

1974年国际海上人命安全公约修正案

---

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

---

AMENDEMENTS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

---

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ  
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

---

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD  
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974



决议 MSC.11(55)  
(1988年4月21日通过)

通过1974年国际海上人命安全公约的修正案

海上安全委员会，

忆及国际海事组织公约有关本委员会职责的第28(b)条，

注意到决议A.596(15)；据此决议大会决定给予旨在提高滚装客运渡船的安全的工作以高度的优先性，

注意到大会要求委员会采取一切可能的行动来达到这一目标，其中包括尽早地审议并通过1974年海上安全公约有关滚装客运渡船的修正案并促进这些修正案的快速生效，

在第五十五届会议上审议了由联合王国提出的、根据公约第Ⅷ(b)(i)条加以分发的1974年海上安全公约的修正案，

1. 根据公约第Ⅷ(b)(iv)条，通过公约的修正案，其案文载于本决议的附件内；
2. 根据公约第Ⅷ(b)(vi)(2)(bb)条，决定：修正案在1989年4月21日须视为已被接受，除非在此日期前三分之一以上的公约的缔约政府或其商船船队加在一起不少于世界商船船队总吨位的50%的缔约政府已发出反对这些修正案的通知；
3. 提请各缔约政府注意，根据公约第Ⅷ(b)(vii)(2)条，修正案在根据上述第2段获得接受后，将于1989年10月22日生效；

- 4 . 要求秘书长根据公约第Ⅷ (b) (v) 条将本决议和载于附件内的修正案的案文的核证无误的副本分发给 1974 年国际海上人命安全公约的所有缔约政府；
- 5 . 要求秘书长将决议的副本分发给本组织的不是公约的缔约政府的会员；
- 6 . 敦请会员政府在修正案生效前鼓励船东自愿在船上装配修正案要求的设备；
- 7 . 决定：对于 1989 年 10 月 22 日以前建造的船舶，如果已装有经主管机关认可的指示器、而这种指示器与规则第Ⅱ - 1/23-2.1 条要求的指示器不同的话，不得要求改变它们的系统。

附 件

1974年国际海上人命安全公约的修正案

1 第Ⅱ-1章, 规则第23-2条

在现有的规则第23条后加上下列新的规则第23-2条

“规则第23-2条

船体和上层建筑的完整性, 破损的防止和控制

(本规则适用于一切具有滚装货物处所或规则第Ⅱ-2/3条定义的特种处所的船舶, 但是对于1989年10月22日前建造的船舶, 第2段须在不迟于1992年10月22日适用)。

1 驾驶台上须装有一切舷门、装载门或主管机关认为其启开或未加适当固定会引起特种处所或滚装货物处所大量进水的其它关闭装置的指示器。指示系统\*须按故障自动保险的原则来设计并在门没有完全关闭或固定时做出指示。

2 须采取措施(如电视监视或漏水探测系统)将船首门、船尾门或会引起特别处所或滚装货物处所大量进水的任何其它货物或车辆的装载门的任何漏水向驾驶台做出指示。

3 须采取有效措施(如电视监视)对特种处所和滚装货物处所进行巡察或监视, 以便在船舶行进时能观察到车辆在恶劣气候下的运动或旅客的未经许可的进入。

---

\* 参见决议MSC.11(55), 据此决议海上安全委员会决定: 对于1989年10月22日以前建造的船舶, 如果已装有经主管机关认可的指示器, 而该指示器与本规则要求的指示器不同的话, 不应要求改变它们的系统。

2 第Ⅱ-1章, 规则第42-1条

在现有的规则第42条后加上下列新的规则第42-1条:

“规则第42-1条

滚装客运渡船的补充应急照明

(本规则适用于一切具有滚装货物处所或规则第Ⅱ-2/3条定义的特种处所的船舶,但是对于1989年10月22日前建造的船舶,本条规则须在不迟于1990年10月22日适用)。

除规则第42.2条要求的应急照明外,在每一具有滚装货物处所或规则Ⅱ-2/3条定义的特种处所的船上:

