but not less than 3 m is to be assumed at any position along the side shell, in conjunction with a penetration inboard of $0.1B$ but not less than 0.75 m measured inboard from the ship side, at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision draught;"

33 The existing paragraph 3.4 is replaced with the following:

"4 where 36 persons are carried, a damage length of $0.015L$ but not less than 3 m is to be assumed, in conjunction with a penetration inboard of $0.05B$ but not less than 0.75 m; and"

Regulation 8-1 – System capabilities and operational information after a flooding casualty on passenger ships

2 Availability of essential systems in case of flooding damage

34 The existing text is replaced with the following:

“A passenger ship shall be designed so that the systems specified in regulation II-2/21.4 remain operational when the ship is subject to flooding of any single watertight compartment.”

3 Operational information after a flooding casualty

35 The text of the existing chapeau is replaced with the following:

“For the purpose of providing operational information to the Master for safe return to port after a flooding casualty, passenger ships shall have:”

36 The existing footnote to the regulation is replaced with the following:

“* Refer to the *Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port by own power or under tow* (MSC.1/Circ.1400) and the *Revised guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port* (MSC.1/Circ.1532).†

† This footnote is for reference purposes only and does not form part of the adopted amendments.”

Part B-2

Subdivision, watertight and weathertight integrity

Regulation 9 – Double bottoms in passenger ships and cargo ships other than tankers

37 The existing paragraph 3 is replaced with the following:

“3.1 Small wells constructed in the double bottom in connection with drainage arrangements shall not extend downward more than necessary. The vertical distance from the bottom of such a well to a plane coinciding with the keel line shall not be less than $h/2$ or 500 mm, whichever is greater, or compliance with paragraph 8 of this regulation shall be shown for that part of the ship.

3.2 Other wells (e.g. for lubricating oil under main engines) may be permitted by the Administration if satisfied that the arrangements give protection equivalent to that afforded by a double bottom complying with this regulation.

3.2.1 For a cargo ship of 80 m in length and upwards or for a passenger ship, proof of equivalent protection is to be shown by demonstrating that the ship is capable of withstanding bottom damages as specified in paragraph 8. Alternatively, wells for lubricating oil below main engines may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that the vertical distance between the well bottom and a plane coinciding with the keel line is not less than $h/2$ or 500 mm, whichever is greater.

3.2.2 For cargo ships of less than 80 m in length the arrangements shall provide a level of safety to the satisfaction of the Administration.”

38 The existing paragraphs 6 to 8 are replaced with the following:

“6 Any part of a cargo ship of 80 m in length and upwards or of a passenger ship that is not fitted with a double bottom in accordance with paragraphs 1, 4 or 5, as specified in paragraph 2, shall be capable of withstanding bottom damages, as specified in paragraph 8, in that part of the ship. For cargo ships of less than 80 m in length the alternative arrangements shall provide a level of safety to the satisfaction of the Administration.

7 In the case of unusual bottom arrangements in a cargo ship of 80 m in length and upwards or a passenger ship, it shall be demonstrated that the ship is capable of withstanding bottom damages as specified in paragraph 8. For cargo ships of less than 80 m in length the alternative arrangements shall provide a level of safety to the satisfaction of the Administration.

8 Compliance with paragraphs 3.1, 3.2.1, 6 or 7 is to be achieved by demonstrating that s_i , when calculated in accordance with regulation 7-2, is not less than 1 for all service conditions when subject to bottom damage with an extent specified in subparagraph .2 below for any position in the affected part of the ship:

.1 Flooding of such spaces shall not render emergency power and lighting, internal communication, signals or other emergency devices inoperable in other parts of the ship.

.2 Assumed extent of damage shall be as follows:

	For 0.3 L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
Longitudinal extent	$1/3 L^{2/3}$ or 14.5 m, whichever is less	$1/3 L^{2/3}$ or 14.5 m, whichever is less
Transverse extent	$B/6$ or 10 m, whichever is less	$B/6$ or 5 m, whichever is less
Vertical extent, measured from the keel line	$B/20$, to be taken not less than 0.76 m and not more than 2 m	$B/20$, to be taken not less than 0.76 m and not more than 2 m

.3 If any damage of a lesser extent than the maximum damage specified in .2 would result in a more severe condition, such damage should be considered.”

Regulation 10 – Construction of watertight bulkheads

39 The existing paragraph 1 is replaced with the following:

“1 Each watertight subdivision bulkhead, whether transverse or longitudinal, shall be constructed having scantlings as specified in regulation 2.17. In all cases, watertight subdivision bulkheads shall be capable of supporting at least the pressure due to a head of water up to the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships.”

Regulation 12 – Peak and machinery space bulkheads, shaft tunnels, etc.

40 The existing paragraph 1 is replaced with the following:

“1 A collision bulkhead shall be fitted which shall be watertight up to the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships. This bulkhead shall be located at a distance from the forward perpendicular of not less than $0.05L$ or 10 m, whichever is the less, and, except as may be permitted by the Administration, not more than $0.08L$ or $0.05L + 3$ m, whichever is the greater.

2 The ship shall be so designed that s_f calculated in accordance with regulation 7-2 will not be less than 1 at the deepest subdivision draught loading condition, level trim or any forward trim loading conditions, if any part of the ship forward of the collision bulkhead is flooded without vertical limits.”

41 The existing paragraphs 2 to 10 are replaced with the following:

“3 Where any part of the ship below the waterline extends forward of the forward perpendicular, e.g. a bulbous bow, the distances stipulated in paragraph 1 shall be measured from a point either:

- .1 at the mid-length of such extension;
- .2 at a distance $0.015L$ forward of the forward perpendicular; or
- .3 at a distance 3 m forward of the forward perpendicular,

whichever gives the smallest measurement.

4 The bulkhead may have steps or recesses provided they are within the limits prescribed in paragraph 1 or 3.

5 No doors, manholes, access openings, ventilation ducts or any other openings shall be fitted in the collision bulkhead below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships.

6.1 Except as provided in paragraph 6.2, the collision bulkhead may be pierced below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships by not more than one pipe for dealing with fluid in the forepeak tank, provided that the pipe is fitted with a screw-down valve capable of being operated from above the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships, the valve being located inside the forepeak at the collision bulkhead. The Administration may, however, authorize the fitting of this valve on the after side of the collision bulkhead provided that the valve is readily accessible under all service conditions and the space in which it is located is not a cargo space. Alternatively, for cargo ships, the pipe may be fitted with a butterfly valve suitably supported by a seat or flanges and capable of being operated from above the freeboard deck. All valves shall be of steel, bronze or other approved ductile material. Valves of ordinary cast iron or similar material are not acceptable.

6.2 If the forepeak is divided to hold two different kinds of liquids the Administration may allow the collision bulkhead to be pierced below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships by two pipes, each of which is fitted as required by paragraph 6.1, provided the Administration is satisfied that there is no practical alternative to the fitting of such a second pipe and that, having regard to the additional subdivision provided in the forepeak, the safety of the ship is maintained.

7 Where a long forward superstructure is fitted, the collision bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships. The extension need not be fitted directly above the bulkhead below provided that all parts of the extension, including any part of the ramp attached to it are located within the limits prescribed in paragraph 1 or 3, with the exception permitted by paragraph 8 and that the part of the deck which forms the step is made effectively weathertight. The extension shall be so arranged as to preclude the possibility of the bow door or ramp, where fitted, causing damage to it in the case of damage to, or detachment of, a bow door or any part of the ramp.

8 Where bow doors are fitted and a sloping loading ramp forms part of the extension of the collision bulkhead above the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships the ramp shall be weathertight over its complete length. In cargo ships the part of the ramp which is more than 2.3 m above the freeboard deck may extend forward of the limit specified in paragraph 1 or 3. Ramps not meeting the above requirements shall be disregarded as an extension of the collision bulkhead.

9 The number of openings in the extension of the collision bulkhead above the freeboard deck shall be restricted to the minimum compatible with the design and normal operation of the ship. All such openings shall be capable of being closed weathertight.

10 Bulkheads shall be fitted separating the machinery space from cargo and accommodation spaces forward and aft and made watertight up to the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships. An afterpeak bulkhead shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck or the freeboard deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stepped below the bulkhead deck or the freeboard deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

11 In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces of moderate volume. In passenger ships the stern gland shall be situated in a watertight shaft tunnel or other watertight space separate from the stern tube compartment and of such volume that, if flooded by leakage through the stern gland, the bulkhead deck will not be immersed. In cargo ships other measures to minimize the danger of water penetrating into the ship in case of damage to stern tube arrangements may be taken at the discretion of the Administration.”

Regulation 13 – Openings in watertight bulkheads below the bulkhead deck in passenger ships

42 The existing paragraph 11.1 is replaced with the following:

“11.1 Where trunkways or tunnels for access from crew accommodation to the machinery spaces, for piping, or for any other purpose are carried through watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of regulation 16-1. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the bulkhead deck. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.”

Regulation 15 – Openings in the shell plating below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships

43 The existing paragraphs 4 and 5.1 are replaced with the following:

“4 Efficient hinged inside deadlights so arranged that they can be easily and effectively closed and secured watertight, shall be fitted to all sidescuttles except that abaft one eighth of the ship’s length from the forward perpendicular and above a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 3.7 m plus 2.5% of the breadth of the ship above the deepest subdivision draught, the deadlights may be portable in passenger accommodation, unless the deadlights are required by the International Convention on Load Lines in force to be permanently attached in their proper positions. Such portable deadlights shall be stowed adjacent to the sidescuttles they serve.

5.1 No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo.”

44 The existing paragraph 8.2.1 is replaced with the following:

“8.2.1 Subject to the requirements of the International Convention on Load Lines in force, and except as provided in paragraph 8.3, each separate discharge led through the shell plating from spaces below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships shall be provided with either one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships or with two automatic non-return valves without positive means of closing, provided that the inboard valve is situated above the deepest subdivision draught and is always accessible for examination under service conditions. Where a valve with positive means of closing is fitted, the operating position above the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships shall always be readily accessible and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.”

45 The existing paragraph 8.4 is replaced with the following:

“8.4 Moving parts penetrating the shell plating below the deepest subdivision draught shall be fitted with a watertight sealing arrangement acceptable to the Administration. The inboard gland shall be located within a watertight space of such volume that, if flooded, the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships will not be submerged. The Administration may require that if such compartment is flooded, essential or emergency power and lighting, internal communication, signals or other emergency devices must remain available in other parts of the ship.”

Regulation 16 – Construction and initial tests of watertight doors, sidescuttles, etc.

46 The title of the regulation is replaced with the following:

“Regulation 16 – Construction and initial tests of watertight closures”

47 The existing paragraphs 1 and 2 are replaced with the following:

“1.1 The design, materials and construction of all watertight closures such as doors, hatches, sidescuttles, gangway and cargo ports, valves, pipes, ash-chutes and rubbish-chutes referred to in these regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

1.2 Such valves, doors, hatches and mechanisms shall be suitably marked to ensure that they may be properly used to provide maximum safety.

1.3 The frames of vertical watertight doors shall have no groove at the bottom in which dirt might lodge and prevent the door closing properly.

2 Watertight doors and hatches shall be tested by water pressure to the maximum head of water they might sustain in a final or intermediate stage of flooding. For cargo ships not covered by damage stability requirements, watertight doors and hatches shall be tested by water pressure to a head of water measured from the lower edge of the opening to one metre above the freeboard deck. Where testing of individual doors and hatches is not carried out because of possible damage to insulation or outfitting items, testing of individual doors and hatches may be replaced by a prototype pressure test of each type and size of door or hatch with a test pressure corresponding at least to the head required for the individual location. The prototype test shall be carried out before the door or hatch is fitted. The installation method and procedure for fitting the door or hatch on board shall correspond to that of the prototype test. When fitted on board, each door or hatch shall be checked for proper seating between the bulkhead, the frame and the door or between deck, the coaming and the hatch.”

Regulation 16-1 – Construction and initial tests of watertight decks, trunks, etc.

48 The existing paragraphs 2 and 3 are replaced with the following:

“2 In passenger ships, where a ventilation trunk passing through a structure penetrates a watertight area of the bulkhead deck, the trunk shall be capable of withstanding the water pressure that may be present within the trunk, after having taken into account the maximum heel angle during flooding, in accordance with regulation 7-2.

3 In ro-ro passenger ships, where all or part of the penetration of the bulkhead deck is on the main ro-ro deck, the trunk shall be capable of withstanding impact pressure due to internal water motions (sloshing) of water trapped on the ro-ro deck.”

Regulation 17 – Internal watertight integrity of passenger ships above the bulkhead deck

49 The existing paragraph 3 is replaced with the following:

“3 Air pipes terminating within a superstructure which are not fitted with watertight means of closure shall be considered as unprotected openings when applying regulation 7-2.6.1.1.”

Part B-4
Stability management

Regulation 19 – Damage control information

50 The existing paragraph 2 is deleted and the remaining paragraphs are renumbered accordingly.

51 The following new regulation 19-1 is introduced after the existing regulation 19:

“Regulation 19-1 – Damage control drills for passenger ships

1 This regulation applies to passenger ships constructed before, on or after 1 January 2020.

2 A damage control drill shall take place at least every three months. The entire crew need not participate in every drill, but only those crew members with damage control responsibilities.

3 The damage control drill scenarios shall vary each drill so that emergency conditions are simulated for different damage conditions and shall, as far as practicable, be conducted as if there were an actual emergency.

4 Each damage control drill shall include:

- .1 for crew members with damage control responsibilities, reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list required by regulation III/8;
- .2 use of the damage control information and the on board damage stability computer, if fitted, to conduct stability assessments for the simulated damage conditions;
- .3 establishment of the communications link between the ship and shore-based support, if provided;
- .4 operation of watertight doors and other watertight closures;
- .5 demonstrating proficiency in the use of the flooding detection system, if fitted, in accordance with muster list duties;
- .6 demonstrating proficiency in the use of cross-flooding and equalization systems, if fitted, in accordance with muster list duties;
- .7 operation of bilge pumps and checking of bilge alarms and automatic bilge pump starting systems; and
- .8 instruction in damage survey and use of the ship’s damage control systems.

5 At least one damage control drill each year shall include activation of the shore-based support, if provided in compliance with regulation II-1/8-1.3, to conduct stability assessments for the simulated damage conditions.

6 Every crew member with assigned damage control responsibilities shall be familiarized with their duties and about the damage control information before the voyage begins.

7 A record of each damage control drill shall be maintained in the same manner as prescribed for the other drills in regulation III/19.5.”

52 The existing title and paragraph 1 of regulation 20 are replaced with the following:

“Regulation 20 – Loading of ships

1 On completion of loading of the ship and prior to its departure, the master shall determine the ship’s trim and stability and also ascertain and record that the ship is upright and in compliance with stability criteria in relevant regulations. The determination of the ship’s stability shall always be made by calculation or by ensuring that the ship is loaded according to one of the precalculated loading conditions within the approved stability information. The Administration may accept the use of an electronic loading and stability computer or equivalent means for this purpose.”

Regulation 21 – Periodical operation and inspection of watertight doors, etc. in passenger ships

53 The existing paragraph 1 is replaced with the following:

“1 Operational tests of watertight doors, sidescuttles, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-chutes and rubbish-chutes shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete set of operational tests shall be held before the voyage commences, and others thereafter at least once a week during the voyage.”

54 The existing paragraph 4 is replaced with the following:

“4 A record of all operational tests and inspections required by this regulation shall be recorded in the logbook with an explicit record of any defects which may be disclosed.”

Regulation 22 – Prevention and control of water ingress, etc.

55 In the existing paragraph 1, at the end of the first sentence, the words “paragraphs 3 and 4” are replaced with “paragraph 3”.

56 The existing paragraph 2 is replaced with the following:

“2 Watertight doors located below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships having a maximum clear opening width of more than 1.2 m shall be kept closed during navigation, except for limited periods when absolutely necessary as determined by the Administration.”

57 The existing paragraph 3 is replaced with the following:

“3 A watertight door may be opened during navigation to permit the passage of passengers or crew, or when work in the immediate vicinity of the door necessitates it being opened. The door must be immediately closed when transit through the door is complete or when the task which necessitated it being open is finished. The Administration shall authorize that such a watertight door may be opened during navigation only after careful consideration of the impact on ship operations and survivability taking into account guidance issued by the Organization. A watertight door permitted to be opened during navigation shall be clearly indicated in the ship’s stability information and shall always be ready to be immediately closed.”

58 The existing paragraphs 4 to 8 are replaced with the following:

“4 Portable plates on bulkheads shall always be in place before the voyage commences, and shall not be removed during navigation except in case of urgent necessity at the discretion of the master. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints are watertight. Power-operated sliding watertight doors permitted in machinery spaces in accordance with regulation 13.10 shall be closed before the voyage commences and shall remain closed during navigation except in case of urgent necessity at the discretion of the master.

5 Watertight doors fitted in watertight bulkheads dividing cargo between deck spaces in accordance with regulation 13.9.1 shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during navigation. The time at which such doors are opened or closed shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration.

6 Gangway, cargo and fuelling ports fitted below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships shall be effectively closed and secured watertight before voyage commences, and shall be kept closed during navigation.

7 The following doors, located above the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships, shall be closed and locked before the voyage commences and shall remain closed and locked until the ship is at its next berth:

- .1 cargo loading doors in the shell or the boundaries of enclosed superstructures;
- .2 bow visors fitted in positions as indicated in paragraph 7.1;
- .3 cargo loading doors in the collision bulkhead; and
- .4 ramps forming an alternative closure to those defined in paragraphs 7.1 to 7.3 inclusive.”

59 The existing paragraph 9 is renumbered as paragraph 8, and the existing paragraphs 10 to 16 are replaced with the following:

“9 Notwithstanding the requirements of paragraphs 7.1 and 7.4, the Administration may authorize that particular doors can be opened at the discretion of the master, if necessary for the operation of the ship or the embarking and disembarking of passengers when the ship is at safe anchorage and provided that the safety of the ship is not impaired.

10 The master shall ensure that an effective system of supervision and reporting of the closing and opening of the doors referred to in paragraph 7 is implemented.

11 The master shall ensure, before any voyage commences, that an entry in such log-book as may be prescribed by the Administration is made of the time the doors specified in paragraph 12 are closed and the time at which particular doors are opened in accordance with paragraph 13.

12 Hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, cargo and bunkering ports and other openings, which are required by these regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the voyage commences. The time at which such doors are opened and closed (if permissible under these regulations) shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration.

13 Where in a between-deck, the sills of any of the sidescuttles referred to in regulation 15.3.2 are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side of passenger ships and the freeboard deck at side of cargo ships, and having its lowest point 1.4 m plus 2.5% of the breadth of the ship above the water when the voyage commences, all the sidescuttles in that between-deck shall be closed watertight and locked before the voyage commences, and they shall not be opened before the ship arrives at the next port. In the application of this paragraph the appropriate allowance for fresh water may be made when applicable.

- .1 The time at which such sidescuttles are opened in port and closed and locked before the voyage commences shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration.
- .2 For any ship that has one or more sidescuttles so placed that the requirements of paragraph 13 would apply when it was floating at its deepest subdivision draught, the Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line drawn parallel to the bulkhead deck at side of passenger ships and the freeboard deck at side of cargo ships, and having its lowest point 1.4 m plus 2.5% of the breadth of the ship above the waterline corresponding to the limiting mean draught, and at which it will therefore be permissible for the voyage to commence without them being closed and locked and to be opened during navigation on the responsibility of the master during navigation. In tropical zones as defined in the International Convention on Load Lines in force, this limiting draught may be increased by 0.3 m.

14 Sidescuttles and their deadlights which will not be accessible during navigation shall be closed and secured before the voyage commences.

15 If cargo is carried in spaces referred to in regulation 15.5.2, the sidescuttles and their deadlights shall be closed watertight and locked before the cargo is shipped and the time at which such scuttles and deadlights are closed and locked shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration.”

60 The existing paragraph 17 is renumbered as paragraph 16.

Regulation 22-1 – Flooding detection systems for passenger ships carrying 36 or more persons constructed on or after 1 July 2010

61 In regulation 22-1, the words “constructed on or after 1 July 2010” are removed from the end of the existing title.

Regulation 23 – Special requirements for ro-ro passenger ships

62 The existing text of this regulation is replaced with the following:

“1 Special category spaces and ro-ro spaces shall be continuously patrolled or monitored by effective means, such as television surveillance, so that any movement of vehicles in adverse weather conditions and unauthorized access by passengers thereto can be detected during navigation.

2 Documented operating procedures for closing and securing all shell doors, loading doors and other closing appliances which, if left open or not properly secured, could, in the opinion of the Administration, lead to flooding of a special category space or ro-ro space, shall be kept on board and posted at an appropriate place.

3 All accesses from the ro-ro deck and vehicle ramps that lead to spaces below the bulkhead deck shall be closed before the voyage commences and shall remain closed until the ship is at its next berth.

4 The master shall ensure that an effective system of supervision and reporting of the closing and opening of such accesses referred to in paragraph 3 is implemented.

5 The master shall ensure, before the voyage commences, that an entry in the log-book, as required by regulation 22.12, is made of the time of the last closing of the accesses referred to in paragraph 3.

6 Notwithstanding the requirements of paragraph 3, the Administration may permit some accesses to be opened during the voyage, but only for a period sufficient to permit through passage and, if required, for the essential working of the ship.

7 All transverse or longitudinal bulkheads which are taken into account as effective to confine the seawater accumulated on the ro-ro deck shall be in place and secured before the voyage commences and remain in place and secured until the ship is at its next berth.

8 Notwithstanding the requirements of paragraph 7, the Administration may permit some accesses within such bulkheads to be opened during the voyage but only for sufficient time to permit through passage and, if required, for the essential working of the ship.

9 In all ro-ro passenger ships, the master or the designated officer shall ensure that, without the expressed consent of the master or the designated officer, no passengers are allowed access to an enclosed ro-ro deck during navigation."

63 In regulation 24, the existing title and paragraph 1 are replaced with the following:

"Regulation 24 – Additional requirements for prevention and control of water ingress, etc. in cargo ships

1 Openings in the shell plating below the deck limiting the vertical extent of damage shall be kept permanently closed during navigation."

64 The existing paragraph 3 is replaced with the following:

"3 Watertight doors or ramps fitted to internally subdivide large cargo spaces shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during navigation. The time at which such doors are opened or closed shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration."

Part C

Machinery Installations

Regulation 35-1 – Bilge pumping arrangements

65 The following new sentence is added at the end of the existing paragraph 2.6:

"For ships subject to the provisions of regulation II-1/1.1.1.1, for the special hazards associated with loss of stability when fitted with fixed pressure water-spraying fire-extinguishing systems refer to regulation II-2/20.6.1.4."

66 In paragraph 3.2, the existing text of the whole volume of the passenger and crew spaces below the bulkhead deck *P* is replaced with the following:

"*P* = the whole volume of the passenger and crew spaces below the bulkhead deck (cubic metres), which are provided for the accommodation and use of passengers and crew, excluding baggage, store and provision rooms;"

67 In paragraph 3.4, the existing chapeau is replaced with the following:

"3.4 On a ship of 91.5 m in length *L* and upwards or having a bilge pump numeral, calculated in accordance with paragraph 3.2, of 30 or more, the arrangements shall be such that at least one power bilge pump shall be available for use in all flooding conditions which the ship is required to withstand, and, for ships subject to the provisions of regulation II-1/1.1.1.1, in all flooding conditions derived from consideration of minor damages as specified in regulation 8 as follows:"

68 The following new sentence is added at the end of the existing paragraph 3.10:

"For ships subject to the provisions of regulation II-1/1.1.1.1, the deepest subdivision load line shall be taken as the deepest subdivision draught."

Chapter II-2

Construction – Fire Protection, Fire Detection and Fire Extinction

Part A

General

Regulation 3 – Definitions

69 Regulation II-2/3.56 is replaced as follows:

"56 Vehicle carrier means a cargo ship which only carries cargo in ro-ro spaces or vehicle spaces, and which is designed for the carriage of unoccupied motor vehicles without cargo, as cargo."

Part C

Suppression of Fire

Regulation 9 – Containment of fire

70 The following new paragraphs 4.1.3.4 to 4.1.3.6 are added after the existing paragraph 4.1.3.3:

“4.1.3.4 Notwithstanding the requirement in paragraph 4.1.3.3, the requirements in paragraphs 4.1.3.5 and 4.1.3.6 shall apply to ships constructed on or after 1 January 2020.

4.1.3.5 For ships carrying more than 36 passengers, windows facing survival craft, embarkation and assembly stations, external stairs and open decks used for escape routes, and windows situated below liferaft and escape slide embarkation areas shall have fire integrity as required in table 9.1. Where automatic dedicated sprinkler heads are provided for windows, “A-0” windows may be accepted as equivalent. To be considered under this paragraph, the sprinkler heads must either be:

- .1 dedicated heads located above the windows, and installed in addition to the conventional ceiling sprinklers; or
- .2 conventional ceiling sprinkler heads arranged such that the window is protected by an average application rate of at least 5 l/min per square metre and the additional window area is included in the calculation of the area of coverage; or
- .3 water-mist nozzles that have been tested and approved in accordance with the Guidelines approved by the Organization; and

Windows located in the ship’s side below the lifeboat embarkation area shall have fire integrity at least equal to “A-0” class.

4.1.3.6 For ships carrying not more than 36 passengers, windows facing survival craft and escape slide, embarkation areas and windows situated below such areas shall have fire integrity at least equal to “A-0” class.”

