

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



RESOLUTION MSC.12(56)  
(adopted on 28 October 1988)

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

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

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

NOTING 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,

NOTING FURTHER that at its fifty-fifth session the first set of amendments to the 1974 SOLAS Convention relating to passenger ro-ro ferries proposed by the United Kingdom (package 1) was adopted in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention by resolution MSC.11(55) and further that the Committee agreed to consider with a view to their adoption, at its fifty-sixth session, proposed amendments to that Convention relating to residual damage stability for passenger ships developed by the Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety,

HAVING CONSIDERED a second set of amendments (package 2) to the 1974 SOLAS Convention, proposed by the United Kingdom, and proposed amendments relating to standards of residual damage stability for passenger ships which were 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 28 October 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 29 April 1990 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.

ANNEX

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

1 Chapter II-1 - Regulation 8

Stability of passenger ships in damaged condition

The following text is inserted after the title:

"(Paragraphs 2.3, 2.4, 5 and 6.2 apply to passenger ships constructed on or after 29 April 1990 and paragraphs 7.2, 7.3 and 7.4 apply to all passenger ships)".

The existing text of paragraph 2.3 is replaced by the following:

"2.3 The stability required in the final condition after damage, and after equalization where provided, shall be determined as follows:

2.3.1 The positive residual righting lever curve shall have a minimum range of 15° beyond the angle of equilibrium.

2.3.2 The area under the righting lever curve shall be at least 0.015 m-rad, measured from the angle of equilibrium to the lesser of:

- .1 the angle at which progressive flooding occurs;
- .2 22° (measured from the upright) in the case of one-compartment flooding, or  
27° (measured from the upright) in the case of the simultaneous flooding of two or more adjacent compartments.

2.3.3 A residual righting lever is to be obtained within the range specified in 2.3.1, taking into account the greatest of the following heeling moments:

- .1 the crowding of all passengers towards one side;
- .2 the launching of all fully loaded davit-launched survival craft on one side;
- .3 due to wind pressure;

as calculated by the formula:

$$GZ \text{ (in metres)} = \frac{\text{heeling moment}}{\text{displacement}} + 0.04$$

However, in no case is this righting lever to be less than 0.10 m.

2.3.4 For the purpose of calculating the heeling moments in paragraph 2.3.3, the following assumptions shall be made:

- .1 Moments due to crowding of passengers:
  - .1.1 4 persons per square metre;
  - .1.2 a mass of 75 kg for each passenger;
  - .1.3 passengers shall be distributed 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.
- .2 Moments due to launching of all fully loaded davit-launched survival craft on one side:
  - .2.1 all lifeboats and rescue boats fitted on the side to which the ship has heeled after having sustained damage shall be assumed to be swung out fully loaded and ready for lowering;
  - .2.2 for lifeboats which are arranged to be launched fully loaded from the stowed position, the maximum heeling moment during launching shall be taken;

- .2.3 a fully loaded davit-launched liferaft attached to each davit on the side to which the ship has heeled after having sustained damage shall be assumed to be swung out ready for lowering;
- .2.4 persons not in the life-saving appliances which are swung out shall not provide either additional heeling or righting moment;
- .2.5 life-saving appliances on the side of the ship opposite to the side to which the ship has heeled shall be assumed to be in a stowed position.
- .3 Moments due to wind pressure:
  - .3.1 a wind pressure of  $120N/m^2$  to be applied;
  - .3.2 the area applicable shall be the projected lateral area of the ship above the waterline corresponding to the intact condition;
  - .3.3 the moment arm shall be the vertical distance from a point at one half of the mean draught corresponding to the intact condition to the centre of gravity of the lateral area".

The following new paragraph 2.4 is added after the existing paragraph 2.3:

"2.4 In intermediate stages of flooding, the maximum righting lever shall be at least 0.05 m and the range of positive righting levers shall be at least 7°. In all cases, only one breach in the hull and only one free surface need be assumed".

In the third sentence of paragraph 5 the phrase "as well as the maximum heel before equalization" is deleted.

The following new sentence is added after the third sentence of paragraph 5:

"The maximum angle of heel after flooding but before equalization shall not exceed 15°".