- 1 所有旅客公共处所和通道均须装有在所有其它电源均发生故障以及船舶处于任何横倾状况时能工作至少三个小时的补充电力照明。所提供的照明须使人易于看到通向逃生装置的通道。补充照明的电源由置于连续充电的照明装置内的蓄电池构成。在可行时,应由应急配电板向照明装置连续充电。或者,主管机关可以接受至少是同样有效的任何其它照明装置。补充照明须做到能使人立即发现电灯的任何故障。须根据蓄电池在其工作环境条件下的特定的工作寿命,对提供的任何蓄电池作定期更换;和
- 2 除非配有•1段要求的补充应急电源,否则在每一船员处所通道、娱乐处所和通常有人的每一工作处所中均须配有由充电电池供电的便携式电灯。

RESOLUTION MSC.11(55)  
(adopted on 21 April 1988)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL  
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974  
CONCERNING PASSENGER RO-RO FERRIES

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

NOTING resolution A.596(15) by which the Assembly resolved that the Organization give a high priority to its work aimed at enhancing the safety of passenger ro-ro ferries,

NOTING FURTHER that the Assembly requested the Committee to take all possible action to meet this objective, including the earliest possible consideration and adoption of amendments to the 1974 SOLAS Convention relating to passenger ro-ro ferries and the facilitation of a rapid entry into force of these amendments,

HAVING CONSIDERED at its fifty-fifth session amendments to the 1974 SOLAS Convention proposed by the United Kingdom and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. ADOPTS in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention the 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 amendments shall be deemed to have been accepted on 21 April 1989 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 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Contracting Governments to note that in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention the amendments shall enter into force on 22 October 1989 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention;

6. URGES that, pending the entry into force of the amendments, Member Governments encourage shipowners voluntarily to fit on their ships the equipment required by the amendments;

7. RESOLVES that ships constructed before 22 October 1989 which are already fitted with indicators approved by the Administration which may be different from those indicators required by regulation II-1/23-2.1 should not be required to change their systems.



ANNEX

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

1 Chapter II-1, regulation 23-2

The following new regulation 23-2 is added after existing regulation 23:

"Regulation 23-2

Integrity of the hull and superstructure, damage  
prevention and control.

(This regulation applies to all passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3, except that for ships constructed before 22 October 1989, paragraph 2 shall apply not later than 22 October 1992).

1 Indicators shall be provided on the navigating bridge for 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 major flooding of a special category space or ro-ro cargo space. The indicator system\* shall be designed on the fail safe principle and shall show if the door is not fully closed or not secured. The power supply for the indicator system shall be independent of the power supply for operating and securing the doors.

2 Means shall be arranged, such as television surveillance or a water leakage detection system, to provide an indication to the navigating bridge of any leakage through bow doors, stern doors or any other cargo or vehicle loading doors which could lead to major flooding of special category spaces or ro-ro cargo spaces.

---

\* Reference is made to resolution MSC.11(55) by which the Maritime Safety Committee resolved that ships constructed before 22 October 1989 which are already fitted with indicators approved by the Administration which may be different from those required by this regulation should not be required to change their systems.

3 Special category spaces and ro-ro cargo spaces shall either be patrolled or monitored by effective means, such as television surveillance, so that movement of vehicles in adverse weather and unauthorized access by passengers can be observed whilst the ship is underway.

2 Chapter II-1, regulation 42-1

The following new regulation 42-1 is added after existing regulation 42:

"Regulation 42-1

Supplementary emergency lighting for ro-ro passenger ships.

(This regulation applies to all passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3, except that for ships constructed before 22 October 1989, this regulation shall apply not later than 22 October 1990).