Part G

Special Requirements

Regulation 20 – Protection of vehicle, special category and ro-ro spaces

71 The existing paragraph 2.1 is renumbered as 2.1.1 and the following paragraph 2.1.2 is added after the renumbered paragraph 2.1.1:

“2.1.2 On all ships, vehicles with fuel in their tanks for their own propulsion may be carried in cargo spaces other than vehicle, special category or ro-ro spaces, provided that all the following conditions are met:

- .1 the vehicles do not use their own propulsion within the cargo spaces;
- .2 the cargo spaces are in compliance with the appropriate requirements of regulation 19; and
- .3 the vehicles are carried in accordance with the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1.”

Regulation 20-1 – Requirements for vehicle carriers carrying motor vehicles with compressed hydrogen or natural gas in their tanks for their own propulsion as cargo

72 The existing paragraph 2.1 is replaced with the following:

“2.1 In addition to complying with the requirements of regulation 20, as appropriate, vehicle carriers constructed on or after 1 January 2016 intended for the carriage of motor vehicles with compressed hydrogen or compressed natural gas in their tanks for their own propulsion as cargo shall comply with the requirements in paragraphs 3 to 5 of this regulation.”

Chapter III

Life-Saving Appliances and Arrangements

Part A

General

Regulation 1 – Application

73 The existing paragraph 4 is replaced with the following:

“4 For ships constructed before 1 July 1998, the Administration shall:

- .1 ensure that, subject to the provisions of paragraph 4.2, the requirements which are applicable under chapter III of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in force prior to 1 July 1998 to new or existing ships as prescribed by that chapter are complied with;
- .2 ensure that when life-saving appliances or arrangements on such ships are replaced or such ships undergo repairs, alterations or modifications of a major character which involve replacement of, or any addition to, their existing life-saving appliances or arrangements, such life-saving appliances or arrangements, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this chapter. However, if a survival craft other than an inflatable liferaft is replaced without replacing its launching appliance, or vice versa, the survival craft or launching appliance may be of the same type as that replaced; and
- .3 ensure that the requirements of regulations 30.3 and 37.3.9 are complied with.”

Part B

Requirements for Ships and Life-Saving Appliances

Regulation 30 – Drills

74 The following new paragraph 3 is added after the existing paragraph 2:

“3 Damage control drills shall be conducted as required in regulation II-1/19-1.”

Regulation 37 – Muster list and emergency instructions

75 In paragraph 3, the existing sub-paragraphs .7 and .8 are replaced with the following:

.7 manning of fire parties assigned to deal with fires;

.8 special duties assigned in respect to the use of fire-fighting equipment and installations; and

.9 for passenger ships only, damage control for flooding emergencies.”

Appendix

Certificates

Record of Equipment for Passenger Ship Safety (Form P)

76 In section 5, the existing description of item 3.1 is amended to read as follows:

“Receiver for a global navigation satellite system/terrestrial radionavigation system/multi-system shipborne radionavigation receiver^{3,4}”

Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E)

77 In section 3, the existing description of item 3.1 is amended to read as follows:

“Receiver for a global navigation satellite system/terrestrial radionavigation system/multi-system shipborne radionavigation receiver^{2,3}”

Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form C)

78 In section 5, the existing description of item 3.1 is amended to read as follows:

“Receiver for a global navigation satellite system/terrestrial radionavigation system/multi-system shipborne radionavigation receiver^{2,3}”

Annexe

Chapitre II-1

Construction – structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques

Partie A

Généralités

Règle 1 – Application

- 1 Les nouveaux paragraphes 1.1.1 et 1.1.2 suivants sont insérés après l'actuel paragraphe 1.1 :
 - « 1.1.1 Sauf disposition expresse contraire, les parties B, B-1, B-2 et B-4 du présent chapitre s'appliquent uniquement aux navires :
 - .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date ; ou
 - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} juillet 2020 ou après cette date ; ou
 - .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} janvier 2024 ou après cette date.
 - 1.1.2 Sauf disposition expresse contraire, dans le cas des navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1.1.1 mais sont construits le 1^{er} janvier 2009 ou après cette date, l'Administration doit :
 - .1 veiller à ce qu'ils respectent les prescriptions des parties B, B-1, B-2 et B-4 qui leur sont applicables en vertu des dispositions du chapitre II-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par les résolutions MSC.216(82), MSC.269(85) et MSC.325(90) ; et
 - .2 veiller à ce qu'ils respectent les prescriptions de la règle 19-1. »
- 2 L'actuel paragraphe 1.3.4 est supprimé.
- 3 Le texte actuel du paragraphe 2 est remplacé par le suivant :
 - « 2 Sauf disposition expresse contraire, dans le cas des navires construits avant le 1^{er} janvier 2009, l'Administration doit :
 - .1 veiller à ce qu'ils respectent les prescriptions qui leur sont applicables en vertu des dispositions du chapitre II-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par les résolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), la résolution 1 de la Conférence SOLAS de 1995 et les résolutions MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) et MSC.170(79) ; et
 - .2 veiller à ce qu'ils respectent les prescriptions de la règle 19-1. »

Règle 2 – Définitions

- 4 Le texte actuel du paragraphe 2 est remplacé par le suivant :
 - « 2 Le *milieu du navire* est situé au milieu de la longueur (L). »
- 5 Le texte actuel des paragraphes 9 et 10 est remplacé par le suivant :
 - « 9 Le *tirant d'eau* (d) est la distance verticale entre la ligne de quille :
 - .1 au milieu du navire, pour les navires soumis aux dispositions de la règle II-1/1.1.1.1 ; et
 - .2 au point médian de la longueur de compartimentage (L_s), pour les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions de la règle II-1/1.1.1.1 mais sont construits le 1^{er} janvier 2009 ou après cette date,et la flottaison considérée.
 - 10 Le *tirant d'eau maximal de compartimentage* (d_s) est le tirant d'eau à la ligne de charge d'été du navire. »
- 6 Le texte actuel du paragraphe 13 est remplacé par le suivant :
 - « 13 L'*assiette* est la différence entre le tirant d'eau avant et le tirant d'eau arrière, ceux-ci étant mesurés :
 - .1 respectivement, aux perpendiculaires avant et arrière, telles que définies dans la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur, pour les navires soumis aux dispositions de la règle II-1/1.1.1.1 ; et
 - .2 respectivement, aux extrémités avant et arrière, pour les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions de la règle II-1/1.1.1.1 mais sont construits le 1^{er} janvier 2009 ou après cette date,indépendamment de toute inclinaison de la quille. »
- 7 Le texte actuel du paragraphe 19 est remplacé par le suivant :
 - « 19 Le *pont de cloisonnement* d'un navire à passagers est le pont le plus élevé :
 - .1 jusqu'auquel les cloisons principales et le bordé du navire sont étanches à l'eau, pour les navires soumis aux dispositions de la règle II-1/1.1.1.1 ; et
 - .2 en un point quelconque de la longueur de compartimentage (L_s) jusqu'auquel les cloisons principales et le bordé du navire sont étanches à l'eau et le pont le plus bas à partir duquel l'évacuation des passagers et de l'équipage ne sera pas gênée

par l'eau à quelque stade que ce soit de l'invasion dans les cas d'avarie définis à la règle 8 et dans la partie B-2 du présent chapitre, pour les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions de la règle II-1/1.1.1.1 mais sont construits le 1^{er} janvier 2009 ou après cette date.

Le pont de cloisonnement peut être un pont à décrochement. Dans le cas d'un navire de charge qui n'est pas soumis aux dispositions de la règle II-1/1.1.1.1 mais est construit le 1^{er} janvier 2009 ou après cette date, le pont de franc-bord peut être considéré comme étant le pont de cloisonnement. »

- 8 L'actuel paragraphe 26 est supprimé et les paragraphes suivants sont renumérotés en conséquence.

Partie B

Compartimentage et stabilité

Règle 4 – Généralités

- 9 L'actuel paragraphe 1 et la note de bas de page s'y rapportant sont supprimés.
- 10 Les nouveaux paragraphes 1 et 2 suivants sont insérés avant l'actuel paragraphe 2 :
- « 1 Sauf disposition expresse contraire, les prescriptions des parties B-1 à B-4 s'appliquent aux navires à passagers.
- 2 Dans le cas des navires de charge, les prescriptions des parties B-1 à B-4 s'appliquent comme suit :
- 2.1 dans la partie B-1 :
- .1 sauf disposition expresse contraire, la règle 5 s'applique aux navires de charge et la règle 5-1 s'applique aux navires de charge autres que les navires-citernes, tels que définis à la règle I/2 h) ;
- .2 les règles 6 à 7-3 s'appliquent aux navires de charge d'une longueur (*L*) égale ou supérieure à 80 mètres mais peuvent en être exemptés les navires soumis aux instruments ci-après qui s'avèrent satisfaire aux prescriptions relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie énoncées dans l'instrument en question :
- .1 Annexe I de MARPOL ; toutefois, les transporteurs mixtes (tels que définis à la règle II-2/3.14 de la Convention SOLAS) ayant un franc-bord du type B doivent satisfaire aux prescriptions des règles 6 à 7-3 ; ou
- .2 Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC) ; ou
- .3 Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC) ; ou
- .4 prescriptions relatives à la stabilité après avarie de la règle 27 de la Convention de 1966 sur les lignes de charge, appliquées conformément aux résolutions A.320(IX) et A.514(13), à condition que, dans le cas des navires de charge auxquels la règle 27 9) s'applique, les cloisons principales transversales étanches à l'eau soient, pour être considérées efficaces, espacées d'une distance conforme au paragraphe 12) f) de la résolution A.320(IX) ; toutefois, les navires destinés à transporter des cargaisons en pontée doivent satisfaire aux prescriptions des règles 6 à 7-3 ; ou
- .5 prescriptions relatives à la stabilité après avarie de la règle 27 du Protocole de 1988 sur les lignes de charge ; toutefois, les navires destinés à transporter des cargaisons en pontée doivent satisfaire aux prescriptions des règles 6 à 7-3 ; ou
- .6 prescriptions relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie d'autres instruments** élaborés par l'Organisation.
- 2.2 Sauf disposition expresse contraire, les prescriptions des parties B-2 et B-4 s'appliquent aux navires de charge. »
- 11 Les actuels paragraphes 2 à 4 sont renumérotés en conséquence.

Partie B-1

Stabilité

Règle 5 – Stabilité à l'état intact

- 12 Les actuels paragraphes 1 et 2 sont remplacés par les suivants :
- « 1 Tout navire à passagers, quelles que soient ses dimensions, et tout navire de charge d'une longueur (*L*) égale ou supérieure à 24 mètres doivent subir, après achèvement, un essai de stabilité. Il faut déterminer le déplacement du navire à l'état léger, ainsi que les déplacements longitudinal, transversal et vertical de son centre de gravité. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent satisfaire non seulement à toutes les autres prescriptions applicables des présentes règles mais aussi, au minimum, aux prescriptions de la partie A du Recueil IS de 2008.
- 2 L'Administration peut dispenser un navire de charge donné de l'essai de stabilité si elle dispose de données de stabilité de base déduites de la mise à l'essai d'un navire jumeau et s'il est établi, à sa satisfaction, que ces données de base permettent d'obtenir les renseignements fiables sur la stabilité du navire en cause prescrits à la règle 5-1. Une visite à l'état léger doit être effectuée après achèvement et le navire doit être soumis à un essai de stabilité chaque fois que l'on constate un écart de plus de 1 % dans le déplacement à l'état léger pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 160 mètres et de plus de 2 % pour les navires d'une longueur inférieure ou égale à 50 mètres, le pourcentage étant déterminé par interpolation linéaire pour les longueurs intermédiaires, ou un écart de plus de 0,5 % de *L* dans l'emplacement longitudinal du centre de gravité à l'état léger par rapport aux données se rapportant au navire jumeau. »
- 13 Le texte actuel du paragraphe 5 est remplacé par le suivant :
- « 5 À des intervalles périodiques ne dépassant pas cinq ans, tous les navires à passagers doivent faire l'objet d'une visite à l'état léger permettant de vérifier tout changement du déplacement à l'état léger ou de l'emplacement longitudinal du centre de gravité. Le navire doit subir un nouvel essai de stabilité chaque fois que l'on constate ou que l'on prévoit un écart de plus de 2 % dans le déplacement à l'état léger ou de plus de 1 % de *L* dans l'emplacement longitudinal du centre de gravité par rapport aux renseignements sur la stabilité approuvés. »

Règle 5-1 – Renseignements sur la stabilité à fournir au capitaine

14 Le texte actuel de la note de bas de page se rapportant au titre de la règle est remplacé par le suivant :

« * Se reporter également aux Directives pour l'élaboration des renseignements sur la stabilité à l'état intact (MSC/Circ.456) et aux Directives révisées destinées à permettre au capitaine d'éviter les situations dangereuses lorsque les conditions météorologiques et l'état de la mer sont défavorables (MSC.1/Circ.1228). »¹

¹ La présente note de bas de page est indiquée à titre de référence uniquement et ne fait pas partie des amendements adoptés.

15 Le texte actuel de la règle 5-1.1 est remplacé par le suivant :

« 1 Le capitaine doit recevoir tous les renseignements jugés satisfaisants par l'Administration qui lui sont nécessaires pour lui permettre d'obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéristiques précises de stabilité du navire dans les diverses conditions de service. Une copie de ces renseignements sur la stabilité doit être remise à l'Administration. »

16 Le texte actuel du paragraphe 2.1 est remplacé par le suivant :

« .1 des courbes ou des tables de la distance métacentrique minimale en exploitation (*GM*) et de l'assiette maximale admissible en fonction du tirant d'eau qui garantit le respect des prescriptions en matière de stabilité à l'état intact et de stabilité après avarie applicables ou, à titre de variante, les courbes ou les tables correspondantes de la hauteur maximale admissible du centre de gravité (*KG*) et de l'assiette maximale admissible en fonction du tirant d'eau, ou encore des équivalents des unes ou des autres de ces courbes ou tables ; »

17 Le texte actuel des paragraphes 3 et 4 est remplacé par le suivant :

« 3 Les renseignements sur la stabilité à l'état intact et après avarie prescrits par la règle 5-1.2 doivent être présentés en tant que données récapitulatives et couvrir la gamme opérationnelle complète de tirants d'eau et d'assiettes. Les valeurs d'assiette appliquées doivent être uniformes dans tous les renseignements sur la stabilité destinés à être utilisés à bord. Devraient être exclus de ces renseignements ceux qui ne sont pas requis pour déterminer les limites de stabilité et d'assiette.

4 Si la stabilité après avarie est calculée conformément aux règles 6 à 7-3 et, s'il y a lieu, aux règles 8 et 9.8, il faut établir une courbe limite de stabilité par interpolation linéaire entre le *GM* minimal requis retenu comme hypothèse pour chacun des trois tirants d'eau d_s , d_p et d_l . Lorsque des indices de compartimentage supplémentaires sont calculés pour différentes assiettes, il faut présenter une courbe unique des valeurs maximales établie sur la base des valeurs minimales résultant de ces calculs. Lorsqu'il est envisagé d'établir les courbes des valeurs maximales admissibles de *KG*, il faut s'assurer que les courbes des valeurs maximales de *KG* obtenues correspondent bien à une variation linéaire de *GM*.

5 Au lieu d'une courbe unique des valeurs maximales, les calculs pour d'autres assiettes peuvent être effectués avec un seul *GM* commun pour toutes les assiettes hypothétiques à chaque tirant d'eau de compartimentage. Il faut ensuite utiliser les plus faibles valeurs de chaque indice partiel A_s , A_p et A_l pour ces assiettes dans la sommation représentant l'indice de compartimentage obtenu *A*, conformément à la règle 7.1. Il en résultera une seule courbe des valeurs limites du *GM* fondée sur le *GM* utilisé à chaque tirant d'eau. Un diagramme des limites d'assiette indiquant la gamme hypothétique d'assiettes doit être établi. »

18 L'actuel paragraphe 5 est renuméroté en conséquence et est modifié pour se lire comme suit :

« 6 Si les courbes ou tables donnant la distance métacentrique minimale en exploitation (*GM*) ou le *KG* maximal admissible en fonction du tirant d'eau ne lui sont pas fournies, le capitaine doit s'assurer que la condition de service ne s'écarte pas d'une condition de chargement approuvée ou doit vérifier par des calculs que le navire satisfait aux prescriptions en matière de stabilité applicables à cette condition de chargement. »

Règle 6 – Indice de compartimentage requis *R*

19 La phrase liminaire actuelle du paragraphe 2 est remplacée par la suivante :

« 2 Pour les navires auxquels s'appliquent les prescriptions relatives à la stabilité après avarie de la présente partie, le degré de compartimentage que doit avoir le navire est donné par l'indice de compartimentage requis *R* calculé comme suit : »

20 La phrase liminaire actuelle du paragraphe 2.2 est remplacée par la suivante :

« .2 dans le cas des navires de charge d'une longueur (*L*) égale ou supérieure à 80 mètres et d'une longueur (L_s) ne dépassant pas 100 mètres : »

21 Le texte du paragraphe 2.3 est remplacé par le suivant :

« 2.3 Dans le cas des navires à passagers :

Personnes à bord	<i>R</i>
$N < 400$	$R = 0,722$
$400 \leq N \leq 1\ 350$	$R = N / 7\ 580 + 0,66923$
$1\ 350 < N \leq 6\ 000$	$R = 0,0369 \times \ln(N + 89,048) + 0,579$
$N > 6\ 000$	$R = 1 - (852,5 + 0,03875 \times N) / (N + 5\ 000)$

N étant le nombre total de personnes à bord. »

22 L'actuel paragraphe 2.4 est supprimé.

Règle 7 – Indice de compartimentage obtenu *A*

23 La première phrase de l'actuel paragraphe 1 est remplacée par la suivante :

« 1 Un indice de compartimentage obtenu *A* est égal à la sommation des indices partiels A_s , A_p et A_l , pondérés de la manière indiquée et calculés pour les tirants d'eau d_s , d_p et d_l définis à la règle 2, qui est exprimée par la formule suivante : »

24 Le texte actuel des paragraphes 2 et 3 est remplacé par le suivant :

« 2 Au minimum, A doit être calculé à l'assiette nulle pour le tirant d'eau maximal de compartimentage d_s et le tirant d'eau partiel de compartimentage d_p . L'assiette prévue en exploitation peut être utilisée pour le tirant d'eau lège d'exploitation d_l . Si dans toutes les conditions de service prévues dans l'intervalle des tirants d'eau d_s à d_l , la variation de l'assiette par rapport aux assiettes calculées est supérieure à 0,5 % de L , un ou plusieurs calculs de A doivent être effectués pour les mêmes tirants d'eau mais à suffisamment d'assiettes pour garantir que, dans toutes les conditions de service prévues, la différence d'assiette par rapport à l'assiette de référence utilisée pour un calcul n'est pas supérieure à 0,5 % de L . Chaque calcul supplémentaire de A doit satisfaire à la règle 6.1.

3 Pour déterminer le bras de levier de redressement positif (GZ) de la courbe de stabilité résiduelle au stade intermédiaire de l'envahissement à la position d'équilibre finale après envahissement, le déplacement à utiliser devrait être le déplacement du navire dans la condition de chargement à l'état intact. Tous les calculs devraient être effectués pour le navire en assiette libre. »

Règle 7-1 – Calcul du facteur p_i

25 Dans l'actuel paragraphe 1, le texte de l'indication concernant la distance transversale moyenne b est remplacé par le suivant :

« b = distance transversale moyenne, en mètres, mesurée depuis le bordé, perpendiculairement à l'axe longitudinal au tirant d'eau maximal de compartimentage jusqu'à un plan vertical hypothétique qui s'étend entre les limites longitudinales utilisées pour le calcul du facteur p_i et qui est soit tangent, soit commun en totalité ou en partie, à la portion la plus extérieure de la cloison longitudinale considérée. Ce plan vertical doit être orienté de manière à ce que la distance transversale moyenne jusqu'au bordé extérieur ait une valeur maximale, sans toutefois dépasser le double de la distance la plus faible entre le plan et le bordé. Si la partie supérieure d'une cloison longitudinale est située au-dessous du tirant d'eau maximal de compartimentage, on suppose que le plan vertical utilisé pour le calcul de b s'étend vers le haut jusqu'à la ligne de charge maximale de compartimentage. b ne doit en aucun cas être supérieur à $B/2$. »

Règle 7-2 – Calcul du facteur s_i

26 Le texte actuel des paragraphes 2 à 4.1.2 est remplacé par ce qui suit :

« 2 Pour les navires à passagers et les navires de charge dotés de dispositifs d'équilibrage, le facteur $s_{\text{intermédiaire},i}$ est pris comme étant le plus petit des facteurs s obtenus à tous les stades de l'envahissement, y compris le stade précédant l'équilibrage, s'il y en a un, et est calculé comme suit :

$$s_{\text{intermédiaire},i} = \left[\frac{GZ_{\text{max}}}{0,05} \times \frac{\text{Arc}}{7} \right]^{\frac{1}{4}}$$

Dans cette formule, GZ_{max} ne doit pas être supérieur à 0,05 mètre et Arc ne doit pas être supérieur à 7°. Si l'angle d'inclinaison intermédiaire est supérieur à 15° dans le cas des navires à passagers et à 30° dans le cas des navires de charge, $s_{\text{intermédiaire},i}$ est égal à 0.

Pour les navires de charge qui ne sont pas dotés de dispositifs d'équilibrage, le facteur $s_{\text{intermédiaire},i}$ est pris comme égal à l'unité ; toutefois, si l'Administration estime que la stabilité aux stades intermédiaires de l'envahissement pourrait être insuffisante, elle devrait en exiger une analyse plus poussée.

Pour les navires à passagers et les navires de charge dotés de dispositifs d'équilibrage, la durée de l'équilibrage ne doit pas être supérieure à 10 minutes.

3 On obtient le facteur $s_{\text{final},i}$ à l'aide de la formule suivante :

$$s_{\text{final},i} = K \times \left[\frac{GZ_{\text{max}}}{TGZ_{\text{max}}} \times \frac{\text{Arc}}{T\text{Arc}} \right]^{\frac{1}{4}}$$

dans laquelle :

GZ_{max} ne doit pas être supérieur à TGZ_{max} ;

Arc ne doit pas être supérieur à $T\text{Arc}$;

$TGZ_{\text{max}} = 0,20$ mètre, pour les navires rouliers à passagers, dans chaque cas d'avarie qui touche un espace roulier,

$TGZ_{\text{max}} = 0,12$ mètre, dans les autres cas ;

$T\text{Arc} = 20^\circ$, pour les navires rouliers à passagers, dans chaque cas d'avarie qui touche un espace roulier,

$T\text{Arc} = 16^\circ$, dans les autres cas ;

$K = 1$ si $\theta_e \leq \theta_{\text{min}}$

$K = 0$ si $\theta_e \geq \theta_{\text{max}}$

$K = \sqrt{\frac{\theta_{\text{max}} - \theta_e}{\theta_{\text{max}} - \theta_{\text{min}}}}$ dans les autres cas,

θ_{min} étant égal à 7° pour les navires à passagers et à 25° pour les navires de charge ; et

θ_{max} étant égal à 15° pour les navires à passagers et à 30° pour les navires de charge.

4 Le facteur $s_{\text{mom},i}$ est applicable uniquement aux navires à passagers (pour les navires de charge, $s_{\text{mom},i}$ doit être pris comme égal à l'unité) et est calculé à la position d'équilibre finale à l'aide de la formule suivante :

$$s_{\text{mom},i} = \frac{(GZ_{\text{max}} - 0,04) \times \text{Déplacement}}{M_{\text{incl.}}}$$

dans laquelle :

Déplacement est le déplacement à l'état intact au tirant d'eau correspondant (d_s , d_p ou d_l) ;

$M_{\text{incl.}}$ est le moment d'inclinaison maximal hypothétique, calculé de la manière indiquée au paragraphe 4.1 ; et

$$s_{\text{mom},i} \leq 1$$

4.1 Le moment d'inclinaison $M_{\text{incl.}}$ doit être calculé comme suit :

$$M_{\text{incl.}} = \text{maximum} (M_{\text{passagers}} \text{ ou } M_{\text{vent}} \text{ ou } M_{\text{emb.+radeaux de sauvetage}})$$

4.1.1 $M_{\text{passagers}}$ est le moment d'inclinaison maximal hypothétique dû au rassemblement des passagers et doit être calculé comme suit :

$$M_{\text{passagers}} = (0,075 \times N_p) \times (0,45 \times B) \text{ (tm)}$$

Dans cette formule :

N_p est le nombre maximal de passagers que le navire est autorisé à transporter dans les conditions de service correspondant au tirant d'eau maximal de compartimentage considéré ; et

B est la largeur du navire telle que définie à la règle 2.8.

À titre de variante, on peut calculer le moment d'inclinaison en prenant pour hypothèse que les passagers sont répartis à raison de quatre personnes par mètre carré de surface de pont disponible sur un bord du navire, sur les ponts où se trouvent les postes de rassemblement et de manière à produire le moment d'inclinaison le plus défavorable. On prend aussi pour hypothèse un poids de 75 kg par passager.