The existing text of paragraph 6.2 is replaced by the following:

"In the case of unsymmetrical flooding, the angle of heel for one-compartment flooding shall not exceed 7°. For the simultaneous flooding of two or more adjacent compartments, a heel of 12° may be permitted by the Administration."

Existing paragraph 7 is renumbered as subparagraph 7.1.

The following new subparagraphs 7.2, 7.3 and 7.4 are inserted after new subparagraph 7.1:

"7.2 The data referred to in paragraph 7.1 to enable the master to maintain sufficient intact stability shall include information which indicates the maximum permissible height of the ship's centre of gravity above keel (KG), or alternatively the minimum permissible metacentric height (GM), for a range of draughts or displacements sufficient to include all service conditions. The information shall show the influence of various trims taking into account the operational limits.

7.3 Each ship shall have scales of draughts marked clearly at the bow and stern. In the case where the draught marks are not located where they are easily readable, or operational constraints for a particular trade make it difficult to read the draught marks, then the ship shall also be fitted with a reliable draught indicating system by which the bow and stern draughts can be determined.

7.4 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 in compliance with stability criteria in the relevant regulations. The Administration may accept the use of an electronic loading and stability computer or equivalent means for this purpose".



2 Chapter II-1 - Regulation 20-1

The following new regulation 20-1 is added after existing regulation 20.

"Regulation 20-1

Closure of cargo loading doors

- 1 This regulation applies to all passenger ships.
- 2 The following doors, located above the margin line, shall be closed and locked before the ship proceeds on any voyage 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 2.1;
  - .3 cargo loading doors in the collision bulkhead;
  - .4 weathertight ramps forming an alternative closure to those defined in paragraphs 2.1 to 2.3 inclusive.

Provided that where a door cannot be opened or closed while the ship is at the berth such a door may be opened or left open while the ship approaches or draws away from the berth, but only so far as may be necessary to enable the door to be immediately operated. In any case, the inner bow door must be kept closed.

3 Notwithstanding the requirements of paragraphs 2.1 and 2.4, 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.

4 The master shall ensure that an effective system of supervision and reporting of the closing and opening of the doors referred to in paragraph 2, is implemented.

5 The master shall ensure, before the ship proceeds on any voyage, that an entry in the log book, as required in regulation II-1/25, is made of the time of the last closing of the doors specified in paragraph 2 and the time of any opening of particular doors in accordance with paragraph 3".

3 Chapter II-1 - Regulation 22

Stability information for passenger ships and cargo ships

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

"3 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."

The following words are added at the end of the first line of existing paragraph 3:

"as required by paragraph 1".

Existing paragraphs 3 and 4 are renumbered as paragraphs 4 and 5.

RESOLUTION MSC.12(56)  
(adoptée le 28 octobre 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,

RAPPELANT EN OUTRE que, par la résolution A.596(15), 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 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,

NOTANT EN OUTRE que, lors de sa cinquante-cinquième session, la première série d'amendements à la Convention SOLAS de 1974 concernant les transbordeurs rouliers à passagers, qui a été proposée par le Royaume-Uni (série 1), a été adoptée conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) iv), de la Convention par la résolution MSC.11(55) et également que le Comité a décidé d'examiner, en vue de leur adoption à sa cinquante-sixième session, des propositions d'amendements à cette convention concernant la stabilité résiduelle après avarie des navires à passagers qui ont été élaborées par le Sous-comité de la stabilité et des lignes de charge et de la sécurité des navires de pêche,

AYANT EXAMINE une deuxième série d'amendements (série 2) à la Convention SOLAS de 1974 proposée par le Royaume-Uni et des propositions d'amendements concernant les normes de stabilité résiduelle après avarie des navires à passagers qui ont été diffusées conformément à 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 28 octobre 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 29 avril 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.

ANNEXE

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

1. Chapitre II-1, règle 8

Stabilité des navires à passagers après avarie

Le texte suivant est inséré après le titre :

"(Les dispositions des paragraphes 2.3, 2.4, 5 et 6.2 s'appliquent aux navires à passagers construits le 29 avril 1990 ou après cette date, et les dispositions des paragraphes 7.2, 7.3 et 7.4 s'appliquent à tous les navires à passagers.)"