In addition to the emergency lighting required by regulation 42.2, on every passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3:

- .1 all passenger public spaces and alleyways shall be provided with supplementary electric lighting that can operate for at least three hours when all other sources of electric power have failed and under any condition of heel. The illumination provided shall be such that the approach to the means of escape can be readily seen. The source of power for the supplementary lighting shall consist of accumulator batteries located within the lighting units that are continuously charged, where practicable, from the emergency switchboard. Alternatively, any other means of lighting which is at least as effective may be accepted by the Administration. The supplementary lighting shall be such that any failure of the lamp will be immediately apparent. Any accumulator battery

provided shall be replaced at intervals having regard to the specified service life in the ambient conditions that they are subject to in service; and

- .2 a portable rechargeable battery operated lamp shall be provided in every crew space alleyway, recreational space and every working space which is normally occupied unless supplementary emergency lighting, as required by subparagraph .1, is provided."

RESOLUTION MSC.11(55)  
(adoptée le 21 avril 1988)

ADOPTION D'AMENDEMENTS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

LE COMITE DE LA SECURITE MARITIME,

RAPPELANT les dispositions de l'article 28, alinéa b), de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui ont trait aux fonctions du Comité,

NOTANT la résolution A.596(15) par laquelle l'Assemblée a décidé que l'Organisation devait accorder une haute priorité aux travaux visant à renforcer la sécurité des transbordeurs rouliers à passagers,

NOTANT EN OUTRE que l'Assemblée a prié le Comité de prendre toutes les mesures possibles pour atteindre cet objectif et, notamment, d'examiner et d'adopter le plus tôt possible les Amendements à la Convention SOLAS de 1974 qui concernent les transbordeurs rouliers à passagers ainsi que les mesures visant à faciliter l'entrée en vigueur rapide de ces amendements,

AYANT EXAMINE, à sa cinquante-cinquième session, les Amendements à la Convention SOLAS qui ont été proposés par le Royaume-Uni et diffusés conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) i), de la Convention,

1. ADOPTE, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) iv), de la Convention, les Amendements à la Convention dont le texte est joint en annexe à la présente résolution;
2. DECIDE, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) vi) 2) bb), de la Convention, que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 21 avril 1989 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 qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;
3. INVITE les Gouvernements contractants à noter que, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) vii) 2), de la Convention, les Amendements entreront en vigueur le 22 octobre 1989, après avoir été acceptés de la façon décrite au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, en conformité des dispositions de l'article VIII, alinéa b) v), de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joint en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la résolution aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Gouvernements contractants à la Convention;
6. INSISTE pour que, en attendant l'entrée en vigueur des amendements, les Gouvernements Membres encouragent les propriétaires de navires à installer, à titre volontaire, à bord de leurs navires le matériel prescrit par les amendements.
7. DECIDE que les navires construits avant le 22 octobre 1989 qui sont déjà équipés de systèmes d'indicateurs approuvés par l'Administration mais peut-être différents des indicateurs exigés par la règle II-1/23-2.1, ne devraient pas être obligés de les changer.

#### ANNEXE

##### AMENDEMENTS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

###### 1 Chapitre II-1, règle 23

Une nouvelle règle 23-2 libellée comme suit est ajoutée après la règle 23 existante :

"Règle 23-2

Etanchéité de la coque et de la superstructure; prévention et contrôle des avaries.

(Cette règle s'applique à tous les navires à passagers dotés d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que définis à la règle 3 du chapitre II-2, si ce n'est que pour les navires construits avant le 22 octobre 1989, le paragraphe 2 sera appliqué le 22 octobre 1992 au plus tard).

1 Il faut prévoir sur la passerelle de navigation des indicateurs pour toutes les portes de bordé, toutes les portes de chargement et tous les autres dispositifs de fermeture qui, s'ils restaient ouverts ou mal fermés, risqueraient, de l'avis de l'Administration, d'entraîner un envahissement important d'un local de catégorie spéciale ou d'un espace roulier à cargaison. Le système d'indicateurs\* doit être un système à sécurité intrinsèque et se déclencher si la porte n'est pas complètement fermée ou n'est pas assujettie. La source d'énergie du système d'indicateurs doit être indépendante de la source d'énergie utilisée pour manoeuvrer et assujettir les portes.