4.1.2 M_{vent} est le moment maximal hypothétique dû au vent qui s'exerce en situation d'avarie :

$$M_{\text{vent}} = (P \times A \times Z) / 9\,806 \text{ (tm)}$$

Dans cette formule :

$$P = 120 \text{ N/m}^2 ;$$

A = aire latérale projetée au-dessus de la flottaison ;

Z = distance entre le centre de l'aire latérale projetée au-dessus de la flottaison et $T/2$; et

T = tirant d'eau correspondant (d_s , d_p ou d_l). »

27 Le texte actuel du paragraphe 5 est remplacé par le suivant :

« 5 L'envahissement asymétrique doit être réduit au minimum grâce à des dispositions efficaces. Lorsqu'il est nécessaire de corriger de grands angles de gîte, les moyens adoptés pour l'équilibrage doivent, si possible, être automatiques mais, dans tous les cas où des commandes des dispositifs d'équilibrage sont prévues, leur manœuvre doit pouvoir se faire depuis un emplacement situé au-dessus du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge. Ces dispositifs, ainsi que leurs commandes, doivent être jugés acceptables par l'Administration. Le capitaine du navire doit être en possession des renseignements nécessaires concernant l'utilisation des dispositifs d'équilibrage. »

28 La phrase liminaire actuelle du paragraphe 5.2 est remplacée par la suivante :

« 5.2 Le facteur s_i doit être pris égal à zéro dans les cas où la flottaison finale, compte tenu de l'enfoncement, de l'inclinaison et de l'assiette, immerge : »

29 Le texte actuel du paragraphe 5.3 est remplacé par le suivant :

« 5.3 Le facteur s_i doit être pris égal à zéro si, compte tenu de l'enfoncement, de l'inclinaison et de l'assiette, l'une quelconque des situations ci-après se produit à un stade intermédiaire ou au stade final de l'envahissement :

- .1 immersion d'une ouverture servant d'échappée verticale ménagée dans le pont de cloisonnement des navires à passagers ou le pont de franc-bord des navires de charge aux fins de satisfaire aux dispositions du chapitre II-2 ;
- .2 les commandes destinées à actionner les portes étanches à l'eau, les dispositifs d'équilibrage ou les soupapes de tuyautages ou de conduits de ventilation qui sont censés assurer le maintien de l'intégrité des cloisons étanches à l'eau depuis un emplacement situé au-dessus du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge deviennent inaccessibles ou inutilisables ; et
- .3 immersion d'une partie des tuyautages ou des conduits de ventilation situés dans les limites de l'étendue hypothétique de l'avarie et traversant un cloisonnement étanche à l'eau si cela peut entraîner l'envahissement progressif des compartiments qui ne sont pas considérés comme envahis. »

30 Le texte actuel du paragraphe 5.5 est remplacé par le suivant :

« 5.5 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 5.3.1, les ouvertures fermées par des couvercles de trou d'homme et des bouchons à plat pont étanches à l'eau, les portes à glissières étanches à l'eau commandées à distance, les hublots de type fixe, ainsi que les portes d'accès étanches à l'eau et panneaux d'écouille étanches à l'eau qui doivent rester fermés en mer, n'ont pas besoin d'être pris en considération. »

Règle 8 – Prescriptions spéciales relatives à la stabilité des navires à passagers

31 Le texte actuel des paragraphes 1 et 2 et la phrase liminaire du paragraphe 3 sont remplacés par ce qui suit :

« 1 À bord d'un navire à passagers destiné à transporter 400 personnes ou davantage, le compartimentage étanche à l'eau doit être placé en arrière de la cloison d'abordage de manière que $s_j = 1$ en cas d'avarie touchant tous les compartiments s'étendant sur une longueur égale à $0,08 L$, mesurée à partir de la perpendiculaire avant, pour les trois conditions de chargement utilisées pour calculer l'indice de compartimentage obtenu A . Si l'indice de compartimentage obtenu A est calculé pour différentes assiettes, il doit être satisfait également à la présente prescription pour les conditions de chargement correspondantes.

2 Un navire à passagers destiné à transporter 36 personnes ou davantage doit être capable de résister à une avarie de bordé ayant les dimensions spécifiées au paragraphe 3. Il est satisfait à la présente règle s'il peut être démontré que s_j , tel que défini à la règle 7-2, n'est pas inférieur à 0,9 pour les trois conditions de chargement utilisées pour calculer l'indice de compartimentage obtenu A . Si l'indice de compartimentage obtenu A est calculé pour différentes assiettes, il doit être satisfait également à la présente prescription pour les conditions de chargement correspondantes.

3 Les dimensions de l'avarie hypothétique à utiliser pour démontrer la conformité avec le paragraphe 2 sont fonction du nombre total de personnes transportées et de L , de sorte que : »

32 Le texte actuel du paragraphe 3.2 est remplacé par le suivant :

« .2 si le navire est destiné à transporter 400 personnes ou davantage, on doit supposer que l'étendue longitudinale de l'avarie est égale à $0,03 L$ mais n'est pas inférieure à 3 mètres en un endroit quelconque le long du bordé et que la profondeur de l'avarie est égale à $0,1 B$ sans être inférieure à 0,75 mètre, mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur, perpendiculairement à l'axe du navire au niveau du tirant d'eau maximal de compartimentage ; »

33 Le texte actuel du paragraphe 3.4 est remplacé par le suivant :

« .4 si le navire transporte 36 personnes, on doit supposer que l'étendue longitudinale de l'avarie est égale à $0,015 L$ sans être inférieure à 3 mètres, et que la profondeur de l'avarie vers l'intérieur est égale à $0,05 B$ sans être inférieure à 0,75 mètre ; et »

Règle 8-1 – Capacités des systèmes des navires à passagers après un envahissement et renseignements concernant l'exploitation après envahissement**2 Disponibilité des systèmes essentiels en cas d'envahissement**

34 Le texte actuel est remplacé par le suivant :

« Un navire à passagers doit être conçu de manière telle que les systèmes mentionnés à la règle II-2/21.4 restent opérationnels en cas d'envahissement de l'un quelconque de ses compartiments étanches à l'eau. »

3 Renseignements concernant l'exploitation après envahissement

35 Le texte actuel de la phrase liminaire est remplacé par le suivant :

« Afin que les renseignements nécessaires en matière d'exploitation pour le retour au port en toute sécurité après un envahissement soient fournis au capitaine, les navires à passagers doivent avoir : »

36 Le texte actuel de la note de bas de page est remplacé par le suivant :

« * Se reporter aux Directives sur les renseignements en matière d'exploitation à fournir aux capitaines des navires à passagers pour que ces derniers retournent au port en toute sécurité avec leurs propres moyens de propulsion ou en remorque (MSC.1/Circ.1400) et aux Directives révisées sur les renseignements en matière d'exploitation à fournir aux capitaines des navires à passagers pour que ces derniers retournent au port en toute sécurité (MSC.1/Circ.1532). »¹

¹ La présente note de bas de page est indiquée à titre de référence uniquement et ne fait pas partie des amendements adoptés.

Partie B-2

Compartimentage et étanchéité à l'eau et aux intempéries

Règle 9 – Doubles fonds des navires à passagers et des navires de charge autres que les navires-citernes

37 Le texte actuel du paragraphe 3 est remplacé par le suivant :

« 3.1 Les petits puisards établis dans les doubles fonds pour l'assèchement ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire. La distance verticale entre le fond d'un tel puisard et le plan coïncidant avec la ligne de quille ne doit en aucun cas être inférieure à $h/2$ ou à 500 mm si cette valeur est supérieure, sinon il faut démontrer que la partie en question du navire satisfait aux dispositions du paragraphe 8 de la présente règle.

3.2 D'autres puisards (par exemple les caisses de retour d'huile de graissage sous les machines principales) peuvent être autorisés par l'Administration, si elle estime que les dispositions d'ensemble assurent une protection équivalente à celle que fournit un double fond conforme aux prescriptions de la présente règle.

3.2.1 Pour un navire de charge d'une longueur égale ou supérieure à 80 mètres ou pour un navire à passagers, il faut donner la preuve d'une protection équivalente en démontrant que le navire est capable de résister aux avaries de fond spécifiées au paragraphe 8. Sinon, les puisards pour huile de graissage au-dessous des machines principales peuvent faire saillie dans le double fond au-dessous de la limite définie par la distance h à condition que la distance verticale entre le fond des puisards et le plan coïncidant avec la ligne de quille ne soit pas inférieure à $h/2$ ou à 500 mm si cette valeur est supérieure.

3.2.2 Pour les navires de charge d'une longueur inférieure à 80 mètres, les configurations doivent assurer un degré de sécurité jugé satisfaisant par l'Administration. »

38 Le texte actuel des paragraphes 6 à 8 est remplacé par le suivant :

« 6 Toute partie d'un navire de charge d'une longueur égale ou supérieure à 80 mètres ou d'un navire à passagers qui n'est pas pourvue d'un double fond conforme au paragraphe 2 dans les cas prévus aux paragraphes 1, 4 ou 5 doit être capable de résister aux avaries de fond spécifiées au paragraphe 8 dans cette partie du navire. Pour les navires de charge d'une longueur inférieure à 80 mètres, les autres configurations doivent assurer un degré de sécurité jugé satisfaisant par l'Administration.

7 Lorsque la configuration du fond d'un navire de charge d'une longueur égale ou supérieure à 80 mètres ou d'un navire à passagers est inhabituelle, il doit être démontré que le navire est capable de résister aux avaries de fond spécifiées au paragraphe 8. Pour les navires de charge d'une longueur inférieure à 80 mètres, les autres configurations doivent assurer un degré de sécurité jugé satisfaisant par l'Administration.

8 On doit s'assurer qu'il est satisfait aux dispositions du paragraphe 3.1, 3.2.1, 6 ou 7 en démontrant que s_r , calculé conformément à la règle 7-2, n'est pas inférieur à l'unité dans toutes les conditions de service, lorsque le navire subit une avarie de fond ayant les dimensions indiquées à l'alinéa .2 ci-dessous en un endroit quelconque de la partie du navire qui est touchée :

- .1 l'envahissement de tels espaces ne doit pas rendre inutilisables l'alimentation électrique et l'éclairage de secours, les communications internes, les moyens de signalisation et autres dispositifs d'urgence dans d'autres parties du navire ;
- .2 on suppose que les dimensions de l'avarie considérée sont les suivantes :

	Sur une longueur de $0,3 L$, mesurée à partir de la perpendiculaire avant du navire	En n'importe quelle autre partie du navire
Étendue longitudinale	$1/3 L^{2/3}$ ou 14,5 m, la plus petite des deux valeurs étant retenue	$1/3 L^{2/3}$ ou 14,5 m, la plus petite des deux valeurs étant retenue
Étendue transversale	$B/6$ ou 10 m, la plus petite des deux valeurs étant retenue	$B/6$ ou 5 m, la plus petite des deux valeurs étant retenue
Étendue verticale, mesurée à partir de la ligne de quille	$B/20$, dont la valeur ne doit pas être inférieure à 0,76 m ni supérieure à 2 m	$B/20$, dont la valeur ne doit pas être inférieure à 0,76 m ni supérieure à 2 m

- .3 si une avarie de dimensions inférieures à celles de l'avarie maximale décrite à l'alinéa .2 entraîne des conditions plus graves, il faudrait prendre en considération cette avarie-là. »

Règle 10 – Construction des cloisons étanches à l'eau

39 Le texte actuel du paragraphe 1 est remplacé par le suivant :

« 1 Chaque cloison de compartimentage étanche à l'eau, qu'elle soit transversale ou longitudinale, doit être construite avec l'échantillonnage spécifié à la règle 2.17. Dans tous les cas, les cloisons de compartimentage étanches à l'eau doivent être capables de résister au moins à la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'au pont de cloisonnement des navires à passagers ou au pont de franc-bord des navires de charge. »

Règle 12 – Cloisons de coqueron et de la tranche des machines, tunnels des lignes d'arbre, etc.

40 Le texte actuel du paragraphe 1 est remplacé par le suivant :

« 1 Il doit être installé une cloison d'abordage qui soit étanche à l'eau jusqu'au pont de cloisonnement des navires à passagers ou au pont de franc-bord des navires de charge. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant qui soit égale au moins à $0,05 L$ ou à 10 mètres, si cette distance est inférieure, mais, sauf autorisation contraire accordée par l'Administration, elle ne doit pas être située à une distance de la perpendiculaire de plus de $0,08 L$ ou $0,05 L + 3$ mètres, si cette valeur est supérieure.

2 Le navire doit être d'une conception telle que s_r , calculé conformément à la règle 7-2, ne soit pas inférieur à l'unité dans la condition de chargement correspondant au tirant d'eau maximal de compartimentage avec une assiette nulle ou dans toute condition de chargement lui donnant une assiette négative, si une partie quelconque du navire en avant de la cloison d'abordage est envahie sans limites verticales. »

41 Le texte actuel des paragraphes 2 à 10 est remplacé par le suivant :

« 3 Lorsqu'une partie quelconque du navire située au-dessous de la flottaison, telle qu'une étrave à bulbe, se prolonge au-delà de la perpendiculaire avant, les distances prescrites au paragraphe 1 doivent être mesurées à partir d'un point situé :

- .1 soit à mi-distance de ce prolongement ;
 - .2 soit à une distance égale à $0,015 L$ en avant de la perpendiculaire avant ;
 - .3 soit à une distance de 3 mètres en avant de la perpendiculaire avant,
- la valeur la plus faible étant retenue.

4 La cloison peut présenter des baïonnettes ou des niches à condition que celles-ci restent dans les limites prescrites au paragraphe 1 ou au paragraphe 3.

5 Aucune porte, aucun trou d'homme, aucune ouverture d'accès, aucun conduit d'aération ni autre ouverture ne doivent être ménagés dans la cloison d'abordage au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge.

6.1 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 6.2, un seul tuyau peut traverser la cloison d'abordage au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge pour acheminer le liquide contenu dans le coqueron avant, à condition que ce tuyau soit muni d'une vanne à fermeture à vis qui puisse être commandée d'un emplacement situé au-dessus du pont de compartimentage des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge, la vanne étant située sur la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron avant. L'Administration peut toutefois accepter que cette vanne soit fixée sur la face arrière de la cloison d'abordage à condition qu'il soit possible d'y accéder facilement dans toutes les conditions de service et que l'espace dans lequel elle est située ne soit pas un espace à cargaison. Pour les navires de charge, le tuyau peut aussi être muni d'une vanne papillon supportée comme il convient par un siège ou des brides et pouvant être commandée d'un emplacement situé au-dessus du pont de franc-bord. Tous les sectionnements doivent être en acier, en bronze ou en un autre matériau ductile approuvé. Les sectionnements en fonte ordinaire ou matériau de même nature sont interdits.

6.2 Si le coqueron avant est divisé pour recevoir deux types de liquides différents, l'Administration peut accepter que la cloison d'abordage soit traversée au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge par deux tuyaux, installés chacun de la manière prescrite au paragraphe 6.1, à condition que cette Administration soit convaincue qu'il n'y a pas d'autre solution que d'installer ce second tuyau et que, compte tenu du compartimentage supplémentaire prévu dans le coqueron avant, la sécurité du navire demeure assurée.

7 Lorsqu'il existe à l'avant une longue superstructure, la cloison d'abordage doit être prolongée de manière à être étanche aux intempéries jusqu'au pont situé immédiatement au-dessus du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge. Le prolongement de la cloison peut ne pas être placé directement au-dessus de la cloison qui se trouve en dessous, pourvu que toutes les parties du prolongement, y compris toute partie de la rampe qui y est fixée, soient situées dans les limites prescrites au paragraphe 1 ou au paragraphe 3, sauf dans le cas prévu au paragraphe 8, et que la partie du pont qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux intempéries. Le prolongement doit être disposé de manière à ne pas risquer d'être endommagé par la porte d'étrave ou la rampe, s'il y en a une, en cas d'avarie ou de détachement de cette porte ou de toute partie de la rampe.

8 Dans le cas des navires pourvus d'une porte d'étrave à bord desquels une rampe de chargement en pente fait partie du prolongement de la cloison d'abordage au-dessus du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge, la rampe doit être étanche aux intempéries sur toute sa longueur. À bord des navires de charge, la partie de la rampe qui se trouve à plus de 2,3 mètres au-dessus du pont de franc-bord peut s'étendre à l'avant de la limite prescrite au paragraphe 1 ou au paragraphe 3. Une rampe qui ne satisfait pas aux prescriptions ci-dessus ne doit pas être considérée comme un prolongement de la cloison d'abordage.

9 Le nombre des ouvertures pratiquées dans le prolongement de la cloison d'abordage au-dessus du pont de franc-bord doit être limité au minimum compatible avec la conception et l'exploitation normale du navire. Toutes ces ouvertures doivent pouvoir être fermées de manière à être étanches aux intempéries.

10 Des cloisons doivent être prévues pour séparer la tranche des machines des espaces à cargaison et des locaux d'habitation situés à l'avant et à l'arrière ; ces cloisons doivent être rendues étanches à l'eau jusqu'au pont de cloisonnement des navires à passagers ou au pont de franc-bord des navires de charge. Il doit être également prévu une cloison de coqueron arrière qui soit étanche à l'eau jusqu'au pont de cloisonnement ou au pont de franc-bord. Toutefois, la cloison de coqueron arrière peut présenter une baïonnette au-dessous du pont de cloisonnement ou du pont de franc-bord, pourvu que le degré de sécurité du navire en ce qui concerne le compartimentage ne s'en trouve pas diminué.

11 Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches à l'eau d'un volume modeste. À bord des navires à passagers, le presse-étoupe arrière doit être placé dans un tunnel d'arbre étanche à l'eau ou dans un autre espace étanche à l'eau séparé du compartiment des tubes de sortie d'arbres arrière et d'un volume tel qu'en cas de fuite du presse-étoupe, le pont de cloisonnement ne soit pas immergé. À bord des navires de charge, d'autres mesures permettant de réduire au minimum le risque d'entrée d'eau dans le navire en cas d'avarie des installations de tubes de sortie d'arbres arrière peuvent être prises à la discrétion de l'Administration. »

Règle 13 – Ouvertures au-dessous du pont de cloisonnement dans les cloisons étanches à l'eau des navires à passagers

42 Le texte actuel du paragraphe 11.1 est remplacé par le suivant :

« 11.1 Si des tambours ou tunnels reliant les locaux d'habitation de l'équipage aux locaux de machines, ou disposés pour renfermer des tuyautages ou dans tout autre but, sont ménagés à travers les cloisons étanches à l'eau, ces tambours ou tunnels doivent être étanches à l'eau et satisfaire aux prescriptions de la règle 16-1. L'accès à l'une ou aux deux extrémités de ces tunnels ou tambours, si l'on s'en sert en mer comme passage, doit se faire par un puits étanche d'une hauteur suffisante pour déboucher au-dessus du pont de cloisonnement. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche à l'eau du type exigé par son emplacement dans le navire. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison de compartimentage immédiatement en arrière de la cloison d'abordage. »

Règle 15 – Ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers et au-dessous du pont de franc-bord des navires de charge

43 Le texte actuel des paragraphes 4 et 5.1 est remplacé par le suivant :

« 4 Des tapes à charnières robustes, disposées de manière à pouvoir être aisément et efficacement fermées et verrouillées de façon à être étanches à l'eau, doivent être installées sur tous les hublots ; toutefois, sur l'arrière du huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant et au-dessus d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 3,7 mètres plus 2,5 % de la largeur du navire au-dessus du tirant d'eau maximal de compartimentage, les tapes peuvent être amovibles dans les locaux réservés aux passagers, sauf si la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur exige qu'elles soient inamovibles. Ces tapes amovibles doivent être rangées à proximité des hublots qu'elles sont destinées à fermer.

5.1 Aucun hublot ne peut être installé dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises. »

44 Le texte actuel du paragraphe 8.2.1 est remplacé par le suivant :

« 8.2.1 Sous réserve des prescriptions de la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur et des dispositions du paragraphe 8.3, chaque décharge indépendante partant d'espaces situés au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge et traversant le bordé extérieur doit être pourvue soit d'un clapet automatique de non-retour muni d'un moyen de fermeture directe, manœuvrable depuis un emplacement situé au-dessus du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge, soit de deux clapets automatiques de non-retour sans moyen de fermeture directe, pourvu que le clapet le plus rapproché de l'axe du navire soit situé au-dessus du tirant d'eau maximal de compartimentage et soit toujours accessible pour être examiné dans les conditions de service. Lorsque l'on emploie un clapet muni d'un moyen de fermeture directe, le poste de manœuvre au-dessus du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge doit toujours être facilement accessible et il doit comporter des indicateurs signalant si le clapet est ouvert ou fermé. »

45 Le texte actuel du paragraphe 8.4 est remplacé par le suivant :

« 8.4 Les parties mobiles qui traversent le bordé extérieur au-dessous du tirant d'eau maximal de compartimentage doivent être pourvues d'un dispositif d'étanchéité jugé acceptable par l'Administration. Le presse-étoupe intérieur doit être enfermé dans un espace étanche à l'eau d'un volume tel qu'en cas d'invasion, le pont de cloisonnement des navires à passagers et le pont de franc-bord des navires de charge ne soit pas immergé. L'Administration peut exiger qu'en cas d'invasion de ce compartiment, l'alimentation électrique, l'éclairage, les communications internes, les moyens de signalisation, qu'il s'agisse des systèmes essentiels ou de secours, ou encore d'autres dispositifs d'urgence, restent utilisables dans les autres parties du navire. »

Règle 16 – Construction et épreuves initiales des portes étanches à l'eau, hublots, etc.

46 Le titre de la règle est remplacé par le suivant :

« **Règle 16 – Construction et épreuves initiales des fermetures étanches à l'eau** »

47 Le texte actuel des paragraphes 1 et 2 est remplacé par le suivant :

« 1.1 La conception, les matériaux et la construction de toutes les fermetures étanches à l'eau telles que portes, écoutilles, hublots, sabords de coupée et de chargement, sectionnements, tuyaux, manches à escarbilles et à ordures visés dans les présentes règles doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

1.2 Ces sectionnements, portes, écoutilles et mécanismes doivent pouvoir être identifiés par une marque de façon à être utilisés correctement pour offrir le maximum de sécurité.

1.3 L'encadrement des portes étanches à l'eau verticales ne doit pas présenter sur sa partie inférieure de rainure où pourraient se loger des débris risquant d'empêcher la porte de se fermer convenablement.

2 Les portes et les écoutilles étanches à l'eau doivent être soumises à un essai de résistance à l'eau sous la pression maximale correspondant à la pression d'eau à laquelle elles pourraient être soumises aux stades intermédiaire ou final de l'invasion. Dans le cas des navires de charge qui ne sont pas visés par les prescriptions relatives à la stabilité après avarie, les portes et les écoutilles étanches à l'eau doivent être soumises à un essai de résistance à l'eau sous une pression mesurée à partir du bord inférieur de l'ouverture jusqu'à un mètre au-dessus du pont de franc-bord. Si chaque porte ou écoutille n'est pas mise à l'essai individuellement en raison des dommages que cela risquerait de causer à l'isolation ou aux éléments d'aménagement, on peut à la place soumettre un prototype de chaque type et taille de porte ou d'écoutille à un essai sous une pression correspondant au moins à la colonne d'eau requise pour l'emplacement prévu. L'essai sur prototype doit être effectué avant que la porte ou l'écoutille ne soit installée à bord. La méthode d'installation et la procédure à suivre pour mettre en place la porte ou l'écoutille à bord doivent correspondre à celles de l'essai sur prototype. Lors de la mise en place de la porte ou de l'écoutille à bord, il faut vérifier chaque montage afin de s'assurer du positionnement correct de la cloison, de l'encadrement et de la porte ou du pont, de l'hiloire et de l'écoutille les uns par rapport aux autres. »

Règle 16-1 – Construction et épreuves initiales des ponts étanches à l'eau, tambours, etc.

48 Le texte actuel des paragraphes 2 et 3 est remplacé par le suivant :

« 2 À bord des navires à passagers, lorsqu'un tambour de ventilation qui traverse une structure pénètre une zone étanche à l'eau du pont de cloisonnement, il doit pouvoir résister à la pression de l'eau dont il peut être rempli après qu'il a été tenu compte de l'angle maximal d'inclinaison en cas d'invasion, conformément à la règle 7-2.

3 À bord des navires rouliers à passagers, si le tambour qui traverse le pont de cloisonnement passe en totalité ou en partie par le pont roulier principal, il doit être capable de résister à la pression d'impact due aux mouvements de l'eau retenue sur le pont roulier (ballotement). »

Règle 17 – Étanchéité intérieure des navires à passagers au-dessus du pont de cloisonnement

49 Le texte actuel du paragraphe 3 est remplacé par le suivant :

« 3 Les tuyaux de dégagement d'air situés à l'intérieur d'une superstructure qui ne sont pas munis d'un moyen de fermeture étanche à l'eau doivent être considérés comme des ouvertures sans protection lorsque s'applique la règle 7-2.6.1.1. »

Partie B-4

Gestion de la stabilité

Règle 19 – Renseignements pour la maîtrise des avaries

50 Le paragraphe 2 est supprimé et les paragraphes suivants sont renumérotés en conséquence.

51 La nouvelle règle 19-1 suivante est insérée après l'actuelle règle 19 :

« **Règle 19-1 – Exercices de maîtrise des avaries applicables aux navires à passagers**

1 La présente règle s'applique aux navires à passagers construits avant le 1^{er} janvier 2020, le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date.

2 Un exercice de maîtrise des avaries doit avoir lieu au moins tous les trois mois. Il n'est pas nécessaire que tous les membres de l'équipage prennent part à chaque exercice, mais uniquement les membres de l'équipage assumant des responsabilités en matière de maîtrise des avaries.

3 Le scénario des exercices de maîtrise des avaries doit varier de manière à simuler les situations critiques pour différents cas d'avarie et l'exercice doit, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'une situation d'urgence.

4 Chaque exercice de maîtrise des avaries doit consister à :

.1 pour les membres de l'équipage assumant des responsabilités en matière de maîtrise des avaries, rallier les postes et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches décrites dans le rôle d'appel prescrit par la règle III/8 ;

- .2 utiliser les renseignements pour la maîtrise des avaries et le calculateur de la stabilité après avarie de bord, si le navire en est équipé, afin d'effectuer des évaluations de la stabilité pour les conditions d'avaries simulées ;
- .3 établir la liaison de communication entre le navire et l'appui à terre, si cet appui est prévu ;
- .4 actionner les portes étanches à l'eau et autres fermetures étanches à l'eau ;
- .5 démontrer l'aptitude à utiliser le dispositif de détection de l'envahissement, si le navire en est équipé, en fonction des tâches spécifiées dans le rôle d'appel ;
- .6 démontrer l'aptitude à utiliser les systèmes d'équilibrage et d'équilibrage par inondation, si le navire en est équipé, en fonction des tâches spécifiées dans le rôle d'appel ;
- .7 faire fonctionner les pompes d'assèchement et vérifier les alarmes de cale et les systèmes d'amorçage automatiques des pompes d'assèchement ; et
- .8 fournir des instructions sur l'inspection des avaries et sur l'utilisation des systèmes de maîtrise des avaries du navire.

5 Si un appui à terre est prévu conformément à la règle II-1/8-1.3, il doit être déployé lors d'un exercice de maîtrise des avaries au moins une fois par an afin d'effectuer des évaluations de la stabilité pour les conditions d'avarie simulées.

6 Tout membre de l'équipage auquel des responsabilités en matière de maîtrise des avaries ont été assignées doit être familiarisé avec ses fonctions et avec les renseignements pour la maîtrise des avaries avant le début du voyage.

7 Le compte rendu de chaque exercice de maîtrise des avaries doit être consigné de la manière prescrite pour les autres exercices dans la règle III/19.5. »

52 Le titre et le paragraphe 1 actuels de la règle 20 sont remplacés par ce qui suit :

« Règle 20 – Chargement des navires

1 Après le chargement du navire et avant l'appareillage, le capitaine doit déterminer l'assiette et la stabilité du navire, puis vérifier et indiquer par écrit que le navire est en position droite et satisfait aux critères de stabilité énoncés dans les règles pertinentes. Il faut toujours déterminer la stabilité du navire au moyen de calculs ou en vérifiant que le navire est chargé conformément à l'une des conditions de chargement calculées au préalable à l'aide des renseignements sur la stabilité. À cette fin, l'Administration peut accepter l'utilisation d'un calculateur électronique de chargement et de stabilité ou d'un dispositif équivalent. »

Règle 21 – Manœuvres et inspections périodiques des portes étanches à l'eau, etc., à bord des navires à passagers

53 Le texte actuel du paragraphe 1 est remplacé par le suivant :

« 1 Il doit être procédé chaque semaine à des essais de fonctionnement des portes étanches à l'eau, des hublots, des sectionnements et des organes de fermeture des dalots, des manches à escarbilles et des manches à ordures. À bord des navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, une série complète d'essais de fonctionnement doit avoir lieu avant le début du voyage et, ensuite, au moins une fois par semaine pendant le voyage. »

54 Le texte actuel du paragraphe 4 est remplacé par le suivant :

« 4 Mention de tous essais de fonctionnement et de toutes inspections prescrits par la présente règle doit être faite dans le journal de bord et toute déféctuosité constatée doit y être explicitement notée. »

Règle 22 – Prévention et maîtrise de l'embarquement d'eau, etc.

55 Dans l'actuel paragraphe 1, à la fin de la première phrase, les mots « aux paragraphes 3 et 4 » sont remplacés par « au paragraphe 3 ».

56 Le texte actuel du paragraphe 2 est remplacé par le suivant :

« 2 Les portes étanches à l'eau situées au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge qui ont une largeur d'ouverture maximale supérieure à 1,2 mètre doivent être maintenues fermées pendant la navigation, sauf pour des périodes limitées pendant lesquelles l'Administration juge absolument nécessaire qu'elles soient ouvertes. »

57 Le texte actuel du paragraphe 3 est remplacé par le suivant :

« 3 Une porte étanche à l'eau peut être ouverte pendant la navigation pour permettre le passage des passagers ou de l'équipage, ou lorsque des travaux à proximité immédiate de la porte exigent que celle-ci soit ouverte. La porte doit immédiatement être fermée lorsqu'il n'y a plus lieu de l'utiliser ou lorsque la tâche qui nécessitait son ouverture est achevée. L'Administration ne peut autoriser à ouvrir une telle porte étanche à l'eau pendant la navigation qu'après en avoir soigneusement considéré l'incidence sur l'exploitation et la capacité de survie du navire, compte tenu des Directives élaborées par l'Organisation. Une mention claire des portes étanches à l'eau qu'il est ainsi permis d'ouvrir pendant la navigation doit figurer au nombre des renseignements sur la stabilité du navire, ces portes devant toujours être prêtes à être fermées immédiatement. »

58 Le texte actuel des paragraphes 4 à 8 est remplacé par le suivant :

« 4 Les panneaux amovibles de cloisons doivent toujours être en place avant le début du voyage et ne doivent pas être enlevés pendant la navigation, sauf en cas d'impérieuse nécessité, à la discrétion du capitaine. Les précautions nécessaires doivent être prises au remontage pour rétablir la parfaite étanchéité des joints. Les portes à glissières étanches à l'eau mues par des sources d'énergie qui sont autorisées dans les locaux de machines aux termes de la règle 13.10 doivent être fermées avant le début du voyage et doivent être maintenues fermées pendant la navigation, sauf en cas d'impérieuse nécessité à la discrétion du capitaine.

5 Les portes étanches à l'eau ménagées dans les cloisons étanches à l'eau d'entrepont des espaces à cargaison conformément à la règle 13.9.1 doivent être fermées avant le début du voyage et doivent être maintenues fermées pendant la navigation. L'heure à laquelle ces portes sont ouvertes ou fermées doit être consignée dans le journal de bord prescrit par l'Administration.

6 Les sabords de coupée, de chargement et de mazoutage situés au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge doivent être efficacement fermés et verrouillés de façon à être étanches à l'eau avant le début du voyage et doivent rester fermés pendant la navigation.

7 Les portes ci-après, qui sont situées au-dessus du pont de cloisonnement des navires à passagers ou du pont de franc-bord des navires de charge, doivent être fermées et verrouillées avant le début du voyage et le rester jusqu'à ce que le navire se trouve à son poste d'amarrage suivant :

- .1 portes de chargement situées dans le bordé extérieur ou dans les cloisonnements extérieurs de superstructures fermées ;
- .2 visières d'étrave situées dans les emplacements indiqués au paragraphe 7.1 ;
- .3 portes de chargement situées dans la cloison d'abordage ; et
- .4 rampes constituant un système de fermeture autre que ceux qui sont définis aux paragraphes 7.1 à 7.3 compris. »

59 L'actuel paragraphe 9 devient le paragraphe 8 et le texte des actuels paragraphes 10 à 16 est remplacé par le suivant :

« 9 Nonobstant les prescriptions des paragraphes 7.1 et 7.4, l'Administration peut accepter que certaines portes soient ouvertes, à la discrétion du capitaine, dans la mesure où l'exigent l'exploitation du navire ou l'embarquement et le débarquement des passagers, lorsque le navire se trouve à un mouillage sûr et à condition que sa sécurité ne soit pas de ce fait compromise.

10 Le capitaine doit veiller à la mise en œuvre d'un système efficace de contrôle et de notification de la fermeture et de l'ouverture des portes visées au paragraphe 7.

11 Le capitaine doit s'assurer, avant le début du voyage, que les heures auxquelles les portes ont été fermées, ainsi qu'il est spécifié au paragraphe 12, et l'heure à laquelle certaines portes sont ouvertes, conformément au paragraphe 13, sont consignées dans le journal de bord prescrit par l'Administration.

12 Les portes à charnières, panneaux amovibles, hublots, sabords de coupée, de chargement et de mazoutage et autres ouvertures qui doivent rester fermés pendant la navigation en application des présentes règles doivent être fermés avant le début du voyage. Mention des heures auxquelles auront été ouvertes et fermées ces portes (si les présentes règles en autorisent l'ouverture) doit être faite dans le journal de bord prescrit par l'Administration.

13 Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'un quelconque des hublots visés à la règle 15.3.2 est situé au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement des navires à passagers ou au livet du pont de franc-bord des navires de charge et ayant son point le plus bas à 1,4 mètre plus 2,5 % de la largeur du navire au-dessus de la flottaison au début du voyage, tous les hublots de cet entrepont doivent être fermés de façon à être étanches à l'eau et être verrouillés avant le début du voyage et ils ne doivent pas être ouverts avant que le navire arrive au port suivant. Il peut, le cas échéant, être tenu compte du fait que le navire est en eau douce.

- .1 Les heures auxquelles ces hublots sont ouverts dans le port et sont fermés et verrouillés avant le début du voyage doivent être inscrites dans le journal de bord prescrit par l'Administration.
- .2 Si un ou plusieurs hublots sont situés de telle façon que les prescriptions du paragraphe 13 leur sont applicables lorsque le navire est à son tirant d'eau maximal de compartimentage, l'Administration peut préciser le tirant d'eau moyen le plus élevé pour lequel les hublots en question ont leur bord inférieur au-dessus de la ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement des navires à passagers ou au livet du pont de franc-bord des navires de charge et ayant son point le plus bas à 1,4 mètre plus 2,5 % de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire correspondant à ce tirant d'eau moyen et pour lequel, par conséquent, il est permis de commencer le voyage sans fermer et verrouiller ces hublots et de les ouvrir pendant la navigation sous la responsabilité du capitaine pendant la navigation. Dans les zones tropicales, telles qu'elles sont définies dans la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur, ce tirant d'eau peut être augmenté de 0,3 mètre.

14 Les hublots et leurs tapes qui ne sont pas accessibles pendant la navigation doivent être fermés et verrouillés avant le début du voyage.

15 Si des marchandises sont transportées dans les espaces visés à la règle 15.5.2, les hublots et leurs tapes doivent être fermés de façon à être étanches à l'eau et être verrouillés avant que les marchandises ne soient chargées et mention des heures auxquelles ces hublots et ces tapes sont fermés et verrouillés doit être faite dans le journal de bord prescrit par l'Administration. »

60 L'actuel paragraphe 17 devient le paragraphe 16.

Règle 22-1 – Systèmes de détection de l'envahissement à bord des navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date qui transportent 36 personnes ou plus

61 Dans la règle 22-1, les mots « construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date » sont supprimés du titre actuel de cette règle.

Règle 23 – Prescriptions spéciales applicables aux navires rouliers à passagers

62 Le texte actuel de cette règle est remplacé par le suivant :

« 1 Les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers doivent être surveillés en permanence par un service de ronde ou par d'autres moyens efficaces, tels qu'un système de télévision, de manière que l'on puisse détecter tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé aux véhicules par des passagers pendant la navigation.

2 Des documents indiquant les procédures de manœuvre pour la fermeture et le verrouillage de toutes les portes de bordé, toutes les portes de chargement et tous les autres dispositifs de fermeture, qui, s'ils restaient ouverts ou étaient mal fermés, risqueraient, de l'avis de l'Administration, d'entraîner l'envahissement d'un local de catégorie spéciale ou d'un espace roulier doivent être conservés à bord et affichés à un endroit approprié.

3 Tous les accès à partir du pont roulier et des rampes pour véhicules qui mènent à des locaux situés au-dessous du pont de cloisonnement doivent être fermés avant le début du voyage et doivent rester fermés jusqu'à ce que le navire se trouve à son poste à quai suivant.

4 Le capitaine doit s'assurer qu'il existe un système efficace permettant de contrôler et de signaler la fermeture et l'ouverture des accès visés au paragraphe 3.

5 Le capitaine doit s'assurer, avant le début du voyage, que l'heure de la dernière fermeture des accès visés au paragraphe 3 est consignée dans le journal de bord, comme le prescrit la règle 22.12.

6 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 3, l'Administration peut accepter que certains accès soient ouverts au cours du voyage mais uniquement pendant le laps de temps nécessaire pour permettre le passage et, si cela est indispensable, pour le service essentiel du navire.

7 Toutes les cloisons transversales ou longitudinales qui sont considérées comme efficaces pour retenir l'eau de mer accumulée sur le pont roulier doivent être en place et assujetties avant le début du voyage et doivent rester en place et assujetties pendant la navigation.

8 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 7, l'Administration peut accepter que certains accès ménagés dans de telles cloisons soient ouverts au cours du voyage mais uniquement pendant le laps de temps nécessaire pour permettre le passage et, si cela est indispensable, pour le service essentiel du navire.

9 Dans le cas de tous les navires rouliers à passagers, le capitaine ou l'officier désigné doit veiller à ce qu'aucun des passagers ne soit autorisé, sans son consentement exprès, à accéder à un pont roulier fermé pendant la navigation. »

63 Le titre et le paragraphe 1 actuels de la règle 24 sont remplacés par ce qui suit :

« Règle 24 – Prescriptions supplémentaires pour la prévention et la maîtrise de l'embarquement d'eau, etc., à bord des navires de charge

1 Les ouvertures ménagées dans le bordé extérieur au-dessous du pont limitant l'étendue verticale de l'avarie doivent être maintenues fermées en permanence pendant la navigation. »

64 Le texte actuel du paragraphe 3 est remplacé par le suivant :

« 3 Les portes ou rampes étanches à l'eau installées aux fins du compartimentage interne des grands espaces à cargaison doivent être fermées avant que le voyage ne commence et doivent être maintenues fermées pendant la navigation. L'heure à laquelle ces portes sont ouvertes ou fermées doit être consignée dans le journal de bord prescrit par l'Administration. »

Partie C

Installations de machines

Règle 35-1 – Installations d'assèchement

65 La nouvelle phrase suivante est ajoutée à la fin de l'actuel paragraphe 2.6 :

« Dans le cas des navires soumis aux dispositions de la règle II-1/1.1.1.1, pour les risques particuliers associés à la perte de stabilité quand ces navires sont équipés de dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par projection d'eau diffusée sous pression, voir la règle II-2/20.6.1.4. »

66 Dans le paragraphe 3.2, le texte actuel de la définition du volume total des espaces à passagers et des locaux de l'équipage situés au-dessous du pont de cloisonnement *P* est remplacé par le suivant :

« *P* = le volume total des espaces à passagers et des locaux de l'équipage situés au-dessous du pont de cloisonnement (en mètres cubes), qui sont destinés au logement et à l'usage des passagers et de l'équipage, à l'exception des soutes à bagages, des magasins et des soutes à provisions ; »

67 La phrase liminaire actuelle du paragraphe 3.4 est remplacée par la suivante :

« 3.4 Dans le cas des navires d'une longueur *L* égale ou supérieure à 91,5 mètres ou dont le critérium d'assèchement, calculé conformément aux dispositions du paragraphe 3.2, est égal ou supérieur à 30, les mesures nécessaires doivent être prises afin qu'une ou moins des pompes d'assèchement mues par une source d'énergie puisse être utilisée normalement dans toutes les conditions d'envahissement auxquelles le navire doit pouvoir résister et, pour les navires soumis aux dispositions de la règle II-1/1.1.1.1, dans toutes les conditions d'envahissement découlant de la prise en considération des avaries mineures décrites à la règle 8. Ces mesures sont les suivantes : »

68 La nouvelle phrase suivante est ajoutée à la fin de l'actuel paragraphe 3.10 :

« Pour les navires soumis aux dispositions de la règle II-1/1.1.1.1, la ligne de charge maximale de compartimentage doit être considérée comme correspondant au tirant d'eau maximal de compartimentage. »

Chapitre II-2

Construction – prévention, détection et extinction de l'incendie

Partie A

Généralités

Règle 3 – Définitions

69 Le texte de la règle II-2/3.56 est remplacé par le suivant :

« 56 Un *transporteur de véhicules* est un navire de charge qui ne transporte des cargaisons que dans des espaces rouliers ou des locaux à véhicules, et qui est conçu pour le transport de véhicules à moteur inoccupés ne transportant pas de cargaison en tant que cargaison. »

Partie C

Confinement de l'incendie

Règle 9 – Localisation de l'incendie

70 Les nouveaux paragraphes 4.1.3.4 à 4.1.3.6 suivants sont ajoutés après l'actuel paragraphe 4.1.3.3 :

« 4.1.3.4 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 4.1.3.3, les prescriptions des paragraphes 4.1.3.5 et 4.1.3.6 s'appliquent aux navires construits le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date.

4.1.3.5 Pour les navires transportant plus de 36 passagers, les fenêtres faisant face à des embarcations ou radeaux de sauvetage, aux postes d'embarquement et de rassemblement, aux escaliers extérieurs et ponts découverts servant d'échappées, ainsi que les fenêtres situées au-dessous des zones d'embarquement dans les radeaux de sauvetage et toboggans d'évacuation, doivent avoir une intégrité au feu conforme aux prescriptions du tableau 9.1. Si des têtes de diffuseurs automatiques spéciales sont prévues pour les fenêtres, des fenêtres du type « A-0 » peuvent être acceptées comme étant équivalentes. Les têtes de diffuseurs dont l'utilisation peut être envisagée dans le contexte du présent paragraphe doivent être soit :

- .1 des têtes spéciales, situées au-dessus des fenêtres et installées en plus des diffuseurs classiques fixés au plafond ; soit
- .2 des têtes de diffuseurs classiques fixés au plafond, disposées de telle façon que la fenêtre soit protégée par un taux d'application moyen d'au moins 5 l/min/m² et que la surface de fenêtre supplémentaire soit prise en compte dans le calcul de la surface à couvrir ; soit
- .3 des ajutages diffusant de l'eau en brouillard qui aient été mis à l'essai et approuvés conformément aux Directives adoptées par l'Organisation ; et

les fenêtres situées dans le bordé du navire au-dessous de la zone d'embarquement dans les embarcations de sauvetage doivent avoir une intégrité au feu au moins équivalente à la norme « A-0 ».

4.1.3.6 Pour les navires ne transportant pas plus de 36 passagers, les fenêtres faisant face aux zones d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et toboggans d'évacuation et les fenêtres situées au-dessous de ces zones doivent avoir une intégrité au feu au moins équivalente à la norme « A-0 ».

Partie G

Prescriptions spéciales

Règle 20 – Protection des locaux à véhicules, des locaux de catégorie spéciale et des espaces rouliers

71 L'actuel paragraphe 2.1 devient le paragraphe 2.1.1 et le nouveau paragraphe 2.1.2 suivant est ajouté après le paragraphe 2.1.1 ainsi renuméroté :

« 2.1.2 À bord de tous les navires, les véhicules ayant dans leur réservoir le carburant nécessaire à leur propre propulsion peuvent être transportés dans des espaces à cargaison plutôt que dans des locaux à véhicules, des locaux de catégorie spéciale ou des espaces rouliers, sous réserve que toutes les conditions suivantes soient remplies :

- .1 les véhicules n'utilisent pas leur propre propulsion lorsqu'ils se trouvent dans les espaces à cargaison ;
- .2 les espaces à cargaison sont conformes aux prescriptions pertinentes de la règle 19 ; et
- .3 les véhicules sont transportés conformément au Code IMDG, tel que défini à la règle VII/1.1. »

Règle 20-1 – Prescriptions applicables aux transporteurs de véhicules qui transportent des véhicules à moteur ayant dans leur réservoir de l'hydrogène comprimé ou du gaz naturel comprimé nécessaire à leur propre propulsion en tant que cargaison

72 Le texte actuel du paragraphe 2.1 est remplacé par le suivant :

« 2.1 Les transporteurs de véhicules construits le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date qui sont destinés à transporter des véhicules à moteur ayant dans leur réservoir de l'hydrogène comprimé ou du gaz naturel comprimé nécessaire à leur propre propulsion en tant que cargaison doivent satisfaire non seulement aux prescriptions de la règle 20 qui leur sont applicables mais aussi aux prescriptions des paragraphes 3 à 5 de la présente règle. »

Chapitre III

Engins et dispositifs de sauvetage

Partie A

Généralités

Règle 1 – Application

73 Le texte actuel du paragraphe 4 est remplacé par le suivant :

« 4 Dans le cas des navires construits avant le 1^{er} juillet 1998, l'Administration doit :

- .1 sous réserve des dispositions du paragraphe 4.2, veiller au respect des prescriptions qui, en vertu du chapitre III de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur avant le 1^{er} juillet 1998, sont applicables aux navires neufs ou existants de la manière prescrite dans ce chapitre ;
- .2 veiller à ce que, lorsque les engins ou dispositifs de sauvetage qui se trouvent à bord de ces navires sont remplacés ou que ces navires font l'objet de réparations, de modifications ou de transformations d'une importance majeure qui impliquent le remplacement ou l'adjonction d'engins ou de dispositifs de sauvetage, ces engins ou dispositifs satisfassent aux prescriptions du présent chapitre pour autant que ce soit raisonnable et possible en pratique. Toutefois, si l'on remplace une embarcation ou un radeau de sauvetage autre qu'un radeau de sauvetage gonflable sans remplacer son dispositif de mise

à l'eau ou vice versa, l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le dispositif de mise à l'eau peut être du même type que celui qu'il remplace ; et

.3 s'assurer qu'il est satisfait aux prescriptions des règles 30.3 et 37.3.9. »

Partie B

Prescriptions applicables aux navires et aux engins de sauvetage

Règle 30 – Exercices

74 Le nouveau paragraphe 3 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 2 :

« 3 Les exercices de maîtrise des avaries doivent être effectués de la manière prescrite à la règle II-1/19-1. »

Règle 37 – Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique

75 Au paragraphe 3, le texte actuel des alinéas .7 et .8 est remplacé par le suivant :

« .7 les effectifs des équipes d'incendie chargées de lutter contre les incendies ;

.8 les tâches spéciales concernant l'utilisation du matériel et des installations de lutte contre l'incendie ; et

.9 pour les navires à passagers seulement, la maîtrise des avaries en cas de situation critique due à un envahissement. »

Appendice

Certificats

Fiche d'équipement pour la sécurité des navires à passagers (Modèle P)

76 La description actuelle de la rubrique 3.1 de la section 5 est modifiée comme suit :

« Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite / d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre / d'un récepteur de radionavigation multisystèmes de bord^{3,4}. »

Fiche d'équipement pour la sécurité des navires de charge (Modèle E)

77 La description actuelle de la rubrique 3.1 de la section 3 est modifiée comme suit :

« Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite / d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre / d'un récepteur de radionavigation multisystèmes de bord^{2,3}. »

Fiche d'équipement pour la sécurité des navires de charge (Modèle C)

78 La description actuelle de la rubrique 3.1 de la section 5 est modifiée comme suit :

« Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite / d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre / d'un récepteur de radionavigation multisystèmes de bord^{2,3}. »

Anlage

Kapitel II-1

Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Teil A

Allgemeines

Regel 1 – Anwendung

- 1 Nach dem bisherigen Absatz 1.1 werden die folgenden neuen Absätze 1.1.1 und 1.1.2 eingefügt:
 - „1.1.1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, finden die Teile B, B-1, B-2 und B-4 dieses Kapitels nur auf Schiffe Anwendung,
 - .1 für die der Bauvertrag am oder nach dem 1. Januar 2020 geschlossen wird oder,
 - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, deren Kiel am oder nach dem 1. Juli 2020 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden oder
 - .3 die am oder nach dem 1. Januar 2024 abgeliefert werden.
 - 1.1.2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt die Verwaltung bei Schiffen, die nicht unter Absatz 1.1.1 fallen, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut sind, sicher,
 - .1 dass die Vorschriften in den Teilen B, B-1, B-2 und B-4 erfüllt werden, die nach Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der durch die Entschließungen MSC.216(82), MSC.269(85) und MSC.325(90) geänderten Fassung anwendbar sind, und
 - .2 dass die Vorschriften der Regel 19-1 erfüllt werden.“
- 2 Der bisherige Absatz 1.3.4 wird aufgehoben.
- 3 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
 - „2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt die Verwaltung bei Schiffen, die vor dem 1. Januar 2009 gebaut sind, sicher,
 - .1 dass die Vorschriften erfüllt werden, die nach Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der durch die Entschließungen MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60) und MSC.27(61), die Entschlieung 1 der SOLAS-Konferenz von 1995 sowie die Entschließungen MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) und MSC.170(79) geänderten Fassung anwendbar sind, und
 - .2 dass die Vorschriften der Regel 19-1 erfüllt werden.“

Regel 2 – Begriffsbestimmungen

- 4 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
 - „2 Der Ausdruck „mittschiffs“ bezeichnet die Mitte der Länge (L).“
- 5 Die bisherigen Absätze 9 und 10 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:
 - „9 „Tiefgang“ (d) ist der senkrechte Abstand von der Kiellinie,
 - .1 mittschiffs gemessen bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, und
 - .2 von dem Punkt auf der Mitte der Unterteilungslänge (L_s) gemessen bei Schiffen, die nicht unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut sind,bis zu der betreffenden Wasserlinie.
 - 10 „Größter Unterteilungstiefgang“ (d_s) ist das Eintauchen des Schiffes bis zur Sommerlademarke.“
- 6 Der bisherige Absatz 13 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
 - „13 „Trimm“ ist die Differenz zwischen dem Tiefgang vorne und dem Tiefgang hinten, wobei der Tiefgang jeweils
 - .1 am vorderen und am hinteren Lot nach der Begriffsbestimmung in dem jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommen gemessen wird bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, und
 - .2 am vorderen und am hinteren Endpunkt gemessen wird bei Schiffen, die nicht unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut sind,und zwar unter Vernachlässigung eines etwaigen Kielfalls.“
- 7 Der bisherige Absatz 19 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
 - „19 „Schottendeck“ ist bei einem Fahrgastschiff
 - .1 das oberste Deck, bis zu dem die Hauptschotte und die Außenhaut des Schiffes wasserdicht geführt sind, bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, und

.2 das oberste Deck entlang der Unterteilungslänge (L_s), bis zu dem die Hauptschotte und die Außenhaut des Schiffes wasserdicht geführt sind, sowie das unterste Deck, von dem aus die Evakuierung von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern in keinem Stadium einer Flutung im Fall von Schäden im Sinne der Regel 8 und des Teiles B-2 durch Wasser behindert werden kann, bei Schiffen, die nicht unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut sind.