2 Des dispositifs tels qu'un système de télévision ou un système de détection des infiltrations d'eau doivent être mis en place de manière à indiquer à la passerelle de navigation toute infiltration par des portes d'étrave, des portes arrière ou par toute autre porte de chargement des cargaisons ou des véhicules qui risquerait d'entraîner un envahissement important des locaux de catégorie spéciale ou des espaces rouliers à cargaison.

3 Les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison doivent être surveillés soit par un service de ronde, soit au moyen d'un dispositif efficace tel qu'un système de télévision, de manière que l'on puisse observer tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé par des passagers lorsque le navire fait route."

## 2 Chapitre II-1, règle 42-1

Une nouvelle règle 42-1 libellée comme suit est ajoutée après la règle 42 :

"Règle 42-1

Eclairage de secours supplémentaire à bord des navires rouliers à passagers.

(Cette règle s'applique à tous les navires à passagers dotés d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que définis

---

\* Il convient de se référer à la résolution MSC.11(55), par laquelle le Comité a décidé que les navires construits avant le 22 octobre 1989 qui sont déjà équipés de systèmes d'indicateurs approuvés par l'Administration mais peut-être différents des indicateurs exigés par la présente règle ne devraient pas être obligés de les changer.

à la règle 3 du chapitre II-2, si ce n'est que pour les navires construits avant le 22 octobre 1989, cette règle sera appliquée le 22 octobre 1990 au plus tard).

Outre l'éclairage de secours prescrit à la règle 42.2 à bord de tous les navires à passagers dotés d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que définis à la règle II-2/3,

- .1 tous les locaux de réunion réservés aux passagers et toutes les coursives doivent être équipés d'un éclairage électrique supplémentaire capable de fonctionner pendant une période d'au moins trois heures lorsque toutes les autres sources d'énergie électrique ont cessé de fonctionner et quelle que soit la gîte du navire. L'éclairage fourni doit permettre de voir facilement l'accès des moyens d'évacuation. La source d'énergie pour l'éclairage supplémentaire doit être une batterie d'accumulateurs située à l'intérieur de l'élément d'éclairage et rechargée en permanence, lorsque cela est possible, à partir du tableau de secours. A titre de variante, l'Administration peut accepter un autre moyen d'éclairage qui soit au moins aussi efficace. L'éclairage supplémentaire doit fonctionner de telle manière que toute défaillance de la lampe soit immédiatement apparente. Toutes les batteries d'accumulateurs en service doivent être remplacées de temps à autre en fonction de la durée de vie spécifiée pour les conditions ambiantes dans lesquelles elles sont utilisées; et
- .2 une lampe portative alimentée par une batterie rechargeable doit être prévue dans toutes les coursives des locaux de l'équipage, les espaces récréatifs et les locaux de travail qui sont normalement occupés, à moins qu'un éclairage de secours supplémentaire tel que prescrit à l'alinéa .1 soit prévu."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.11(55)  
(принята 21 апреля 1988 года)

ПРИНЯТИЕ ПОПРАВОК К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ  
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

СЫЛЯСЬ на статью 28*b* Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ОТМЕЧАЯ резолюцию А.596(15), которой Ассамблея приняла решение, чтобы Организация придавала первоочередное значение работе, направленной на повышение безопасности пассажирских паромов ро-ро,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что Ассамблея просила Комитет принять все возможные меры для выполнения этой задачи, включая как можно более раннее рассмотрение и принятие поправок к Конвенции СОЛАС 1974 года, касающихся пассажирских паромов ро-ро, и содействие быстрому вступлению этих поправок в силу,

РАССМОТРЕВ на своей пятьдесят пятой сессии поправки к Конвенции СОЛАС 1974 года, предложенные Соединенным Королевством и разосланные в соответствии со статьей VIII*b*(*i*) Конвенции,