Das Schottendeck kann ein gestuftes Deck sein. Bei einem Frachtschiff, das nicht unter Regel II-1/1.1.1.1 fällt, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut ist, kann das Freiborddeck als Schottendeck gelten.“

8 Der bisherige Absatz 26 wird aufgehoben und die verbleibenden Absätze werden entsprechend unnummeriert.

Teil B

Unterteilung und Stabilität

Regel 4 – Allgemeines

9 Der bisherige Absatz 1 und die Fußnote zum bisherigen Absatz 1 werden aufgehoben.

10 Dem bisherigen Absatz 2 werden die folgenden neuen Absätze 1 und 2 vorangestellt:

„1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, finden die Teile B-1 bis B-4 auf Fahrgastschiffe Anwendung.

2 Auf Frachtschiffe finden die Teile B-1 bis B-4 wie folgt Anwendung:

2.1 Teil B-1:

.1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet Regel 5 Anwendung auf Frachtschiffe und Regel 5-1 findet Anwendung auf andere Frachtschiffe als Tankschiffe im Sinne der Regel I/2 Buchstabe h;

.2 die Regeln 6 bis 7-3 finden Anwendung auf Frachtschiffe mit einer Länge (L) von 80 m und darüber; von ihnen ausgenommen sein können Schiffe, die den folgenden Rechtsinstrumenten unterliegen und für die der Nachweis erbracht wurde, dass sie den Vorschriften über Unterteilung und Leckstabilität des jeweiligen Rechtsinstruments entsprechen:

.1 der Anlage I zu MARPOL, wobei Tank-Massengutschiffe (im Sinne der SOLAS-Regel II-2/3.14) mit Freiborden vom Typ B den Regeln 6 bis 7-3+ entsprechen müssen, oder

.2 dem Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code)+ oder

.3 dem Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code)+ oder

.4 den Leckstabilitätsvorschriften der Regel 27 des Freibord-Übereinkommens von 1966 entsprechend den Entschliefungen A.320(IX) und A.514(13), vorausgesetzt, dass für Frachtschiffe, für die Regel 27 Absatz 9 gilt, die wasserdichten Hauptquerschotten, um als wirksam zu gelten, in dem Abstand angeordnet sind, der in Absatz 12 Buchstabe f der Entschliefung A.320(IX) angegeben ist, wobei Schiffe, die für die Beförderung von Ladung an Deck bestimmt sind, den Regeln 6 bis 7-3 entsprechen müssen, oder

.5 den Leckstabilitätsvorschriften der Regel 27 des Freibord-Protokolls von 1988, wobei Schiffe, die für die Beförderung von Ladung an Deck bestimmt sind, den Regeln 6 bis 7-3 entsprechen müssen, oder

.6 den Normen für Unterteilung und Leckstabilität in anderen von der Organisation ausgearbeiteten Rechtsinstrumenten++.

2.2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, finden die Teile B-2 und B-4 auf Frachtschiffe Anwendung.“

11 Die bisherigen Absätze 2 bis 4 werden entsprechend unnummeriert.

Teil B-1

Stabilität

Regel 5 – Intaktstabilität

12 Die bisherigen Absätze 1 und 2 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Mit jedem Fahrgastschiff, unabhängig von seiner Größe, und mit jedem Frachtschiff von 24 m Länge (L) und darüber ist nach seiner Fertigstellung ein Krängungsversuch vorzunehmen. Die Wasserverdrängung des leeren Schiffes und seiner Längs-, Quer- und Höhenschwerpunkte sind zu ermitteln. Zusätzlich zu allen weiteren anwendbaren Vorschriften dieser Regeln müssen Schiffe von 24 m Länge und darüber mindestens die Vorschriften des Teils A des IS-Codes 2008 erfüllen.

2 Die Verwaltung kann bei einem einzelnen Frachtschiff auf die Durchführung des Krängungsversuchs verzichten, sofern die grundlegenden Stabilitätsdaten aus dem Krängungsversuch eines Schwesterschiffs vorliegen und der Verwaltung der Nachweis erbracht worden ist, dass aus diesen grundlegenden Daten verlässliche Stabilitätsunterlagen für das zu befreiende Schiff gewonnen werden können, wie sie in Regel 5-1 vorgeschrieben sind. Nach Fertigstellung ist eine Besichtigung des leeren Schiffes durchzuführen; wird dabei im Vergleich zu den aus dem Krängungsversuch mit dem Schwesterschiff hergeleiteten Daten eine Abweichung beim Wert der Wasserverdrängung des leeren Schiffes von mehr als 1 vom Hundert bei einem Schiff mit einer Länge von 160 m oder mehr, eine Abweichung von mehr als 2 vom Hundert bei einem Schiff mit einer Länge von 50 m oder weniger und bei dazwischen liegenden Längenwerten eine mittels linearer Interpolation zu bestimmende Abweichung gleicher

+ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die *Richtlinien für die Überprüfung der Leckstabilitätsvorschriften für Tankschiffe* verwiesen (MSC.1/Rundschreiben 1461).

++ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur:

.1 Für Offshore-Versorger von nicht mehr als 100 m Länge (L) siehe die *Richtlinien von 2006 für den Entwurf und den Bau von Offshore-Versorgern* (Entschliefung MSC.235(82) in der durch die Entschliefung MSC.335(90) geänderten Fassung);

.2 für Spezialschiffe siehe den *Code über die Sicherheit von Spezialschiffen von 2008* (Entschliefung MSC.266(84) in ihrer geänderten Fassung).

Größenordnung oder aber eine Abweichung vom Längsschwerpunkt des leeren Schiffes von mehr als 0,5 vom Hundert des Wertes von L festgestellt, so ist mit dem Schiff ein Krängungsversuch durchzuführen.“

13 Der bisherige Absatz 5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5 In regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren ist bei allen Fahrgastschiffen eine Besichtigung des leeren Schiffes durchzuführen, damit mögliche Veränderungen hinsichtlich der Wasserverdrängung des leeren Schiffes und des Längsschwerpunktes festgestellt werden können. Ein erneuter Krängungsversuch ist immer dann durchzuführen, wenn festgestellt oder vorausgesehen wird, dass im Vergleich zu den zugelassenen Stabilitätsunterlagen eine Abweichung hinsichtlich der Wasserverdrängung des leeren Schiffes von mehr als 2 vom Hundert oder eine Abweichung hinsichtlich des Längsschwerpunktes von mehr als 1 vom Hundert des Wertes von L vorliegt.“

Regel 5-1 – Stabilitätsunterlagen für den Kapitän

14 Die bisherige Fußnote zur Überschrift der Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„* Es wird auch auf die *Richtlinien für die Erstellung von Intakstabilitätsunterlagen* (MSC/Rundschreiben 456) und die *Überarbeiteten Hinweise für den Schiffsführer zur Vermeidung von gefährlichen Situationen bei ungünstigen Wetterverhältnissen und Wetterbedingungen auf See* (MSC.1/Rundschreiben 1228) verwiesen.“†

† Diese Fußnote dient ausschließlich zu Referenzzwecken und ist nicht Bestandteil der angenommenen Änderungen.

15 Die bisherige Regel 5-1.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Dem Kapitän sind die erforderlichen, von der Verwaltung für ausreichend erachteten Unterlagen zur Verfügung zu stellen, damit er sich auf schnelle und einfache Weise ein genaues Bild von der Stabilität des Schiffes unter den verschiedenen Betriebsbedingungen machen kann. Eine Zweitausfertigung der Stabilitätsunterlagen ist der Verwaltung zuzuleiten.“

16 Der bisherige Absatz 2.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Kurven oder Tabellen der Mindestwerte der metazentrischen Höhe des Schiffes im Betrieb (GM) und der höchstzulässigen Trimmlage, bezogen auf den Tiefgang, die die Übereinstimmung mit etwaigen Intakt- und Leckstabilitätsvorschriften sicherstellen, oder aber entsprechende Kurven oder Tabellen der größten zulässigen Schwerpunktabstände (KG) und der höchstzulässigen Trimmlage, bezogen auf den Tiefgang, oder einen gleichwertigen Ersatz einer dieser Kurven oder Tabellen,“

17 Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Die in Regel 5-1.2 vorgeschriebenen Intakt- und Leckstabilitätsunterlagen sind als konsolidierte Daten vorzulegen und müssen die gesamte betriebsbedingte Bandbreite von Tiefgang und Trimmlage umfassen. Die verwendeten Trimmwerte müssen in allen Stabilitätsunterlagen, die zur Benutzung an Bord vorgesehen sind, übereinstimmen. Angaben, die nicht zur Bestimmung der Stabilitäts- und Trimmgrenzen benötigt werden, sollen nicht in die Unterlagen aufgenommen werden.

4 Wird die Leckstabilität nach den Regeln 6 bis 7-3 und gegebenenfalls den Regeln 8 und 9.8 berechnet, so ist durch lineare Interpolation zwischen den für die drei Tiefgänge d_s , d_p und d_l angenommenen GM -Mindestwerten eine Grenzkurve für die Leckstabilität zu bestimmen. Werden zusätzliche Unterteilungsgrade für unterschiedliche Trimmlagen berechnet, so ist eine einzelne Hüllkurve auf der Grundlage der Mindestwerte, die diese Berechnungen ergeben haben, vorzulegen. Ist beabsichtigt, Kurven der zulässigen KG -Höchstwerte zu erstellen, so ist sicherzustellen, dass die sich ergebenden Kurven der KG -Höchstwerte einer linearen Variation von GM entsprechen.

5 Anstelle einer einzelnen Hüllkurve können bei allen Trimmlagen, die für die einzelnen Unterteilungstiefgänge angenommen werden, die Berechnungen für zusätzliche Trimmlagen mit einem gemeinsamen GM -Wert durchgeführt werden. Die niedrigsten Werte jedes Teil-Unterteilungsgrads A_s , A_p und A_l für diese Trimmlagen sind dann bei der Addition des erreichten Unterteilungsgrads A nach Regel 7.1 zu verwenden. Das Ergebnis ist eine GM -Grenzkurve auf der Grundlage des für die einzelnen Tiefgänge verwendeten GM -Wertes. Es ist ein Trimmgrenzwertdiagramm zu erstellen, das die angenommenen Trimmlagen zeigt.“

18 Der bisherige Absatz 5 wird entsprechend unnummeriert und erhält folgenden Wortlaut:

„6 Werden keine Kurven oder Tabellen mit der Darstellung der Mindestwerte der metazentrischen Höhe des Schiffes im Betrieb (GM) oder mit dem zulässigen KG -Höchstwert, bezogen auf den Tiefgang, bereitgestellt, so muss der Kapitän sicherstellen, dass der Betriebszustand des Schiffes nicht von den genehmigten Beladungsfällen abweicht oder durch Berechnungen überprüfen, ob die Stabilitätsvorschriften beim vorliegenden Beladungsfall erfüllt sind.“

Regel 6 – Vorgeschriebener Unterteilungsgrad R

19 Der bisherige Einleitungssatz in Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Bei Schiffen, für welche die Leckstabilitätsvorschriften dieses Teils gelten, wird das herzustellende Ausmaß der Unterteilung wie folgt durch den vorgeschriebenen Unterteilungsgrad R bestimmt:“

20 Der bisherige einleitende Teilsatz in Absatz 2.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 bei Frachtschiffen mit einer Länge (L) von nicht weniger als 80 m und einer Unterteilungslänge (L_s) von nicht mehr als 100 m durch die Formel:“

21 Der Wortlaut des bisherigen Absatzes 2.3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.3 bei Fahrgastschiffen durch die Formel:+++

Personen an Bord	R
$N < 400$	$R = 0,722$
$400 \leq N \leq 1\ 350$	$R = N / 7\ 580 + 0,66923$
$1\ 350 < N \leq 6\ 000$	$R = 0,0369 \times \ln(N + 89,048) + 0,579$
$N > 6\ 000$	$R = 1 - (852,5 + 0,03875 \times N) / (N + 5\ 000)$

+++ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gemeint ist eigentlich „3 bei Fahrgastschiffen durch die Formel:“.

wobei gilt:

N = Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.“

22 Der bisherige Absatz 2.4 wird aufgehoben.

Regel 7 – Erreichter Unterteilungsgrad A

23 Der bisherige Absatz 1 Satz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Ein erreichter Unterteilungsgrad A ergibt sich aus der Addition der Teil-Unterteilungsgrade A_s , A_p und A_l , die wie angegeben gewichtet und für die in Regel 2 bestimmten Tiefgänge d_s , d_p und d_l errechnet werden, gemäß der nachstehenden Formel:“

24 Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Die Berechnung von A ist beim größten Unterteilungstiefgang d_s und beim Unterteilungstiefgang in teilweise beladenem Zustand d_p zumindest bei ebener Trimmlage durchzuführen. Beim Tiefgang im leichtesten Zustand des im Dienst befindlichen Schiffes d_l kann von der geschätzten Trimmlage des im Dienst befindlichen Schiffes ausgegangen werden. Liegt bei irgendeinem erwarteten Betriebszustand im Tiefgangsbereich von d_s bis d_l die Abweichung der tatsächlichen von den berechneten Trimmlagen bei mehr als 0,5 vom Hundert des Wertes L , so sind eine oder mehrere zusätzliche Berechnungen des Wertes A unter der Annahme derselben Tiefgänge, jedoch mit einer ausreichenden Anzahl von Trimmlagen vorzunehmen, um sicherzustellen, dass für alle vorgesehenen Betriebszustände die Abweichung der tatsächlichen von der für eine Berechnung verwendeten Referenz-Trimmlage nicht größer als 0,5 vom Hundert des Wertes L ist. Jede zusätzliche Berechnung von A muss Regel 6.1 entsprechen.

3 Zur Bestimmung der aufrichtenden Hebelarme (GZ) der Reststabilitätskurve in den Zwischenstadien der Flutung und dem Flutungsstadium bei Erreichen der End-Gleichgewichtsschwimmlage soll für die Wasserverdrängung der Wert für das Schiff im unbeschädigten Beladungszustand benutzt werden. Alle Berechnungen sollen bei einem Schiff in freier Trimmlage durchgeführt werden.“

Regel 7-1 – Berechnung des Faktors p_i

25 Im bisherigen Absatz 1 wird der Wortlaut des Zeichens für den mittleren Querabstand b durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„ b = der in Höhe des größten Unterteilungstiefgangs im rechten Winkel zur Mittellinie gemessene und in Metern ausgedrückte mittlere Querabstand zwischen der Außenhaut und einer angenommenen senkrechten Fläche zwischen den für die Berechnung des Faktors p_i benutzten Längenbegrenzungen; diese Fläche verläuft tangential zu oder fällt zusammen mit dem am weitesten außen gelegenen Teil des betreffenden Längsschotts insgesamt oder einem Stück dieses Teils. Diese senkrechte Fläche muss so ausgerichtet sein, dass der mittlere Querabstand zur Außenhaut möglichst groß ist, jedoch nicht mehr als doppelt so groß wie der geringste Abstand zwischen der Fläche und der Außenhaut. Liegt der obere Teil eines Längsschotts unterhalb des größten Unterteilungstiefgangs, so ist von der Annahme auszugehen, dass sich die für die Berechnung des Parameters b benutzte senkrechte Fläche nach oben bis zur Höhe der obersten Unterteilungswasserlinie erstreckt. In keinem Fall darf der Wert des Parameters b größer sein als der Wert von $B/2$.“

Regel 7-2 – Berechnung des Faktors s_j

26 Die bisherigen Absätze 2 bis 4.1.2 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Bei Fahrgastschiffen und Frachtschiffen, die mit Gegenflutungseinrichtungen ausgerüstet sind, wird der Faktor $s_{\text{intermediate},j}$ als der geringste aller s -Faktoren angesetzt, die für die verschiedenen Flutungsstadien ermittelt worden sind, einschließlich des Stadiums unmittelbar vor dem Ausgleich des Wasserstands (sofern es überhaupt dazu kommt); berechnet wird dieser Faktor wie folgt:

$$s_{\text{intermediate},j} = \left[\frac{GZ_{\max}}{0,05} \cdot \frac{\text{Umfang}}{7} \right]^{\frac{1}{4}}$$

wobei der Wert für GZ_{\max} nicht mit mehr als 0,05 m und der Wert für Umfang nicht mit mehr als 7 Grad angesetzt werden darf. Der Faktor $s_{\text{intermediate},j}$ ist gleich 0, wenn der Zwischen-Krängungswinkel im Verlauf der Flutung 15 Grad bei Fahrgastschiffen und 30 Grad bei Frachtschiffen überschreitet.

Bei Frachtschiffen, die nicht mit Gegenflutungseinrichtungen ausgerüstet sind, wird der Faktor $s_{\text{intermediate},j}$ mit dem Wert 1 angesetzt, es sei denn, die Verwaltung vertritt die Auffassung, dass die Stabilität während der Zwischenstadien der Flutung möglicherweise unzureichend ist; in diesem Fall soll sie diesbezüglich weitere Untersuchungen verlangen.

Bei Fahrgast- und Frachtschiffen, die mit Gegenflutungseinrichtungen ausgerüstet sind, darf der Zeitbedarf für den Wasserstandsausgleich 10 Minuten nicht überschreiten.

3 Der Faktor $s_{\text{final},j}$ wird aus folgender Formel ermittelt:

$$s_{\text{final},j} = K \cdot \left[\frac{GZ_{\max}}{TGZ_{\max}} \cdot \frac{\text{Umfang}}{T\text{Umfang}} \right]^{\frac{1}{4}}$$

wobei gilt:

der Wert für GZ_{\max} darf nicht mit mehr als dem Wert für TGZ_{\max} angesetzt werden;

der Wert für Umfang darf nicht mit mehr als dem Wert für $T\text{Umfang}$ angesetzt werden;

TGZ_{\max} = 0,20 m im Fall von Ro-Ro-Fahrgastschiffen bei jedem Schadensfall, der einen Ro-Ro-Raum betrifft;

TGZ_{\max} = 0,12 m in allen sonstigen Fällen;

$T\text{Umfang}$ = 20° im Fall von Ro-Ro-Fahrgastschiffen bei jedem Schadensfall, der einen Ro-Ro-Raum betrifft;

$T\text{Umfang}$ = 16° in allen sonstigen Fällen;

K = 1, falls $\theta_e \leq \theta_{\min}$

K = 0, falls $\theta_e \geq \theta_{\max}$

$$K = \sqrt{\frac{\theta_{\max} - \theta_e}{\theta_{\max} - \theta_{\min}}} \text{ in allen sonstigen Fällen}$$

dabei ist

der Wert für θ_{\min} bei Fahrgastschiffen 7 Grad und bei Frachtschiffen 25 Grad und

der Wert für θ_{\max} bei Fahrgastschiffen 15 Grad und bei Frachtschiffen 30 Grad.

4 Der Faktor $s_{\text{mom},j}$ ist nur auf Fahrgastschiffe anwendbar (für Frachtschiffe ist $s_{\text{mom},j}$ mit dem Wert 1 anzusetzen) und wird unter der Annahme der End-Gleichgewichtsschwimmlage nach folgender Formel berechnet:

$$s_{\text{mom},j} = \frac{(\text{GZ}_{\max} - 0,04) \cdot \text{Wasserverdrängung}}{M_{\text{Krängung}}}$$

wobei

der Ausdruck „Wasserverdrängung“ die Wasserverdrängung des Schiffes im unbeschädigten Zustand bezeichnet, wenn es bis zum jeweiligen Tiefgang (d_s , d_p oder d_l) eingetaucht ist;

der Ausdruck $M_{\text{Krängung}}$ das nach Absatz 4.1 berechnete maximale angenommene Krängungsmoment bezeichnet und Folgendes gilt:

$$s_{\text{mom},j} \leq 1.$$

4.1 Das Krängungsmoment $M_{\text{Krängung}}$ ist wie folgt zu berechnen:

$M_{\text{Krängung}}$ = der größte aus den drei Werten $M_{\text{Fahrgäste}}$ oder M_{Wind} oder $M_{\text{Rettungsfahrzeuge}}$

4.1.1 $M_{\text{Fahrgäste}}$ ist das größte angenommene Krängungsmoment, das sich aus der Bewegung von Fahrgästen ergibt, und ist wie folgt zu ermitteln:

$$M_{\text{Fahrgäste}} = (0,075 \cdot N_p) \cdot (0,45 \cdot B) \text{ (tm)}$$

wobei

N_p die größte Anzahl an Fahrgästen ist, die in dem Betriebszustand des Schiffes an Bord zugelassen sind, der dem hier berücksichtigten größten Unterteilungstiefgang entspricht, sowie

B die Breite des Schiffes nach Regel 2.8 ist.

Das Krängungsmoment kann wahlweise auch unter der Annahme berechnet werden, dass die Fahrgäste mit einer Dichte von 4 Personen je Quadratmeter auf den verfügbaren Decksflächen auf einer Schiffsseite, auf denen sich auch die Sammelplätze befinden, so verteilt sind, dass sie das ungünstigste Krängungsmoment erzeugen. Dabei ist ein Körpergewicht von 75 kg je Fahrgast anzusetzen.

4.1.2 M_{Wind} ist das höchste für eine Schadenssituation angenommene Windmoment:

$$M_{\text{Wind}} = (P \cdot A \cdot Z) / 9806 \text{ (tm)}$$

dabei ist

$$P = 120 \text{ N/m}^2;$$

A = die projizierte Seitenfläche über der Wasserlinie;

Z = der Abstand vom Mittelpunkt der projizierten Seitenfläche über der Wasserlinie bis zu einer Linie in Höhe von $T/2$;

T = der jeweilige Tiefgang (d_s , d_p oder d_l).“

27 Der bisherige Absatz 5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5 Eine unsymmetrische Flutung ist durch geeignete Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ist es notwendig, große Krängungswinkel auszugleichen, so müssen die Vorkehrungen, soweit durchführbar, selbsttätig wirken; etwaige Steuerungen für Vorrichtungen zum Ausgleich des Wasserstands müssen jedoch stets von oberhalb des Schottendecks aus bei Fahrgastschiffen und von oberhalb des Freiborddecks aus bei Frachtschiffen bedient werden können. Diese Vorrichtungen zusammen mit ihren Steuerungen müssen für die Verwaltung annehmbar sein.++++ Dem Kapitän des Schiffes sind geeignete Unterlagen über den Gebrauch solcher Vorrichtungen zur Verfügung zu stellen.“

28 Der bisherige einleitende Halbsatz des Absatzes 5.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5.2 Der Faktor s_j ist in jenen Fällen mit Null anzusetzen, in denen die Endschwimmlage unter Berücksichtigung von Tauchung, Krängung und Trimm“.

29 Der bisherige Absatz 5.3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5.3 Der Faktor s_j ist mit Null anzusetzen, wenn unter Berücksichtigung von Tauchung, Krängung und Trimm in einem Zwischenstadium der Flutung oder im Endstadium der Flutung eine der nachstehend beschriebenen Bedingungen eintritt:

- .1 die Überflutung einer senkrecht angeordneten Notausstiegs Luke auf dem Schottendeck bei Fahrgastschiffen und dem Freiborddeck bei Frachtschiffen, die im Sinne der Einhaltung des Kapitels II-2 eingebaut ist,
- .2 die Unerreichbarkeit oder Unbedienbarkeit von oberhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und oberhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen angeordneten Bedienungsvorrichtungen für wasserdichte Türen, für Vorrichtungen zum Ausgleich des Wasserstands und für Ventile von Rohrleitungen oder Lüftungsschächten, die dafür vorgesehen sind, die Dichtheit wasserdichter Schotte aufrechtzuerhalten, und

++++ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die *Überarbeitete Empfehlung für ein Standardverfahren zur Bewertung von Querflutungseinrichtungen* in der jeweils geltenden Fassung verwiesen, die von der Organisation mit Entschließung MSC.362(92) angenommen wurde.

.3 die Überflutung eines Teiles von Rohrleitungen oder Lüftungsschächten innerhalb der angenommenen Schadensausdehnung, die durch eine wasserdichte Begrenzung geführt sind, falls dies zu einer fortschreitenden Flutung von Abteilungen führen kann, bei denen unterstellt wird, dass sie nicht geflutet sind.“

30 Der bisherige Absatz 5.5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5.5 Außer in dem in Absatz 5.3.1 geregelten Fall brauchen Öffnungen nicht berücksichtigt zu werden, die durch wasserdichte Mannlochdeckel und Sturmblenden, fernbediente wasserdichte Schiebetüren, Schiffsfenster vom nicht zu öffnenden Typ sowie wasserdichte Zugangstüren und wasserdichte Lukendeckel verschlossen sind und für die vorgeschrieben ist, dass sie auf See geschlossen bleiben.“

Regel 8 – Besondere Vorschriften zur Stabilität von Fahrgastschiffen

31 Die bisherigen Absätze 1 und 2 sowie der Einleitungssatz des Absatzes 3 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von 400 oder mehr Personen vorgesehen sind, müssen hinter dem Kollisionsschott wasserdichte Unterteilungen in der Weise haben, dass für einen Schaden, der sich auf alle Abteilungen innerhalb eines Abstands von 0,08 L (gemessen vom vorderen Lot) erstreckt, für die drei Beladungszustände, die für die Berechnung des erreichten Unterteilungsgrads A herangezogen werden, der Faktor $s_i = 1$ ist. Wird der erreichte Unterteilungsgrad A für unterschiedliche Trimmlagen berechnet, so muss diese Vorschrift auch für die betreffenden Beladungszustände erfüllt werden.

2 Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von 36 oder mehr Personen vorgesehen sind, müssen bei einem Schaden entlang der seitlichen Außenhaut bis zu der in Absatz 3 genannten Größe schwimmfähig bleiben. Um diese Regel einzuhalten, muss nachgewiesen werden, dass der Faktor s_i im Sinne der Regel 7-2 für die drei Beladungszustände, die für die Berechnung des erreichten Unterteilungsgrads A herangezogen werden, mindestens 0,9 beträgt. Wird der erreichte Unterteilungsgrad A für unterschiedliche Trimmlagen berechnet, so muss diese Vorschrift auch für die betreffenden Beladungszustände erfüllt werden.

3 Die Schadensausdehnung, die beim Nachweis der Erfüllung des Absatzes 2 anzunehmen ist, hängt sowohl von der Gesamtzahl der beförderten Personen als auch von der Größe L ab; demgemäß gilt Folgendes:“

32 Der bisherige Absatz 3.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 ist die Beförderung von 400 oder mehr Personen vorgesehen, so ist eine Längsausdehnung des Schadens von 0,03 L , mindestens jedoch von 3 m, an einer beliebigen Stelle entlang der seitlichen Außenhaut anzunehmen, und zwar bei einer Eindringtiefe von 0,1 B , mindestens jedoch von 0,75 m, gemessen in Höhe des größten Unterteilungstiefgangs von der Seite des Schiffes aus im rechten Winkel zur Mittellinie nach innen;“

33 Der bisherige Absatz 3.4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 bei Beförderung von 36 Personen ist eine Längsausdehnung des Schadens von 0,015 L , mindestens jedoch von 3 m, anzunehmen, und zwar bei einer Eindringtiefe von 0,05 B , mindestens jedoch von 0,75 m;“

Regel 8-1 – Systemanforderungen und Betriebsinformationen nach einem Wassereintrich auf einem Fahrgastschiff

2 Verfügbarkeit wichtiger Systeme bei einem Schaden durch Wassereintrich

34 Der bisherige Wortlaut wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Ein Fahrgastschiff muss so entworfen sein, dass die in Regel II-2/21.4 aufgeführten Systeme betriebsfähig bleiben, wenn eine beliebige einzelne wasserdichte Abteilung des Schiffes geflutet ist.“

3 Betriebsinformationen nach einem Wassereintrich

35 Der bisherige einleitende Halbsatz wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Zur Bereitstellung von Betriebsinformationen für den Kapitän zum Zweck der sicheren Weiterfahrt in einen Hafen nach einem Wassereintrich müssen Fahrgastschiffe über“

36 Die bisherige Fußnote zu der Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„* Es wird auf die *Richtlinien über die betrieblichen Informationen für Kapitäne von Passagierschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen mit eigenem Antrieb oder im Schlepp* (MSC.1/Rundschreiben 1400) sowie die *Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen* (MSC.1/Rundschreiben 1532) verwiesen.“†

† Diese Fußnote dient ausschließlich zu Referenzzwecken und ist nicht Bestandteil der angenommenen Änderungen.

Teil B-2

Unterteilung, Wasserdichtigkeit und Wetterdichtigkeit

Regel 9 – Doppelböden auf Fahrgastschiffen und auf anderen Frachtschiffen als Tankschiffen

37 Der bisherige Absatz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3.1 Lenzbrunnen im Doppelboden in Verbindung mit Lenzeinrichtungen dürfen sich nicht weiter als notwendig nach unten erstrecken. Der senkrechte Abstand vom Boden eines solchen Brunnens zu einer Ebene, die mit der Kiellinie zusammenfällt, darf nicht geringer als $h/2$ oder 500 mm sein, je nachdem, welcher Wert größer ist, oder die Einhaltung des Absatzes 8 muss für den betreffenden Teil des Schiffes nachgewiesen werden.

3.2 Andere Brunnen (zum Beispiel für Schmieröl unter den Hauptmaschinen) können von der Verwaltung erlaubt werden, wenn nach ihrer Überzeugung die Anordnung den gleichen Schutz bietet, wie er durch einen dieser Regel entsprechenden Doppelboden gegeben wäre.

3.2.1 Bei Frachtschiffen mit einer Länge von 80 m und darüber oder bei Fahrgastschiffen ist der Nachweis über einen gleichwertigen Schutz dadurch zu erbringen, dass gezeigt wird, dass das Schiff einer Bodenbeschädigung nach Absatz 8 standhalten kann. Alternativ dürfen sich Brunnen für Schmieröl unter den Hauptmaschinen bis in den Doppelboden unter der durch den Abstand h bestimmten Grenzlinie erstrecken, sofern der senkrechte Abstand vom Boden des Brunnens zu einer Ebene, die mit der Kiellinie zusammenfällt, nicht geringer als $h/2$ oder 500 mm ist, je nachdem, welcher Wert größer ist.

3.2.2 Bei Frachtschiffen mit einer Länge von weniger als 80 m muss die Anordnung ein Sicherheitsniveau bieten, das von der Verwaltung für ausreichend erachtet wird.“

38 Die bisherigen Absätze 6 bis 8 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„6 Jeder Teil eines Frachtschiffs mit einer Länge von 80 m und darüber oder eines Fahrgastschiffs, der in Übereinstimmung mit Absatz 1, 4 oder 5 nicht mit einem Doppelboden nach Absatz 2 versehen ist, muss einer Bodenbeschädigung nach Absatz 8 in dem betreffenden Teil des Schiffes standhalten können. Bei Frachtschiffen mit einer Länge von weniger als 80 m müssen die alternativen Anordnungen ein Sicherheitsniveau bieten, das von der Verwaltung für ausreichend erachtet wird.

7 Im Fall einer ungewöhnlichen Anordnung des Schiffsbodens bei einem Frachtschiff mit einer Länge von 80 m und darüber oder bei einem Fahrgastschiff ist der Nachweis zu führen, dass das Schiff bei einer in Absatz 8 beschriebenen Bodenbeschädigung schwimmfähig bleibt. Bei Frachtschiffen mit einer Länge von weniger als 80 m müssen die alternativen Anordnungen ein Sicherheitsniveau bieten, das von der Verwaltung für ausreichend erachtet wird.

8 Um Absatz 3.1, 3.2.1, 6 oder 7 einzuhalten, muss nachgewiesen werden, dass der nach Regel 7-2 berechnete Faktor s_j für alle Betriebszustände des Schiffes unter der Annahme einer Bodenbeschädigung mit einer Schadensausdehnung nach Unterabsatz .2 an einer beliebigen Stelle im betroffenen Teil des Schiffes mindestens 1 beträgt:

.1 Durch eine Überflutung dieser Räume dürfen die Notstromversorgung, die Notbeleuchtung, die bordinterne Nachrichtenübermittlung, die Signalgebung sowie sonstige Notfallvorrichtungen und -einrichtungen in anderen Teilen des Schiffes nicht außer Betrieb gesetzt werden.

.2 Es ist nachstehende Schadensausdehnung anzunehmen:

	im Bereich bis 0,3 L vom vorderen Lot aus	für jeden anderen Teil des Schiffes
Längsausdehnung	$1/3 L^{2/3}$ oder 14,50 m, je nachdem, welcher Wert geringer ist	$1/3 L^{2/3}$ oder 14,50 m, je nachdem, welcher Wert geringer ist
Querausdehnung	$B/6$ oder 10 m, je nachdem, welcher Wert geringer ist	$B/6$ oder 5 m, je nachdem, welcher Wert geringer ist
senkrechte Ausdehnung, von der Kiellinie aus gemessen	$B/20$, nicht mit weniger als 0,76 m und nicht mit mehr als 2 m anzusetzen	$B/20$, nicht mit weniger als 0,76 m und nicht mit mehr als 2 m anzusetzen

.3 Würde eine Beschädigung geringeren Umfangs als die größte Schadensausdehnung nach Unterabsatz .2 schwerere Folgen nach sich ziehen, so ist diese Schadensausdehnung zugrunde zu legen.“

Regel 10 – Bauart wasserdichter Schotte

39 Der bisherige Absatz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Wasserdichte Längs- und Querschotte müssen mit solchen Abmessungen gebaut sein, wie sie in Regel 2.17 beschrieben sind. In jedem Fall müssen wasserdichte Schotte mindestens den Druck aushalten können, der einer bis zur Höhe des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und bis zur Höhe des Freiborddecks bei Frachtschiffen reichenden Wassersäule entspricht.“

Regel 12 – Piek- und Maschinenraumschotte, Wellentunnels und so weiter

40 Der bisherige Absatz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Es muss ein Kollisionsschott vorhanden sein, das wasserdicht bis zum Schottendeck bei Fahrgastschiffen und bis zum Freiborddeck bei Frachtschiffen hochgeführt ist. Dieses Schott muss in einem Abstand von mindestens 0,05 L oder 10 m, je nachdem, welcher Wert kleiner ist, und, sofern die Verwaltung nichts anderes zulässt, von höchstens 0,08 L oder (0,05 L + 3 m), je nachdem, welcher Wert größer ist, vom vorderen Lot angeordnet sein.

2 Das Schiff muss so entworfen sein, dass der nach Regel 7-2 berechnete Faktor s_j im Beladungszustand mit dem größten Unterteilungstiefgang, bei ebener Trimmelage beziehungsweise bei jedem Beladungszustand mit vorderer Trimmelage mindestens 1 beträgt, wenn irgendein Teil des Schiffes vor dem Kollisionsschott ohne senkrechte Begrenzung geflutet wird.“

41 Die bisherigen Absätze 2 bis 10 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Erstreckt sich irgendein Teil des Schiffes unterhalb der Wasserlinie vor das vordere Lot, zum Beispiel ein Wulstbug, so werden die in Absatz 1 vorgesehenen Abstände von einem Punkt

- .1 auf halber Länge dieser Strecke,
- .2 in einer Entfernung von 0,015 L vor dem vorderen Lot oder
- .3 in einer Entfernung von 3 m vor dem vorderen Lot

aus gemessen, je nachdem, was den niedrigsten Wert ergibt.

4 Das Schott kann mit Stufen oder Nischen versehen sein, sofern sie sich innerhalb der in Absatz 1 oder 3 vorgeschriebenen Grenzen befinden.

5 Im Kollisionsschott dürfen unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen keine Türen, Mannlöcher, Zugangsöffnungen, Lüftungsschächte oder sonstigen Öffnungen angeordnet sein.

6.1 Außer in dem in Absatz 6.2 geregelten Fall darf das Kollisionsschott unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen durch höchstens eine Rohrleitung zum Fluten und Lenzen der Vorpiek durchbrochen werden, vorausgesetzt, diese Leitung ist mit einem Absperrventil versehen, das von oberhalb des Schottendecks aus bei Fahrgastschiffen und von oberhalb des Freiborddecks aus bei Frachtschiffen bedient werden kann, und das Ventil ist innerhalb der Vorpiek am Kollisionsschott angebracht. Die Verwaltung kann jedoch die Anordnung dieses Ventils an der Rückseite des

Kollisionsschotts genehmigen, wenn das Ventil in allen Betriebszuständen leicht zugänglich ist und der Raum, in dem es sich befindet, kein Laderaum ist. Bei Frachtschiffen kann die Rohrleitung auch mit einer Absperrklappe versehen sein, die in einem Sitz oder mit Flanschen angemessen gehalten ist und von oberhalb des Freiborddecks aus bedient werden kann. Alle Ventile müssen aus Stahl, Bronze oder einem anderen zugelassenen zähen Werkstoff bestehen. Ventile aus gewöhnlichem Gusseisen oder ähnlichem Werkstoff sind nicht zulässig.

6.2 Ist die Vorpiek unterteilt, um zwei verschiedene Arten von Flüssigkeiten aufzunehmen, so kann die Verwaltung gestatten, dass das Kollisionsschott unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen durch zwei Rohrleitungen durchbrochen wird, von denen jede nach Maßgabe des Absatzes 6.1 eingebaut sein muss, vorausgesetzt, die Verwaltung ist davon überzeugt, dass es für den Einbau dieser zweiten Rohrleitung keine brauchbare Ersatzlösung gibt und dass unter Berücksichtigung der zusätzlichen Unterteilung in der Vorpiek die Sicherheit des Schiffes erhalten bleibt.

7 Ist ein langer vorderer Aufbau vorhanden, so ist das Kollisionsschott bis zum nächsten Deck über dem Schottendeck bei Fahrgastschiffen und über dem Freiborddeck bei Frachtschiffen wetterdicht hochzuführen. Diese Hochführung braucht nicht genau über dem unteren Schott zu liegen, sofern alle Teile der Hochführung einschließlich etwaiger an dieser befestigter Teile der Rampe, abgesehen von dem in Absatz 8 vorgesehenen Fall, innerhalb der in Absatz 1 oder 3 vorgeschriebenen Grenzen liegen und der Teil des Decks, der die Stufe bildet, wirksam wetterdicht ausgeführt ist. Die Hochführung muss so ausgeführt sein, dass die Möglichkeit ihrer Beschädigung durch die Bugtür oder Rampe, sofern vorhanden, im Fall eines Bugtürschadens oder Verlustes der Bugtür oder eines Schadens an einem Teil der Rampe oder Verlustes eines Teils der Rampe ausgeschlossen ist.

8 Sind Bugtüren vorhanden und bildet eine geneigte Laderampe einen Teil der Hochführung des Kollisionsschotts oberhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und oberhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen, so muss diese Rampe auf ihrer gesamten Länge wetterdicht ausgeführt sein. Auf Frachtschiffen kann sich der Teil der Rampe, der mehr als 2,30 m oberhalb des Freiborddecks gelegen ist, vor die in Absatz 1 oder 3 festgelegten Grenzen erstrecken. Rampen, die nicht den Vorschriften der Sätze 1 und 2 entsprechen, gelten nicht als Hochführung des Kollisionsschotts.

9 Die Anzahl der Öffnungen in der Hochführung des Kollisionsschotts oberhalb des Freiborddecks muss so gering gehalten sein, wie es die Bauart und der normale Betrieb des Schiffes zulassen. Alle diese Öffnungen müssen wetterdicht verschließbar sein.

10 Es müssen Schotte, die Maschinenräume von Lade- und Unterkunftsräumen vorn und hinten trennen, vorhanden und bis zur Höhe des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und bis zur Höhe des Freiborddecks bei Frachtschiffen wasserdicht ausgeführt sein. Darüber hinaus ist ein Hinterpiekschott einzuziehen und bis zur Höhe des Schottendecks oder des Freiborddecks wasserdicht auszuführen. Das Hinterpiekschott kann jedoch unterhalb des Schottendecks oder des Freiborddecks gestuft sein, wenn der Sicherheitsgrad der Unterteilung des Schiffes hierdurch nicht verringert wird.

11 Stevenrohre müssen in jedem Fall in wasserdichten Räumen von beschränkter Größe liegen. Auf Fahrgastschiffen muss die Wellenstopfbuchse in einem wasserdichten Wellentunnel oder in einem sonstigen von der Stevenrohrabteilung getrennten wasserdichten Raum von solcher Größe liegen, dass das Schottendeck bei einem Leck durch die Wellenstopfbuchse nicht überflutet wird. Auf Frachtschiffen können nach dem Ermessen der Verwaltung andere Maßnahmen getroffen werden, um die Gefahr des Eindringens von Wasser in das Schiff bei einer Beschädigung der Stevenrohrreinrichtung auf ein Mindestmaß zu beschränken.“

Regel 13 – Öffnungen in wasserdichten Schotten unterhalb des Schottendecks auf Fahrgastschiffen

42 Der bisherige Absatz 11.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„11.1 Werden Schachtdurchführungen oder Tunnel für den Zugang von Mannschaftsräumen zu den Maschinenräumen, für Rohrleitungen oder zu irgendeinem anderen Zweck durch wasserdichte Schotte geführt, so müssen sie wasserdicht und nach Maßgabe der Regel 16-1 ausgeführt sein. An mindestens einem Ende dieser Tunnel oder Schachtdurchführungen muss sich, falls sie auf See als Gänge benutzt werden, ein wasserdichter Schacht befinden, der so weit hinaufgeführt ist, dass eine Einsteigmöglichkeit von oberhalb des Schottendecks aus besteht. Der Zugang zum anderen Ende der Schachtdurchführung oder des Tunnels kann durch eine wasserdichte Tür eines Typs gehen, wie er für diese Stelle des Schiffes vorgeschrieben ist. Solche Schachtdurchführungen oder Tunnel dürfen nicht durch das erste Querschott hinter dem Kollisionsschott gehen.“

Regel 15 – Öffnungen in der Außenhaut unterhalb des Schottendecks von Fahrgastschiffen sowie unterhalb des Freiborddecks von Frachtschiffen

43 Die bisherigen Absätze 4 und 5.1 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 Für alle runden Schiffsfenster sind wirksame fest angebrachte Innenblenden so vorzusehen, dass sie leicht und sicher geschlossen und wasserdicht gesichert werden können; jedoch dürfen die Blenden in einem Abstand von einem Achtel der Schiffslänge hinter dem vorderen Lot und oberhalb einer gedachten an Seite Schiff parallel zum Schottendeck gezogenen Linie, deren unterster Punkt 3,70 m plus 2,5 vom Hundert der Schiffsbreite über dem größten Unterteilungstiefgang liegt, in Fahrgasträumen losnehmbar sein, sofern sie nicht aufgrund des jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommens fest an den Fenstern angebracht sein müssen. Diese losnehmbaren Blenden müssen in der Nähe der Fenster untergebracht werden, für die sie vorgesehen sind.

5.1 In Räumen, die ausschließlich der Beförderung von Ladung dienen, dürfen runde Schiffsfenster nicht angebracht werden.“

44 Der bisherige Absatz 8.2.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„8.2.1 Vorbehaltlich der Vorschriften des jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommens und unbeschadet des Absatzes 8.3 muss jeder durch die Außenhaut geführte Ausguss von Räumen unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen entweder mit einem selbsttätigen Rückschlagventil, das von oberhalb des Schottendecks aus bei Fahrgastschiffen und von oberhalb des Freiborddecks aus bei Frachtschiffen sicher geschlossen werden kann, oder mit zwei selbsttätigen Rückschlagventilen ohne eine sichere Schließvorrichtung versehen sein, wobei das innere Ventil über dem größten Unterteilungstiefgang liegen und während des Betriebs zwecks Nachprüfung stets zugänglich sein muss. Ist ein Ventil mit einer sicheren Schließvorrichtung vorhanden, so muss die Bedienungsstelle oberhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und oberhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen stets leicht zugänglich sein; es muss eine Vorrichtung vorhanden sein, die anzeigt, ob das Ventil geöffnet oder geschlossen ist.“

45 Der bisherige Absatz 8.4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„8.4 Bewegliche Teile, die unterhalb des größten Unterteilungstiefgangs durch die Außenhaut geführt sind, müssen von einer für die Verwaltung annehmbaren wasserdichten Bauart sein. Der innenbords befindliche Rohrdeckel muss in einem wasserdichten Raum angeordnet sein, der einen solchen Rauminhalt hat, dass das Schottendeck bei Fahrgastschiffen und das Freiborddeck bei Frachtschiffen nicht eintaucht, falls er geflutet ist. Die Verwaltung kann vorschreiben, dass durch eine Überflutung einer solchen Abteilung die Notstromversorgung, die Notbeleuchtung, die bordinterne Nachrichtenübermittlung, die Signalgebung oder sonstige Notfallvorrichtungen und -einrichtungen in anderen Teilen des Schiffes nicht außer Betrieb gesetzt werden dürfen.“

Regel 16 – Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Türen, runder Schiffsfenster und so weiter

46 Die bisherige Überschrift der Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Regel 16 – Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Verschlussvorrichtungen“

47 Die bisherigen Absätze 1 und 2 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1.1 Konstruktion, Werkstoff und Bauart aller in diesen Regeln erwähnten wasserdichten Verschlussvorrichtungen, wie Türen, Luken, runde Schiffsfenster, Landgangs- und Ladepforten, Ventile, Rohrleitungen sowie Asche- und Abfallschütten, müssen den Anforderungen der Verwaltung genügen.

1.2 Diese Ventile, Türen, Luken und Vorrichtungen müssen in geeigneter Weise gekennzeichnet sein, damit sichergestellt ist, dass sie sachgerecht genutzt werden können, um größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten.

1.3 Die Rahmen senkrechter wasserdichter Türen dürfen am unteren Rand keine Rillen aufweisen, in denen sich Schmutz festsetzen und das ordnungsgemäße Schließen der Tür verhindern kann.

2 Wasserdichte Türen und Luken sind mit Wasser unter dem Druck zu prüfen, der einer maximalen Wassersäule entspricht, wie sie im Zwischen- oder Endstadium einer Überflutung auf diese Türen und Luken drücken könnte. Bei Frachtschiffen, die nicht unter die Leckstabilitätsvorschriften fallen, sind die wasserdichten Türen und Luken unter dem Druck zu prüfen, der einer Wassersäule entspricht, die, gemessen von der Unterkante der Öffnung, einen Meter über das Freiborddeck hinausreicht. Wird die Prüfung einzelner Türen und Luken aufgrund möglicher Schäden an der Verkleidung oder an den Ausrüstungsgegenständen nicht durchgeführt, so kann diese Prüfung durch eine Prototypendruckprüfung aller Typen und Größen von Türen oder Luken mit einem Prüfdruck, der mindestens der für die jeweilige Stelle erforderlichen Druckhöhe entspricht, ersetzt werden. Die Prototypenprüfung ist vor dem Einbau der Tür oder Luke durchzuführen. Die Art des Einbaus und das Verfahren zum Einbau der Tür oder Luke an Bord müssen denen bei der Prototypenprüfung entsprechen. Bei dem Einbau an Bord ist an jeder Tür oder Luke der ordnungsgemäße Sitz von Schott, Rahmen und Tür oder Deck, Lukensüll und Luke zu prüfen.“

Regel 16-1 – Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Decks, Schächte und so weiter

48 Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Wird bei Fahrgastschiffen ein durch einen schiffbaulichen Verband verlaufender Lüftungsschacht durch einen wasserdichten Bereich des Schottendecks geführt, so muss der Schacht dem Wasserdruck standhalten können, der bei Annahme des größten Krängungswinkels während der Überflutung nach Regel 7-2 in diesem Schacht auftreten kann.

3 Ist bei Ro-Ro-Fahrgastschiffen die gesamte Schottendurchführung oder ein Teil davon auf dem Ro-Ro-Hauptdeck, so muss der Schacht dem Wasserschlag des auf dem Ro-Ro-Deck eingeschlossenen Wassers (Schwappen) standhalten können.“

Regel 17 – Wasserdichtigkeit oberhalb des Schottendecks im Innern von Fahrgastschiffen

49 Der bisherige Absatz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 In Aufbauten endende Lüftungsrohre, die nicht mit wasserdichten Verschlussmitteln versehen sind, sind bei Anwendung der Regel 7-2.6.1.1 als ungeschützte Öffnungen anzusehen.“

Teil B-4

Erhaltung der Stabilität

Regel 19 – Lecksicherungs-Unterlagen

50 Der bisherige Absatz 2 wird aufgehoben und die verbleibenden Absätze werden entsprechend unnummeriert.

51 Nach der bisherigen Regel 19 wird die folgende neue Regel 19-1 eingefügt:

„Regel 19-1 – Lecksicherungs-Übungen für Fahrgastschiffe

1 Diese Regel findet auf vor, am oder nach dem 1. Januar 2020 gebaute Fahrgastschiffe Anwendung.

2 Eine Lecksicherungs-Übung ist mindestens alle drei Monate abzuhalten. An diesen Übungen braucht nicht jedes Mal die gesamte Besatzung teilzunehmen, sondern nur die Besatzungsmitglieder mit Verantwortung für die Lecksicherung.

3 Die Übungsszenarien für die Lecksicherung sind bei jeder Übung anders zu gestalten, so dass Notfallsituationen für verschiedene Leckszenarien simuliert werden, und, soweit durchführbar, so abzuhalten, als handele es sich tatsächlich um einen Notfall.