1. ПРИНИМАЕТ в соответствии со статьей VIII*b*(*iv*) Конвенции поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII*b*(*vi*)2(*bb*) Конвенции, что поправки считаются принятыми с 21 апреля 1989 года, если до этой даты более одной трети договаривающихся правительств Конвенции или договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота, не заявили о своих возражениях против поправок;
3. ПРЕДЛАГАЕТ договаривающимся правительствам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII*b*(*vi*)2(*i*) Конвенции поправки вступают в силу 22 октября 1989 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, упомянутым выше;



4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIIIb(v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текст поправок, содержащихся в приложении, всем договаривающимся правительствам Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии резолюции членам Организации, которые не являются договаривающимися правительствами Конвенции;

6. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ, чтобы в ожидании вступления поправок в силу правительства-члены рекомендовали судовладельцам добровольно оснащать свои суда оборудованием, требуемым поправками;

7. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что от судов, построенных до 22 октября 1989 года, которые уже оборудованы индикаторами, одобренными Администрацией, которые могут отличаться от индикаторов, требуемых правилом II-1/23-2.1, не следует требовать изменения их систем.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ  
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

1 Глава II-1, правило 23-2

К существующему правилу 23 добавляется новое правило 23-2:

"Правило 23-2

Водонепроницаемость корпуса и надстроек, меры по предотвращению повреждения и борьбе за живучесть судна.

(Это правило применяется ко всем пассажирским судам, имеющим грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в правиле II-2/3, за исключением судов, построенных до 22 октября 1989 года, к которым пункт 2 будет применяться не позднее, чем 22 октября 1992 года).

1 Индикаторы должны быть предусмотрены на ходовом мостике для всех дверей в корпусе судна, дверей для погрузки и выгрузки и других устройств закрытия, которые, если они не останутся открытыми или не задраены должным образом, по мнению Администрации, могут привести к значительному затоплению помещений специальной категории или грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки. Система индикаторов\* должна иметь такую конструкцию, которая не нарушает принципы безопасности и позволяет определять, закрыта полностью эта дверь или нет. Источник питания для системы индикаторов должен быть независимым от источника питания для работы и задривания дверей.

\*

См. резолюцию MSC.11(55), которой Комитет по безопасности на море постановил, что от судов, построенных до 22 октября 1989 года, которые уже оборудованы индикаторами, одобренными Администрацией, и могут отличаться от индикаторов, требуемых настоящим правилом, не требуется изменения их систем.

2 Должны быть предусмотрены средства, такие как наблюдение с помощью телевизионных средств или системы определения протечек воды, обеспечивающие индикацию на ходовом мостике о любых протечках через носовые и кормовые двери или любые другие грузовые двери или двери для погрузки и выгрузки транспортных средств, которые могут привести к значительному загромождению помещений специальной категории или помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

3 Помещения специальной категории и грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны либо осматриваться, либо контролироваться с помощью эффективных средств, как например, наблюдение с помощью телевизионных систем, так чтобы движение транспортных средств в неблагоприятную погоду и неразрешенный доступ пассажиров могли наблюдаться на ходу судна.

2 Глава II-1, правило 42-1

К существующему правилу 42 добавляется следующее новое правило 42-1:

"Правило 42-1

Дополнительное аварийное освещение на пассажирских паромах.

(Это правило применяется ко всем пассажирским судам, имеющим грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в правиле II-2/3, за исключением судов, построенных до 22 октября 1989 года, к которым настоящее правило будет применяться не позднее, чем 22 октября 1990 года).