4 Zu jeder Lecksicherungs-Übung gehört es,

.1 dass Besatzungsmitglieder mit Verantwortung für die Lecksicherung sich auf den Sammelplätzen melden und auf die in der in Regel III/8 vorgeschriebenen Sicherheitsrolle beschriebenen Aufgaben vorbereiten,

.2 die Lecksicherungs-Unterlagen und den bordeigenen Leckstabilitätsrechner, sofern vorhanden, zur Durchführung von Stabilitätsprüfungen für die simulierten Leckszenarien zu nutzen,

.3 die Kommunikationsverbindung zwischen dem Schiff und der landseitigen Unterstützung herzustellen, sofern vorhanden,

.4 die wasserdichten Türen sowie die anderen wasserdichten Verschlussvorrichtungen zu bedienen,

- .5 Fachkenntnisse im Umgang mit dem Überflutungsmeldesystem, sofern vorhanden, gemäß den Aufgaben laut Sicherheitsrolle nachzuweisen,
- .6 Fachkenntnisse im Umgang mit Gegenflutungs- und Wasserstandsausgleichssystemen, sofern vorhanden, gemäß den Aufgaben laut Sicherheitsrolle nachzuweisen,
- .7 die Lenzpumpen zu bedienen und die Bilgenwasser-Alarmvorrichtungen sowie die selbsttätigen Anlassetysteme der Lenzpumpen zu überprüfen und
- .8 die Schadenbesichtigung und den Gebrauch der Lecksicherungs-Systeme des Schiffes zu erklären.

5 Um Stabilitätsprüfungen für die simulierten Leckszenarien durchzuführen, muss mindestens eine Lecksicherungs-Übung pro Jahr die Aktivierung der landseitigen Unterstützung beinhalten, sofern diese entsprechend Regel II-1/8-1.3 zur Verfügung steht.

6 Jedes Besatzungsmitglied mit zugewiesener Verantwortung für die Lecksicherung muss vor dem Beginn der Reise mit seinen Aufgaben und den Lecksicherungs-Unterlagen vertraut gemacht werden.

7 Über alle Lecksicherungs-Übungen sind auf dieselbe Weise Aufzeichnungen zu führen, wie dies in Regel III/19.5 für die anderen Übungen vorgeschrieben ist.“

52 Die bisherige Überschrift und der bisherige Absatz 1 der Regel 20 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Regel 20 – Beladen von Schiffen

1 Nach dem Beladen des Schiffes muss der Kapitän vor dem Auslaufen Trimm und Stabilität des Schiffes bestimmen; er muss sich auch vergewissern und schriftlich festhalten, dass das Schiff sich in aufrechter Position befindet und die Stabilitätskriterien der einschlägigen Regeln erfüllt. Die Bestimmung der Stabilität des Schiffes erfolgt stets durch Berechnung oder durch Sicherstellung, dass das Schiff gemäß einem der in den zugelassenen Stabilitätsunterlagen enthaltenen vorberechneten Beladungszustände beladen wird. Die Verwaltung kann den Einsatz eines elektronischen Beladungs- und Stabilitätsrechners oder eines gleichwertigen Hilfsmittels für diesen Zweck akzeptieren.“

Regel 21 – Regelmäßige Betätigung und Überprüfung der wasserdichten Türen und so weiter auf Fahrgastschiffen

53 Der bisherige Absatz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 In jeder Woche sind wasserdichte Türen, die runden Schiffsfenster sowie die Ventile und Verschlussvorrichtungen von Speigatten, Ascheschütten und Abfallschütten Prüfungen durch Betätigung zu unterziehen. Auf Schiffen, deren Reise länger als eine Woche dauert, muss vor Antritt der Reise eine vollständige Reihe von Prüfungen durch Betätigung durchgeführt werden; während der Reise sind im Anschluss mindestens einmal wöchentlich weitere Prüfungen durch Betätigung durchzuführen.“

54 Der bisherige Absatz 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 Alle nach dieser Regel erforderlichen Prüfungen durch Betätigung und Überprüfungen sind in das Schiffstagebuch einzutragen, wobei jeder festgestellte Mangel ausdrücklich zu vermerken ist.“

Regel 22 – Verhütung und Überwachung von Wassereinbrüchen und so weiter

55 Im bisherigen Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „den Absätzen 3 und 4“ durch die Angabe „Absatz 3“ ersetzt.

56 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2 Wasserdichte Türen unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen mit einer lichten Öffnungsweite von mehr als 1,20 m müssen während der Fahrt geschlossen bleiben, ausgenommen für durch die Verwaltung bestimmte begrenzte Zeiträume, in denen sie unbedingt geöffnet sein müssen.“

57 Der bisherige Absatz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Eine wasserdichte Tür darf während der Fahrt geöffnet werden, um den Durchgang von Fahrgästen oder der Besatzung zu ermöglichen oder wenn Arbeiten in unmittelbarer Nähe der Tür ihr Öffnen erfordern. Die Tür muss sofort wieder geschlossen werden, wenn der Durchgang durch die Tür oder die Aufgabe, die ihr Öffnen erfordert hat, abgeschlossen ist. Die Verwaltung erteilt die Erlaubnis dafür, dass eine solche wasserdichte Tür während der Fahrt geöffnet werden darf, nur nach sorgfältiger Prüfung der Auswirkungen auf den Schiffsbetrieb und die Schwimmfähigkeit des Schiffes unter Berücksichtigung der von der Organisation herausgegebenen Richtlinien+++++. Eine wasserdichte Tür, die während der Fahrt geöffnet werden darf, muss in den Stabilitätsunterlagen des Schiffes deutlich angegeben sein und muss jederzeit sofort geschlossen werden können.“

58 Die bisherigen Absätze 4 bis 8 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 Losnehmbare Platten an Schotten müssen stets vor Antritt der Reise festgemacht werden und dürfen während der Fahrt nur im Fall dringender Notwendigkeit nach dem Ermessen des Kapitäns entfernt werden. Beim Wiedereinsetzen ist die nötige Sorgfalt anzuwenden, damit die Wasserdichtigkeit der Verbindung wiederhergestellt wird. Nach Regel 13.10 in Maschinenräumen gestattete wasserdichte Schiebetüren mit Kraftantrieb müssen vor Antritt der Reise geschlossen werden und müssen während der Fahrt geschlossen bleiben; sie dürfen während der Fahrt nur im Fall dringender Notwendigkeit nach dem Ermessen des Kapitäns geöffnet werden.

5 In wasserdichte Schotten eingebaute wasserdichte Türen nach Regel 13.9.1, die in Zwischendecks Laderäume unterteilen, müssen vor Antritt der Reise geschlossen werden und müssen während der Fahrt geschlossen bleiben. Der Zeitpunkt des Öffnens beziehungsweise der Zeitpunkt des Schließens dieser Türen ist in die Art von Schiffstagebuch einzutragen, die jeweils von der Verwaltung vorgeschrieben werden kann.

6 Landgangs-, Lade- und Bunkerpforten des Schiffes, die unterhalb des Schottendecks bei Fahrgastschiffen und unterhalb des Freiborddecks bei Frachtschiffen angeordnet sind, müssen vor Antritt der Reise sicher geschlossen und wasserdicht gesichert werden und müssen während der Fahrt geschlossen bleiben.

+++++ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die *Überarbeiteten Leitlinien für wasserdichte Türen auf Fahrgastschiffen, die während der Fahrt geöffnet werden dürfen (MSC.1/Circ.1564)* verwiesen.

7 Folgende Türen, die sich über dem Schottendeck bei Fahrgastschiffen und über dem Freiborddeck bei Frachtschiffen befinden, müssen vor Antritt der Reise geschlossen und verriegelt werden und müssen geschlossen und verriegelt bleiben, bis sich das Schiff an seinem nächsten Liegeplatz befindet:

- .1 Frachtladetüren in der Außenhaut oder in den Begrenzungen geschlossener Aufbauten,
- .2 Bugvisiere an den in Absatz 7.1 bezeichneten Stellen,
- .3 Frachtladetüren im Kollisionsschott und
- .4 wetterdichte Rampen, die eine Alternative zu den in den Absätzen 7.1 bis 7.3 genannten Verschlussvorrichtungen bilden.“

59 Der bisherige Absatz 9 wird in Absatz 8 unnummeriert und die bisherigen Absätze 10 bis 16 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„9 Ungeachtet der Absätze 7.1 und 7.4 kann die Verwaltung erlauben, dass bestimmte Türen, falls dies für den Betrieb des Schiffes oder für das An- oder Vonbordgehen der Fahrgäste erforderlich ist, nach Ermessen des Kapitäns geöffnet werden, wenn sich das Schiff an einem sicheren Ankerplatz befindet und sofern die Sicherheit des Schiffes nicht beeinträchtigt wird.

10 Der Kapitän muss dafür sicherstellen, dass ein wirksames Überwachungs- und Meldesystem für das Schließen und Öffnen der in Absatz 7 genannten Türen angewendet wird.

11 Vor Antritt einer Reise muss der Kapitän sicherstellen, dass der Zeitpunkt des Schließens der in Absatz 12 aufgeführten Türen und der Zeitpunkt des Öffnens bestimmter Türen nach Absatz 13 in die Art von Schiffstagebuch eingetragen werden, die jeweils von der Verwaltung vorgeschrieben werden kann.

12 Hängetüren, losnehmbare Platten, runde Schiffsfenster, Landgangs-, Lade- und Bunkerpforten sowie andere Öffnungen, die nach diesen Regeln während der Fahrt geschlossen bleiben müssen, müssen vor Antritt der Reise geschlossen werden. Der Zeitpunkt des Öffnens und der Zeitpunkt des Schließens dieser Türen (sofern nach diesen Regeln zulässig) sind in die Art von Schiffstagebuch einzutragen, die jeweils von der Verwaltung vorgeschrieben werden kann.

13 Liegt die Unterkante eines der in Regel 15.3.2 genannten runden Schiffsfenster in einem Zwischendeck tiefer als eine gedachte an Seite Schiff parallel zum Schottendeck bei Fahrgastschiffen und parallel zum Freiborddeck bei Frachtschiffen gezogene Linie, deren tiefster Punkt sich 1,40 m plus 2,5 vom Hundert der Schiffsbreite über der Wasserlinie befindet, auf der das Schiff bei Antritt der Reise liegt, so sind alle runden Schiffsfenster in diesem Zwischendeck vor Antritt der Reise wasserdicht zu schließen und zu verriegeln und sie dürfen vor der Ankunft des Schiffes im nächsten Hafen nicht geöffnet werden. Bei Anwendung dieses Absatzes kann gegebenenfalls der Umstand berücksichtigt werden, dass das Schiff sich in Frischwasser befindet.

.1 Der Zeitpunkt des Öffnens dieser runden Schiffsfenster im Hafen und der Zeitpunkt ihres Schließens und Verriegelns vor Antritt der Reise sind in die Art von Schiffstagebuch einzutragen, die jeweils von der Verwaltung vorgeschrieben werden kann.

.2 Für jedes Schiff, auf dem ein oder mehrere runde Schiffsfenster so angebracht sind, dass die Vorschriften des Absatzes 13 auf sie Anwendung finden würden, wenn das Schiff bis zum größten Unterteilungstiefgang eingetaucht wäre, kann die Verwaltung den äußersten mittleren Tiefgang angeben, bei dem die Unterkanten dieser Fenster über der gedachten an Seite Schiff parallel zum Schottendeck bei Fahrgastschiffen und parallel zum Freiborddeck bei Frachtschiffen gezogenen Linie liegen, deren tiefster Punkt sich 1,40 m plus 2,5 vom Hundert der Schiffsbreite über der dem äußersten mittleren Tiefgang entsprechenden Wasserlinie befindet, und bei dem die Reise daher angetreten werden kann, ohne dass diese Fenster geschlossen und verriegelt zu werden brauchen, und bei dem sie in der Verantwortung des Kapitäns während der Fahrt geöffnet werden dürfen. In Tropenzonen im Sinne des jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommens darf dieser äußerste Tiefgang um 0,30 m vergrößert werden.

14 Runde Schiffsfenster und ihre Seeschlagblenden, die während der Fahrt nicht zugänglich sind, müssen vor Antritt der Reise geschlossen und gesichert werden.

15 Wird in Räumen nach Regel 15.5.2 Ladung befördert, so müssen die runden Schiffsfenster mit ihren Seeschlagblenden vor Übernahme der Ladung wasserdicht geschlossen und verriegelt werden und der Zeitpunkt des Schließens und des Verriegelns der Schiffsfenster und Seeschlagblenden ist in die Art von Schiffstagebuch einzutragen, die jeweils von der Verwaltung vorgeschrieben werden kann.“

60 Der bisherige Absatz 17 wird in Absatz 16 unnummeriert.

Regel 22-1 – Überflutungsmeldesysteme für Fahrgastschiffe, die 36 oder mehr Personen befördern und am oder nach dem 1. Juli 2010 gebaut sind

61 In Regel 22-1 werden am Ende der bisherigen Überschrift die Wörter „und am oder nach dem 1. Juli 2010 gebaut sind“ gestrichen.

Regel 23 – Besondere Vorschriften für Ro-Ro-Fahrgastschiffe

62 Der bisherige Wortlaut dieser Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1 Sonderräume und Ro-Ro-Räume müssen in die Ronden einbezogen oder durch wirksame Einrichtungen wie Fernsichtanlagen überwacht werden, so dass während der Fahrt jede Bewegung von Fahrzeugen bei schweren Wetterbedingungen und jeder unbefugte Zutritt von Fahrgästen entdeckt werden kann.

2 Betriebsanleitungen für das Schließen und Sichern aller Außenhauttüren, Ladetüren und anderen Verschlusseinrichtungen, die, falls sie offen gelassen oder nicht ordnungsgemäß gesichert werden, nach Auffassung der Verwaltung zu einer Überflutung eines Sonderraums oder Ro-Ro-Raums führen könnten, müssen an Bord mitgeführt werden und an geeigneter Stelle angebracht sein.

3 Alle Zugänge vom Ro-Ro-Deck und von den Fahrzeugrampen zu Räumen unterhalb des Schottendecks müssen vor Antritt der Reise geschlossen werden und müssen geschlossen bleiben, bis sich das Schiff an seinem nächsten Liegeplatz befindet.

4 Der Kapitän muss sicherstellen, dass ein wirksames Überwachungs- und Meldesystem für das Schließen und Öffnen der in Absatz 3 genannten Zugänge angewendet wird.

5 Vor Antritt der Reise muss der Kapitän sicherstellen, dass entsprechend der Vorschrift nach Regel 22.12 der Zeitpunkt des letzten Schließens der in Absatz 3 genannten Zugänge in das Schiffstagebuch eingetragen wird.

6 Ungeachtet des Absatzes 3 kann die Verwaltung genehmigen, dass einige Zugänge während der Fahrt geöffnet werden, jedoch nur für die Dauer des Durchgehens und gegebenenfalls für den wesentlichen Betrieb des Schiffes.

7 Alle Quer- und Längsschotte, die als geeignet gelten, das auf dem Ro-Ro-Deck angesammelte Wasser zurückzuhalten, müssen vor Antritt der Reise geschlossen und verriegelt sein und geschlossen und verriegelt bleiben, bis sich das Schiff an seinem nächsten Liegeplatz befindet.

8 Ungeachtet des Absatzes 7 kann die Verwaltung genehmigen, dass einige Zugänge in diesen Schotten während der Fahrt geöffnet werden, jedoch nur für die Dauer des Durchgehens und gegebenenfalls für den wesentlichen Betrieb des Schiffes.

9 Auf allen Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss der Kapitän oder der diensthabende Offizier sicherstellen, dass Fahrgästen während der Fahrt ohne die ausdrückliche Genehmigung des Kapitäns oder des diensthabenden Offiziers kein Zutritt zu einem geschlossenen Ro-Ro-Deck erlaubt wird.“

63 In Regel 24 werden die bisherige Überschrift und Absatz 1 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Regel 24 – Zusätzliche Anforderungen für die Verhütung und Überwachung von Wassereintrüben und so weiter auf Frachtschiffen

1 Außenhautöffnungen unterhalb des Decks, das die senkrechte Schadensausdehnung begrenzt, müssen während der Fahrt stets geschlossen bleiben.“

64 Der bisherige Absatz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Zur inneren Unterteilung großer Laderäume eingebaute wasserdichte Türen oder Rampen müssen vor Antritt der Reise geschlossen werden und müssen während der Fahrt geschlossen bleiben. Der Zeitpunkt des Öffnens beziehungsweise der Zeitpunkt des Schließens dieser Türen ist in die Art von Schiffstagebuch einzutragen, die jeweils von der Verwaltung vorgeschrieben werden kann.“

Teil C

Maschinenanlagen

Regel 35-1 – Lenzpumpenanlagen

65 Am Ende des bisherigen Absatzes 2.6 wird folgender neuer Satz angefügt:

„Bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, wird hinsichtlich der besonderen Gefahren im Zusammenhang mit einer Beeinträchtigung der Stabilität, die eintreten können, wenn fest eingebaute Druckwasser-Sprühfeuerlöschsysteme vorhanden sind, auf Regel II-2/20.6.1.4 verwiesen.“

66 In Absatz 3.2 wird der bisherige Wortlaut über den gesamten Rauminhalt der Fahrgast- und Besatzungsräume unterhalb des Schottendecks *P* durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„*P* = der gesamte in Kubikmetern ausgedrückte Rauminhalt der Fahrgast- und Besatzungsräume unterhalb des Schottendecks, die für die Unterbringung von und Benutzung durch Fahrgäste und Besatzungsmitglieder vorgesehen sind, jedoch unter Ausschluss von Gepäck-, Lager- und Vorratsräumen;“

67 In Absatz 3.4 wird der bisherige Einleitungssatz durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3.4 Auf Schiffen mit einer Länge *L* von 91,50 m und darüber oder aber mit einer nach Absatz 3.2 errechneten Lenzpumpen-Kennzahl von 30 und mehr müssen Vorkehrungen getroffen sein, damit unter allen Flutungsbedingungen, unter denen das Schiff schwimmfähig bleiben muss, mindestens eine kraftbetriebene Lenzpumpe zur Verfügung steht, und bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, muss dies unter allen Flutungsbedingungen gewährleistet sein, die sich unter Berücksichtigung der in Regel 8 aufgeführten leichteren Schäden ergeben; dabei gilt Folgendes:“

68 Am Ende des bisherigen Absatzes 3.10 wird folgender neuer Satz angefügt:

„Bei Schiffen, die unter Regel II-1/1.1.1.1 fallen, ist die oberste Schottenladelinie als größter Unterteilungstiefgang anzusetzen.“

Kapitel II-2

Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung

Teil A

Allgemeines

Regel 3 – Begriffsbestimmungen

69 Regel II-2/3.56 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„56 „Fahrzeugtransportschiff“ ist ein Frachtschiff, das Ladung ausschließlich in Ro-Ro-Räumen oder Fahrzeuräumen befördert und das für die Beförderung von Kraftfahrzeugen ohne Insassen und in unbeladenem Zustand als Ladung gebaut ist.“

Teil C

Brandunterdrückung

Regel 9 – Brandbegrenzung

70 Nach dem bisherigen Absatz 4.1.3.3 werden die folgenden neuen Absätze 4.1.3.4 bis 4.1.3.6 angefügt:

„4.1.3.4 Ungeachtet des Absatzes 4.1.3.3 finden auf am oder nach dem 1. Januar 2020 gebaute Schiffe die Absätze 4.1.3.5 und 4.1.3.6 Anwendung.“

4.1.3.5 Bei Schiffen, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, müssen Schiffsfenster, die Überlebensfahrzeugen, Einbootungsbereichen und Sammelpätzen für das Einbooten, als Fluchtwege dienenden außen liegenden Treppen und offenen Decks zugekehrt sind, sowie Schiffsfenster, die unterhalb von Einbootungsbereichen für Rettungsflöße und Notrutschen angeordnet sind, die Widerstandsfähigkeit gegen Feuer aufweisen, wie sie in der Tabelle 9.1 vorgeschrieben ist. Sind selbsttätige und eigens für die Berieselung der Schiffsfenster vorgesehene Sprinklerköpfe vorhanden, so können Schiffsfenster der Klasse „A-0“ als gleichwertiger Ersatz zugelassen werden. Um diesem Absatz zu genügen, müssen

- .1 die eigens vorgesehenen Sprinklerköpfe über dem Schiffsfenster angeordnet und zusätzlich zu den herkömmlichen Sprinklern an der Decke installiert sein oder
- .2 die herkömmlichen Sprinklerköpfe an der Decke so angeordnet sein, dass das Schiffsfenster mit einem durchschnittlichen Berieselungswert von mindestens 5 l/min je Quadratmeter geschützt ist und die zusätzliche Fensterfläche bei der Berechnung der zu schützenden Fläche berücksichtigt wird, oder
- .3 die Wassernebelprühköpfe in Übereinstimmung mit den von der Organisation genehmigten Richtlinien+++++ geprüft und zugelassen sein und

in der Schiffseite unterhalb der Einbootungsbereiche für die Rettungsboote angeordnete Schiffsfenster müssen über eine Widerstandsfähigkeit gegen Feuer verfügen, die mindestens der Klasse „A-0“ entspricht.

4.1.3.6 Bei Schiffen, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern, müssen Schiffsfenster, die Einbootungsbereichen für Überlebensfahrzeuge und Notrutschen zugekehrt sind, sowie Schiffsfenster, die unterhalb solcher Bereiche angeordnet sind, über eine Widerstandsfähigkeit gegen Feuer verfügen, die mindestens der Klasse „A-0“ entspricht.“

Teil G

Besondere Anforderungen

Regel 20 – Schutz der Fahrzeug-, Sonder- und Ro-Ro-Räume

71 Der bisherige Absatz 2.1 wird in Absatz 2.1.1 unnummeriert und nach dem unnummerierten Absatz 2.1.1 wird folgender Absatz 2.1.2 angefügt:

„2.1.2 Auf allen Schiffen können Fahrzeuge mit flüssigem Brennstoff für den Eigenantrieb in ihren Tanks in Laderäumen befördert werden, die keine Fahrzeug-, Sonder- oder Ro-Ro-Räume sind, sofern sämtliche folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- .1 Der Eigenantrieb der Fahrzeuge wird in den Laderäumen nicht genutzt,
- .2 die Laderäume entsprechen den einschlägigen Vorschriften der Regel 19 und
- .3 die Fahrzeuge werden in Übereinstimmung mit dem in Regel VII/1.1 bestimmten IMDG-Code befördert.“

Regel 20-1 – Vorschriften für Fahrzeugtransportschiffe, die als Ladung Kraftfahrzeuge befördern, die in ihren Tanks komprimierten Wasserstoff oder komprimiertes Erdgas für den Eigenantrieb mit sich führen

72 Der bisherige Absatz 2.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.1 Fahrzeugtransportschiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2016 gebaut sind und für die Beförderung von Kraftfahrzeugen als Ladung bestimmt sind, die in ihren Tanks komprimierten Wasserstoff oder komprimiertes Erdgas für den Eigenantrieb mit sich führen, müssen zusätzlich zu den einschlägigen Vorschriften der Regel 20 den Vorschriften der Absätze 3 bis 5 dieser Regel entsprechen.“

Kapitel III

Rettungsmittel und -vorrichtungen

Teil A

Allgemeines

Regel 1 – Anwendung

73 Der bisherige Absatz 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„4 Für Schiffe, die vor dem 1. Juli 1998 gebaut sind, stellt die Verwaltung sicher,

- .1 dass vorbehaltlich des Absatzes 4.2 die vor dem 1. Juli 1998 in Kraft befindlichen Vorschriften erfüllt werden, die nach Kapitel III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See auf neue oder vorhandene Schiffe im Sinne jenes Kapitels anwendbar sind;
- .2 dass, wenn Rettungsmittel oder -vorrichtungen auf diesen Schiffen ersetzt werden oder an diesen Schiffen Reparaturen, Änderungen oder Umbauten größerer Art vorgenommen werden, in deren Verlauf ihre bisherigen Rettungsmittel oder -vorrichtungen ersetzt oder ergänzt werden, diese Rettungsmittel oder -vorrichtungen, soweit dies zweckmäßig und durchführbar ist, den Vorschriften dieses Kapitels entsprechen. Wird jedoch ein Überlebensfahrzeug, ausgenommen ein aufblasbares Rettungsflöß, ersetzt, ohne dass seine Aussetzvorrichtung ersetzt wird, oder umgekehrt, so kann das Überlebensfahrzeug oder die Aussetzvorrichtung von demselben Typ sein wie das oder die ersetzte;
- .3 dass die Vorschriften der Regeln 30.3 und 37.3.9 eingehalten werden.“

+++++ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die *Überarbeiteten Richtlinien für die Zulassung von Sprinkler- und Wassersprühsystemen, die Regel II-2/12-SOLAS gleichwertig sind* (Entschließung A.800(19) in ihrer geänderten Fassung) verwiesen.

Teil B

Vorschriften für Schiffe und Rettungsmittel

Regel 30 – Übungen

74 Nach dem bisherigen Absatz 2 wird der folgende neue Absatz 3 angefügt:

„3 Lecksicherungs-Übungen sind entsprechend den Vorschriften der Regel II-1/19-1 abzuhalten.“

Regel 37 – Sicherheitsrolle und Anweisungen für den Notfall

75 Die bisherigen Unterabsätze .7 und .8 des Absatzes 3 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„.7 die Zusammensetzung der Brandabwehrtrupps;

.8 die besonderen Aufgaben in Bezug auf die Verwendung der Feuerlöschapparaturen und -einrichtungen;

.9 die Lecksicherung bei Notfallsituationen durch Überflutung; dies gilt nur für Fahrgastschiffe.“

Anhang

Zeugnisse

Ausrüstungsverzeichnis zur Fahrgastschiffsicherheit (Muster P)

76 In Abschnitt 5 erhält der bisherige Punkt 3.1 folgenden Wortlaut:

„3.1 Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem/terrestrisches Funknavigationssystem/bordeigener Mehrsystem-Funknavigationsempfänger^{3,4}“

Ausrüstungsverzeichnis zur Frachtschiffsicherheit (Muster E)

77 In Abschnitt 3 erhält der bisherige Punkt 3.1 folgenden Wortlaut:

„3.1 Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem/terrestrisches Funknavigationssystem/bordeigener Mehrsystem-Funknavigationsempfänger^{2,3}“

Ausrüstungsverzeichnis zur Frachtschiffsicherheit (Muster C)

78 In Abschnitt 5 erhält der bisherige Punkt 3.1 folgenden Wortlaut:

„3.1 Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem/terrestrisches Funknavigationssystem/bordeigener Mehrsystem-Funknavigationsempfänger^{2,3}“

Entschließung MSC.436(99)
(angenommen am 24. Mai 2018)

**Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See**

Resolution MSC.436(99)
(adopted on 24 May 2018)

**Amendments to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974**

Résolution MSC.436(99)
(adoptée le 24 mai 2018)

**Amendements à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer**

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

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

recalling also article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

recalling further resolution MSC.421(98), by which it adopted, inter alia, amendments to regulations II-1/1 and II-1/8-1 of the Convention,

having considered, at its ninety-ninth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

- 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 agrees that the amendments to regulations II-1/1 and II-1/8-1 of the Convention, as adopted by resolution

Le Comité de la Sécurité Maritime,

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

rappelant également l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (« la Convention »), qui a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

rappelant en outre la résolution MSC.421(98), par laquelle il a adopté, notamment des amendements aux règles II-1/1 et II-1/8-1 de la Convention,

ayant examiné, à sa quatre-vingt-dix-neuvième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention,

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 que les amendements aux règles II-1/1 et II-1/8-1 de la Convention, adoptés par la résolution MSC.421(98),

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

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

ferner in Anbetracht der Entschließung MSC.421(98), mit der er unter anderem Änderungen der Regeln II-1/1 und II-1/8-1 des Übereinkommens beschlossen hat;

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

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv) des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. stimmt darin überein, dass die mit Entschließung MSC.421(98) beschlossenen Änderungen der Regeln II-1/1

MSC.421(98), shall be superseded by the amendments to regulations II-1/1 and II-1/8-1 of the Convention, set out in the annex to the present resolution;

- 3 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 2019, 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 the Secretary-General of their objections to the amendments;
- 4 invites Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2020 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;
- 5 requests the Secretary-General, for the purposes of 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; and
- 6 requests also 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.

seront remplacés par les amendements aux règles II-1/1 et II-1/8-1 de la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution ;

3. décide que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, lesdits amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2019, 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 mondiale des navires de commerce, n'aient notifié au Secrétaire général qu'ils élèvent une objection contre ces amendements ;
4. invite les Gouvernements contractants à la Convention à noter que, conformément à l'article VIII b) vij) 2) de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2020, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus ;
5. prie le Secrétaire général de transmettre, en application de l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention ;
6. prie également le Secrétaire général de transmettre 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.

und II-1/8-1 des Übereinkommens durch die Änderungen der Regeln II-1/1 und II-1/8-1 des Übereinkommens, die in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben sind, ersetzt werden;

3. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2019 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 Bruttoreaumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;
4. fordert die Vertragsregierungen des Übereinkommens auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 3 dieser EntschlieÙung am 1. Januar 2020 in Kraft treten;
5. ersucht den Generalsekretär, für die Zwecke des Artikels 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;
6. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

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

General

Regulation 1 – Application

1 The following new paragraphs 1.1.1 and 1.1.2 are inserted after the existing paragraph 1.1:

“1.1.1 Unless expressly provided otherwise, parts B, B-1, B-2 and B-4 of this chapter shall only apply to ships:

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

Généralités

Règle 1 – Application

1 Les nouveaux paragraphes 1.1.1 et 1.1.2 ci-après sont insérés à la suite de l'actuel paragraphe 1.1 :

« 1.1.1 Sauf disposition expresse contraire, les parties B, B-1, B-2 et B-4 du présent chapitre s'appliquent uniquement aux navires :

Anlage

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

Kapitel II-1

**Bauart – Bauweise, Unterteilung
und Stabilität, Maschinen
und elektrische Anlagen**

Teil A

Allgemeines

Regel 1 – Anwendung

1 Nach dem bisherigen Absatz 1.1 werden die folgenden neuen Absätze 1.1.1 und 1.1.2 eingefügt:

„1.1.1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, finden die Teile B, B-1, B-2 und B-4 dieses Kapitels nur auf Schiffe Anwendung,

- | | | |
|--|--|--|
| <p>.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2020; or</p> <p>.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2020; or</p> <p>.3 the delivery of which is on or after 1 January 2024.</p> <p>1.1.2 Unless expressly provided otherwise, for ships not subject to the provisions of sub-paragraph 1.1.1 but constructed on or after 1 January 2009, the Administration shall:</p> <p>.1 ensure that the requirements for parts B, B-1, B-2 and B-4 which are applicable under chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.216(82), MSC.269(85) and MSC.325(90) are complied with; and</p> <p>.2 ensure that the requirements of regulations 8-1.3 and 19-1 are complied with.”</p> <p>2 The existing paragraph 1.3.4 is deleted.</p> <p>3 The existing paragraph 2 is replaced with the following:
“2 Unless expressly provided otherwise, for ships constructed before 1 January 2009, the Administration shall:</p> <p>.1 ensure that the requirements which are applicable under chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), Resolution 1 of the 1995 SOLAS Conference, MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) and MSC.170(79) are complied with; and</p> <p>.2 ensure that the requirements of regulations 8-1.3 and 19-1 are complied with.”</p> | <p>.1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date ; ou</p> <p>.2 en l’absence d’un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} juillet 2020 ou après cette date ; ou</p> <p>.3 dont la livraison s’effectue le 1^{er} janvier 2024 ou après cette date.</p> <p>1.1.2 Sauf disposition expresse contraire, dans le cas des navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1.1.1 mais sont construits le 1^{er} janvier 2009 ou après cette date, l’Administration doit :</p> <p>.1 veiller au respect des prescriptions des parties B, B-1, B-2 et B-4 applicables en vertu du chapitre II-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par les résolutions MSC.216(82), MSC.269(85) et MSC.325(90) ; et</p> <p>.2 veiller au respect des prescriptions des règles 8-1.3 et 19-1. »</p> <p>2 L’actuel paragraphe 1.3.4 est supprimé.</p> <p>3 Le texte de l’actuel paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :
« 2 Sauf disposition expresse contraire, pour les navires construits avant le 1^{er} janvier 2009, l’Administration doit :</p> <p>.1 veiller au respect des prescriptions applicables en vertu du chapitre II-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par les résolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), la résolution 1 de la Conférence SOLAS de 1995, les résolutions MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) et MSC.170(79) ; et</p> <p>.2 veiller au respect des prescriptions des règles 8-1.3 et 19-1. »</p> | <p>.1 für die der Bauvertrag am oder nach dem 1. Januar 2020 geschlossen wird oder,</p> <p>.2 falls kein Bauvertrag vorliegt, deren Kiel am oder nach dem 1. Juli 2020 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden oder</p> <p>.3 die am oder nach dem 1. Januar 2024 abgeliefert werden.</p> <p>1.1.2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt die Verwaltung bei Schiffen, die nicht unter Absatz 1.1.1 fallen, sondern am oder nach dem 1. Januar 2009 gebaut sind, sicher,</p> <p>.1 dass die Vorschriften in den Teilen B, B-1, B-2 und B-4 erfüllt werden, die nach Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der durch die Entschliefungen MSC.216(82), MSC.269(85) und MSC.325(90) geänderten Fassung anwendbar sind, und</p> <p>.2 dass die Vorschriften der Regeln 8-1.3 und 19-1 erfüllt werden.“</p> <p>2 Der bisherige Absatz 1.3.4 wird aufgehoben.</p> <p>3 Der bisherige Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
„2 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt die Verwaltung bei Schiffen, die vor dem 1. Januar 2009 gebaut sind, sicher,</p> <p>.1 dass die Vorschriften erfüllt werden, die nach Kapitel II-1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der durch die Entschliefungen MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60) und MSC.27(61), die Entschliefung 1 der SOLAS-Konferenz von 1995 sowie die Entschliefungen MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) und MSC.170(79) geänderten Fassung anwendbar sind, und</p> <p>.2 dass die Vorschriften der Regeln 8-1.3 und 19-1 erfüllt werden.“</p> |
|--|--|--|

Part B-1
Stability

Regulation 8-1 – System capabilities and operational information after a flooding casualty on passenger ships

4 The existing text of regulation 8-1 is amended to read as follows:

“1 Application

Passenger ships having length, as defined in regulation II-1/2.5, of 120 m or more or having three or more main vertical zones shall comply with the provisions of this regulation.

Partie B-1
Stabilité

Règle 8-1 – Capacités des systèmes des navires à passagers après un envahissement et renseignements concernant l’exploitation après envahissement

4 Le texte actuel de la règle 8-1 est modifié pour se lire comme suit :

« 1 Application

Les navires à passagers d’une longueur, telle que définie à la règle II-1/2.5, égale ou supérieure à 120 mètres ou comportant trois tranches verticales principales ou davantage doivent satisfaire aux dispositions de la présente règle.

Teil B-1
Stabilität

Regel 8-1 – Systemanforderungen und Betriebsinformationen nach einem Wassereintrich auf einem Fahrgastschiff

4 Der bisherige Wortlaut der Regel 8-1 erhält folgende Fassung:

„1 Anwendung

Dieser Regel müssen Fahrgastschiffe entsprechen, die eine Länge nach der Begriffsbestimmung in Regel II-1/2.5 von 120 m oder mehr oder aber drei oder mehr senkrechte Hauptbrandabschnitte haben.

2 Availability of essential systems in case of flooding damage

A passenger ship shall be designed so that the systems specified in regulation II-2/21.4 remain operational when the ship is subject to flooding of any single watertight compartment.

3 Operational information after a flooding casualty

3.1 For the purpose of providing operational information to the master for safe return to port after a flooding casualty, passenger ships, as specified in paragraph 1, shall have:

.1 an onboard stability computer; or

.2 shore-based support,

based on the guidelines developed by the Organization.

3.2 Passenger ships constructed before 1 January 2014 shall comply with the provisions in paragraph 3.1 not later than the first renewal survey after 1 January 2025.

2 Disponibilité des systèmes essentiels en cas d'invasion

Un navire à passagers doit être conçu de manière telle que les systèmes mentionnés à la règle II-2/21.4 restent opérationnels en cas d'invasion de l'un quelconque de ses compartiments étanches à l'eau.

3 Renseignements concernant l'exploitation après invasion

3.1 Afin que les renseignements nécessaires en matière d'exploitation pour le retour au port en toute sécurité après un envahissement soient fournis au capitaine, les navires à passagers, tels que spécifiés au paragraphe 1, doivent avoir :

.1 un calculateur de stabilité de bord ; ou

.2 un appui à terre,

compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

3.2 Les navires à passagers construits avant le 1^{er} janvier 2014 doivent satisfaire aux dispositions du paragraphe 3.1 au plus tard à la date de la première visite de renouvellement effectuée après le 1^{er} janvier 2025.

2 Verfügbarkeit wichtiger Systeme bei einem Schaden durch Wassereintrich

Ein Fahrgastschiff muss so entworfen sein, dass die in Regel II-2/21.4 aufgeführten Systeme betriebsfähig bleiben, wenn eine beliebige einzelne wasserdichte Abteilung des Schiffes geflutet ist.

3 Betriebsinformationen nach einem Wassereintrich

3.1 Zur Bereitstellung von Betriebsinformationen für den Kapitän zum Zweck der sicheren Weiterfahrt in einen Hafen nach einem Wassereintrich müssen die in Absatz 1 bestimmten Fahrgastschiffe über

.1 einen bordeigenen Stabilitätsrechner oder

.2 landseitige Unterstützung

nach Maßgabe der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien verfügen.⁺⁺

3.2 Vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe müssen spätestens bei der ersten Erneuerungsbesichtigung nach dem 1. Januar 2025 den Vorschriften des Absatzes 3.1 entsprechen.⁺

Chapter IV
Radiocommunications

Part A
General

Regulation 2 – Terms and definitions

5 In paragraph 1, the existing sub-paragraph .16 is amended and new sub-paragraph .17 is added as follows:

„.16 *Global maritime distress and safety system (GMDSS) identities* means maritime mobile services identity, the ship's call sign, recognized mobile satellite service identities and serial number identity which may be transmitted by the ship's equipment and used to identify the ship.

Chapitre IV
Radiocommunications

Partie A
Généralités

Règle 2 – Termes et définitions

5 Au paragraphe 1, l'alinéa .16 existant est modifié comme suit et le nouvel alinéa .17 suivant est ajouté :

« .16 *Identités du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)* désigne l'identité dans les services mobiles maritimes, l'indicatif d'appel du navire, les identités du service mobile par satellite agréé et l'identité du numéro de série qui peuvent être émis par le matériel du navire et qui sont

Kapitel IV
Funkverkehr

Teil A

Allgemeine Bestimmungen

Regel 2 – Ausdrücke und Begriffsbestimmungen

5 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .16 folgenden Wortlaut und es wird folgender neuer Unterabsatz .17 angefügt:

„.16 Der Ausdruck „Kennzeichnungen im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)“ umfasst die Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes, das Rufzeichen des Schiffes, Rufnummern anerkannter mobiler Satellitenfunkdienste sowie eine Seriennummer, die von den Geräten des

⁺ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die *Vorläufigen Erläuterungen zur Beurteilung der Systemanforderungen für Fahrgastschiffe nach einem Brand oder einem Wassereintrich* (MSC.1/Rundschreiben 1369) verwiesen.

⁺⁺ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die *Richtlinien über die betrieblichen Informationen für Kapitäne von Passagierschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen mit eigenem Antrieb oder im Schlepp* (MSC.1/Rundschreiben 1400) für am oder nach dem 1. Januar 2014, aber vor dem 13. Mai 2016 gebaute Schiffe beziehungsweise die *Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen* (MSC.1/Rundschreiben 1532/Rev.1) für am oder nach dem 13. Mai 2016 gebaute Schiffe beziehungsweise die *Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne bei einem Wassereintrich auf vor dem 1. Januar 2014 gebauten Fahrgastschiffen* (MSC.1/Rundschreiben 1589) verwiesen.

utilisés pour identifier ce navire.

Schiffes übertragen und zur Identifikation des Schiffes verwendet werden können.

.17 *Recognized mobile satellite service* means any service which operates through a satellite system and is recognized by the Organization, for use in the global maritime distress and safety system (GMDSS)."

17 *Service mobile par satellite agréé* désigne tout service qui fonctionne par l'intermédiaire d'un système à satellites et est agréé par l'Organisation en vue de son utilisation dans le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) ».

.17 Der Ausdruck „anerkannter mobiler Satellitenfunkdienst“ bezeichnet jeden Dienst, der ein Satellitensystem nutzt und von der Organisation für die Verwendung im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) anerkannt ist.“

Part C

Partie C

Teil C

Ship requirements

Prescriptions applicables aux navires

Anforderungen für Schiffe

Regulation 7 – Radio equipment: General

Règle 7 – Matériel radioélectrique – Dispositions générales

Regel 7 – Funkausrüstung – Allgemeines

6 In paragraph 1, the existing subparagraph .5 is amended to read as follows:

6 Au paragraphe 1, l'alinéa .5 existant est modifié pour se lire comme suit :

6 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .5 folgenden Wortlaut:

“.5 a radio facility for reception of maritime safety information by a recognized mobile satellite service enhanced group calling system if the ship is engaged in voyages in sea area A1, or A2 or A3 but in which an international NAVTEX service is not provided. However, ships engaged exclusively in voyages in areas where an HF direct-printing telegraphy maritime safety information service is provided and fitted with equipment capable of receiving such service, may be exempt from this requirement.”

« .5 d'un dispositif radioélectrique permettant de recevoir les renseignements sur la sécurité maritime diffusés dans le cadre du système d'appel de groupe amélioré d'un service mobile par satellite agréé, si le navire effectue des voyages dans la zone océanique A1, A2 ou A3 mais où un service NAVTEX international n'est pas assuré. Peuvent toutefois être exemptés de l'application de cette prescription les navires qui effectuent des voyages exclusivement dans des zones où est assuré un service de diffusion télégraphique à impression directe sur ondes décimétriques de renseignements sur la sécurité maritime et qui sont équipés de matériel permettant de recevoir ces émissions ».

„5 mit einer Funkeinrichtung zum Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt durch ein erweitertes Gruppenrufsystem eines anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstes, falls das Schiff auf Reisen im Seegebiet A1, A2 oder A3 eingesetzt ist, in dem jedoch ein Internationaler NAVTEX-Dienst nicht zur Verfügung steht. Jedoch können Schiffe, die ausschließlich auf Reisen in Gebieten eingesetzt sind, in denen ein Funkdienst zur Verbreitung von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt über KW-Fernschreibtelegrafie zur Verfügung steht und die mit Empfangsgeräten für diesen Funkdienst ausgerüstet sind, von der Befolgung dieser Vorschrift befreit werden;“⁺⁺⁺

Regulation 8 – Radio equipment: Sea area A1

Règle 8 – Matériel radioélectrique – Zone océanique A1

Regel 8 – Funkausrüstung – Seegebiet A1

7 In paragraph 1, the existing subparagraph .5 is amended to read as follows:

7 Au paragraphe 1, l'alinéa .5 existant est modifié pour se lire comme suit :

7 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .5 folgenden Wortlaut:

“.5 through a recognized mobile satellite service; this requirement may be fulfilled by:

« .5 soit dans le cadre d'un service mobile par satellite agréé ; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant :

„5 einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst nutzen; diese Anforderung kann erfüllt werden durch

.5.1 a ship earth station; or

.5.1 une station terrienne de navire ; ou

.5.1 eine Schiffs-Erdfunkstelle⁺⁺⁺⁺ oder

.5.2 the satellite EPIRB, required by regulation 7.1.6, either by installing the satellite EPIRB close to, or by

.5.2 la RLS par satellite prescrite à la règle 7.1.6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de

.5.2 die in Regel 7.1.6 geforderte Satelliten-EPIRB, wobei entweder die Satelliten-EPIRB in der Nähe der Stelle, von der

⁺⁺⁺ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es wird auf die von der Organisation mit Entschliebung A.705(17) angenommene *Empfehlung über die Verbreitung von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt* in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

⁺⁺⁺⁺ Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Diese Anforderung kann durch Schiffs-Erdfunkstellen eines anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstes erfüllt werden, die in der Lage sind, Funkverkehr (Senden/Empfangen) abzuwickeln, z. B. Fleet-77(Entschliebungen A.808(19) und MSC.130(75)) – oder INMARSAT-C(Entschliebung A.807(19) in ihrer zuletzt geänderten Fassung) – Schiffs-Erdfunkstellen. Sofern nichts anderes bestimmt ist, findet diese Fußnote auf alle in diesem Kapitel enthaltenen Vorschriften für die Ausrüstung mit Schiffs-Erdfunkstellen eines anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstes Anwendung.

remote activation from, the position from which the ship is normally navigated.”

navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste ».

aus das Schiff gewöhnlich geführt wird, aufgestellt werden oder die Möglichkeit gegeben sein muss, sie von dieser Stelle aus durch Fernbedienung einzuschalten.“

Regulation 9 – Radio equipment: Sea areas A1 and A2

8 In paragraph 1, the existing sub-paragraph .3.3 is amended to read as follows:

„3.3 through a recognized mobile satellite service by a ship earth station.”

9 In paragraph 3, the existing sub-paragraph .2 is amended to read as follows:

„2 a recognized mobile satellite service ship earth station.”

Regulation 10 – Radio equipment: Sea areas A1, A2 and A3

10 In paragraph 1, the existing chapeau of sub-paragraph .1 is amended to read as follows:

„1 a recognized mobile satellite service ship earth station capable of:”

11 In paragraph 1, the existing sub-paragraph .4.3 is amended to read as follows:

„4.3 through a recognized mobile satellite service by an additional ship earth station.”

12 In paragraph 2, the existing sub-paragraph .3.2 is amended to read as follows:

„3.2 through a recognized mobile satellite service by a ship earth station; and”.

Regulation 12 – Watches

13 In paragraph 1, the existing sub-paragraph .4 is amended to read as follows:

„4 for satellite shore-to-ship distress alerts, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 10.1.1, is fitted with a recognized mobile satellite service ship earth station.”

Regulation 13 – Sources of energy

14 In paragraph 2, the word “Inmarsat” is deleted from the second sentence.

Règle 9 – Matériel radioélectrique – Zones océaniques A1 et A2

8 Au paragraphe 1, le sous-alinéa .3.3 existant est modifié pour se lire comme suit :

« .3.3 soit dans le cadre d’une station terrienne de navire d’un service mobile par satellite agréé ».

9 Au paragraphe 3, l’alinéa .2 existant est modifié pour se lire comme suit :

« .2 soit une station terrienne de navire d’un service mobile par satellite agréé ».

Règle 10 – Matériel radioélectrique – Zones océaniques A1, A2 et A3

10 Au paragraphe 1, le chapeau de l’alinéa .1 existant est modifié pour se lire comme suit :

« .1 d’une station terrienne de navire d’un service mobile par satellite agréé permettant : ».

11 Au paragraphe 1, le sous-alinéa .4.3 existant est modifié pour se lire comme suit :

« .4.3 soit dans le cadre d’un service mobile par satellite agréé en utilisant une station terrienne de navire supplémentaire ».

12 Au paragraphe 2, le sous-alinéa .3.2 existant est modifié pour se lire comme suit :

« .3.2 soit dans le cadre d’un service mobile par satellite agréé en utilisant une station terrienne de navire ; et ».

Règle 12 – Veilles

13 Au paragraphe 1, l’alinéa .4 existant est modifié pour se lire comme suit :

« .4 pour les alertes de détresse transmises par satellite dans le sens côtière-navire, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 10.1.1, équipé d’une station terrienne de navire d’un service mobile par satellite agréé ».

Règle 13 – Sources d’énergie

14 Au paragraphe 2, dans la deuxième phrase, le mot « Inmarsat » est supprimé.

Regel 9 – Funkausrüstung – Seegebiete A1 und A2

8 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .3.3 folgenden Wortlaut:

„3.3 einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst durch eine Schiffs-Erdfunkstelle nutzen.“

9 In Absatz 3 erhält der bisherige Unterabsatz .2 folgenden Wortlaut:

„2 durch eine Schiffs-Erdfunkstelle eines anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstes.“

Regel 10 – Funkausrüstung – Seegebiete A1, A2 und A3

10 In Absatz 1 erhält der bisherige einleitende Teilsatz des Unterabsatzes .1 folgenden Wortlaut:

„1 mit einer Schiffs-Erdfunkstelle eines anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstes, die in der Lage ist,“

11 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .4.3 folgenden Wortlaut:

„4.3 einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst durch eine zusätzliche Schiffs-Erdfunkstelle nutzen.“

12 In Absatz 2 erhält der bisherige Unterabsatz .3.2 folgenden Wortlaut:

„3.2 einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst durch eine Schiffs-Erdfunkstelle nutzen und“.

Regel 12 – Wachen

13 In Absatz 1 erhält der bisherige Unterabsatz .4 folgenden Wortlaut:

„4 zum Empfang von Notalarman über Satelliten der Richtung Land-Schiff, falls das Schiff nach Regel 10.1.1 mit einer Schiffs-Erdfunkstelle eines anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstes ausgerüstet ist.“

Regel 13 – Stromquellen

14 In Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „INMARSAT-“ gestrichen.

Appendix

Certificates

Record of Equipment for Passenger Ship Safety (Form P)

15 In section 3, the existing description of item 1.4 is amended to read as follows:

“Recognized mobile satellite service ship earth station”.

Appendice

Certificats

Fiche d’équipement pour la sécurité des navires à passagers (Modèle P)

15 À la section 3, la description actuelle du point 1.4 est modifiée pour se lire comme suit :

« Station terrienne de navire d’un service mobile par satellite agréé ».

Anhang

Zeugnisse

Ausrüstungsverzeichnis zur Fahrgastschiffsicherheit (Muster P)

15 In Abschnitt 3 erhält der bisherige Punkt 1.4 folgenden Wortlaut:

„Schiffs-Erdfunkstelle eines anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstes“.

Record of Equipment for Cargo Ship Safety Radio (Form R)

16 In section 2, the existing description of item 1.4 is amended to read as follows:

“Recognized mobile satellite service ship earth station”.

Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form C)

17 In section 3, the existing description of item 1.4 is replaced by the following:

“Recognized mobile satellite service ship earth station”.

Fiche d'équipement pour la sécurité radioélectrique des navires de charge (Modèle R)

16 À la section 2, la description actuelle du point 1.4 est modifiée pour se lire comme suit :

« Station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé ».

Fiche d'équipement pour la sécurité des navires de charge (Modèle C)

17 À la section 3, la description actuelle du point 1.4 est remplacée par ce qui suit :

« Station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé ».

Ausrüstungsverzeichnis zur Funk-Sicherheit von Frachtschiffen (Muster R)

16 In Abschnitt 2 erhält der bisherige Punkt 1.4 folgenden Wortlaut:

„Schiffs-Erdfunkstelle eines anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstes“.

Ausrüstungsverzeichnis zur Frachtschiff-sicherheit (Muster C)

17 In Abschnitt 3 erhält der bisherige Punkt 1.4 folgenden Wortlaut:

„Schiffs-Erdfunkstelle eines anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstes“.