В дополнение к аварийному освещению, требуемому правилом 42.2, на каждом пассажирском судне, имеющем грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в правиле II-2/3:

- .1 все пассажирские общественные помещения и коридоры должны быть обеспечены дополнительным электрическим освещением, которое может работать, по крайней мере, в течение трех часов, когда все другие источники энергии повреждены, или в условиях крена. Обеспечиваемое освещение должно быть таким, чтобы подходы к путям эва-

куации были хорошо видимы. Источник электрической энергии для дополнительного освещения должен включать аккумуляторные батареи, расположенные внутри осветительных приборов, которые постоянно заряжаются, насколько это практически возможно, от аварийного распределительного щита. Кроме того, могут быть приняты Администрацией любые другие средства освещения, которые являются, по крайней мере, эффективными. Дополнительное освещение должно быть таким, чтобы любое повреждение лампы было немедленно обнаружено. Любая предусмотренная аккумуляторная батарея должна быть заменена в промежутке, соответствующем установленному сроку службы в окружающих условиях, в которых она работает; и

- .2 в каждом коридоре помещения для экипажа, помещении для отдыха и в каждом рабочем помещении, в которых обычно находятся люди, должны быть предусмотрены переносные лампы, работающие от перезаряжаемой батареи, если не предусмотрено дополнительное аварийное освещение, требуемое подпунктом .1."

RESOLUCION MSC.11(55)  
(aprobada el 21 de abril de 1988)

APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA  
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución A.596(15), mediante la cual la Asamblea resolvió que la Organización diese un alto grado de prioridad a la labor destinada a acrecentar la seguridad de los transbordadores de pasajeros y vehículos,

TOMANDO NOTA ADEMAS de que la Asamblea pidió al Comité que tomase todas las medidas oportunas para alcanzar este objetivo, incluidos el examen y la aprobación, lo antes posible, de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 relativas a los transbordadores de pasajeros y vehículos y el favorecimiento de su rápida entrada en vigor,

HABIENDO EXAMINADO en su 55° periodo de sesiones las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 propuestas por el Reino Unido y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio,

1 APRUEBA, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 21 de abril de 1989, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado objeciones a las enmiendas;

3 INVITA a los Gobiernos Contratantes a tomar nota de que, en virtud del artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas, una vez aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 supra, entrarán en vigor el 22 de octubre de 1988;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y de los textos de las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974;

5 PIDE ADEMAS al Secretario General que envíe copias de la resolución a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio;

6 INSTA a los Gobiernos Miembros a que, hasta la entrada en vigor de las enmiendas, fomenten la instalación voluntaria por los propietarios de buques del equipo prescrito en éstas;

7 RESUELVE que no se exigirá que se modifiquen los sistemas de los buques construidos antes del 22 de octubre de 1989 que lleven ya instalados indicadores aprobados por la Administración diferentes de los prescritos en la regla II-1/23-2.1.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD  
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

1 Capítulo II-1, regla 23-2

Se añade la nueva regla 23-2 siguiente a continuación de la regla 23:

"Regla 23-2

Integridad del casco y la superestructura, prevención de averías y lucha contra éstas.

(Esta regla se aplica a todos los buques de pasaje con espacios para carga rodada o espacios de categoría especial según se definen en la regla II-2/3, salvo que para los buques construidos antes del 22 de octubre de 1989, el párrafo 2 se aplicará hasta el 22 de octubre de 1992).

1 En el puente de navegación habrá indicadores para todas las puertas del forro exterior, las portas de carga y otros dispositivos de cierre que, a juicio de la Administración, puedan dar lugar a una inundación grave de un espacio de categoría especial o de un espacio para carga rodada si se dejan abiertos o mal enclavados. El sistema indicador\* se proyectará conforme al principio de seguridad intrínseca y servirá para mostrar si la puerta no está completamente cerrada o no está enclavada. El suministro de energía destinado al sistema indicador será independiente del que se utilice para accionar y enclavar las puertas.

2 Se dispondrán medios, como un sistema de vigilancia por televisión o un sistema de detección de escapes de agua, que indiquen en el puente de navegación cualquier escape a través de las puertas de proa o de popa o de otras puertas de embarque de carga o de vehículos, que pudiera dar lugar a una inundación grave de un espacio de categoría especial o de un espacio para carga rodada.

---

\* Véase la resolución MSC.11(55) mediante la cual el Comité de Seguridad Marítima resolvió que no se exigirá que se modifiquen los sistemas de los buques construidos antes del 22 de octubre de 1989 que lleven ya instalados indicadores aprobados por la Administración diferentes a los prescritos en la presente regla.

3 Los espacios de categoría especial y los espacios para carga rodada estarán patrullados o monitorizados utilizando medios eficaces, como un sistema de vigilancia por televisión, de modo que quepa observar el movimiento de vehículos en condiciones de mal tiempo o el acceso no autorizado de pasajeros mientras el buque esté navegando.

2 Capítulo II-1, regla 42-1

Se añade la nueva regla 42-1 siguiente a continuación de la regla 42 existente:

"Regla 42-1

Alumbrado de emergencia suplementario en los buques de pasaje de transbordo rodado.

(Esta regla se aplica a todos los buques de pasaje con espacio para carga rodada o espacios de categoría especial según se definen en la regla II-2/3, salvo que para los buques construidos antes del 22 de octubre de 1989, el párrafo 2 se aplicará hasta el 22 de octubre de 1992).

1 Además del alumbrado de emergencia prescrito en la regla 42-2, en todo buque de pasaje con espacios para carga rodada o con espacios de categoría especial, según se definen en la regla II-2.3,

- .1 todos los espacios y pasillos públicos para pasajeros estarán provistos de un alumbrado eléctrico suplementario capaz de funcionar durante tres horas como mínimo cuando hayan fallado las demás fuentes de energía eléctrica, cualquiera que sea la escora del buque. La iluminación proporcionada será tal que permita ver los accesos a los medios de evacuación. El suministro de energía del alumbrado suplementario consistirá en baterías de acumuladores situadas en el interior de las unidades de alumbrado, que se cargarán continuamente, siempre que sea factible, desde el cuadro de distribución de emergencia. En su lugar, la Administración podrá aceptar otros medios de alumbrado que sean cuando menos tan efectivos como los descritos. El alumbrado suplementario será tal que se perciba inmediatamente cualquier fallo de la lámpara.



Todos los acumuladores de baterías en uso serán reemplazados a determinados intervalos, teniendo en cuenta la vida de servicio especificada y las condiciones ambientales a que se hallen sometidos estando en servicio; y

- .2 se proveerá una lámpara que funcione con batería recargable portátil en todo pasillo, espacio de recreo y espacio de trabajo para la tripulación que esté normalmente ocupado, a menos que se proporcione alumbrado de emergencia suplementario como se prescribe en el subpárrafo .1 de la presente regla."



国际海事组织海上安全委员会于1988年4月21日在其第五十五届会议上依照公约第八条所通过的列于该委员会MSC.11(55)决议附件中的1974年国际海上人命安全公约修正案(1988年4月“滚装”修正案)文本的核证无误副本,其正本存放于国际海事组织秘书长处。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (April 1988 (ro-ro) amendments) adopted at the fifty-fifth session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 21 April 1988 in conformity with article VIII thereof and set out in the Annex to resolution MSC.11(55) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIEE CONFORME du texte des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (amendements relatifs aux navires rouliers - avril 1988) adoptés le 21 avril 1988 par la cinquante-cinquième session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale conformément aux dispositions de l'article VIII de ladite convention et reproduits dans l'annexe à la résolution MSC.11(55) du Comité, dont le texte original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ с подлинного текста поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (поправки, принятые в апреле 1988 года, по судам ро-ро), принятых 21 апреля 1988 года на пятьдесят пятой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации в соответствии со статьей VIII Конвенции и приведенных в приложении к резолюции MSC.11(55) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTENTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Enmiendas (transbordadores de pasajeros y vehículos) de abril de 1988), aprobadas de conformidad con el artículo VIII de este Convenio el 21 de abril de 1988 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su quincuagésimo quinto periodo de sesiones y que figuran en el Anexo de la resolución MSC.11(55), enmiendas cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

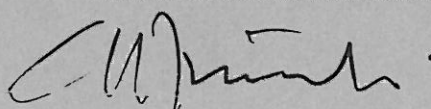
国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



伦敦

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

15. VII. 1988