Le texte actuel du paragraphe 2.3 est remplacé par ce qui suit :

"2.3 La stabilité requise au stade final de l'envahissement après avarie, et après équilibrage s'il existe des dispositifs d'équilibrage, doit être déterminée de la manière suivante :

2.3.1 La courbe des bras de levier de redressement résiduels positifs doit avoir un arc minimal de  $15^\circ$  au-delà de la position d'équilibre.

2.3.2 L'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement, mesurée à partir de l'angle d'équilibre jusqu'au plus petit des angles ci-après, doit être égale à au moins  $0,015$  m-rad :

.1 l'angle auquel l'envahissement progressif se produit;

.2  $22^\circ$  (mesurés à partir de la position droite) dans le cas de l'envahissement d'un compartiment, ou

$27^\circ$  (mesurés à partir de la position droite) dans le cas de l'envahissement simultané de deux ou plusieurs compartiments adjacents.

2.3.3 Un bras de levier de redressement résiduel doit être calculé dans l'arc spécifié au paragraphe 2.3.1, compte tenu du plus grand des moments d'inclinaison suivants :

- .1 moment d'inclinaison dû au rassemblement des passagers sur un bord du navire;
- .2 moment d'inclinaison dû à la mise à l'eau de toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs sur un bord du navire;
- .3 moment d'inclinaison dû à la pression du vent;

à l'aide de la formule suivante :

$$GZ \text{ (en mètres)} = \frac{\text{moment d'inclinaison}}{\text{déplacement}} + 0,04$$

Toutefois, en aucun cas ce bras de levier de redressement ne doit être inférieur à 0,10 m.

2.3.4 Pour le calcul des moments d'inclinaison aux termes du paragraphe 2.3.3, on part des hypothèses ci-après :

- .1 Moments dus au rassemblement des passagers :
  - .1.1 quatre personnes par mètre carré;
  - .1.2 masse de 75 kg par passager;
  - .1.3 répartition des passagers sur les surfaces de pont disponibles sur un bord du navire sur les ponts où sont situés les postes de rassemblement et de manière à obtenir le moment d'inclinaison le plus défavorable.
- .2 Moments dus à la mise à l'eau de toutes les embarcations et de tous les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs sur un bord du navire :
  - .2.1 on suppose que toutes les embarcations de sauvetage et tous les canots de secours installés sur le bord du côté duquel le navire s'est incliné après avoir subi une avarie sont débordés avec leur plein chargement et prêts à être mis à la mer;

- .2.2 pour les embarcations de sauvetage qui sont conçues pour être mises à l'eau avec leur plein chargement depuis la position d'arrimage, on prend le moment d'inclinaison maximal au cours de la mise à l'eau;
  - .2.3 on suppose qu'un radeau de sauvetage avec son plein chargement est attaché à chaque bossoir sur le bord du côté duquel le navire s'est incliné après avoir subi l'avarie et qu'il est débordé prêt à être mis à la mer;
  - .2.4 les personnes qui ne se trouvent pas dans les engins de sauvetage débordés ne contribuent pas à augmenter le moment d'inclinaison ou le moment de redressement;
  - .2.5 on suppose que les engins de sauvetage sur le bord du navire opposé à celui du côté duquel le navire s'est incliné se trouvent en position d'arrimage.
- .3 Moments d'inclinaison dus à la pression du vent :
- .3.1 on suppose que la pression du vent est de  $120 \text{ N/m}^2$ ;
  - .3.2 l'aire utilisée est la projection de l'aire latérale du navire située au-dessus de la flottaison correspondant à l'état intact;
  - .3.3 le bras du moment d'inclinaison est la distance verticale comprise entre un point situé à la moitié du tirant d'eau moyen correspondant à l'état intact et le centre de gravité de l'aire latérale."

Le nouveau paragraphe 2.4 ci-après est ajouté à la suite du paragraphe 2.3 existant :

"2.4 Aux stades intermédiaires de l'envahissement, le bras de levier de redressement maximal doit être d'au moins 0,05 m et l'arc des bras de levier de redressement positifs doit être d'au moins 7 degrés. Dans tous les cas, on suppose qu'il y a une seule brèche dans la coque et une seule carène liquide."

A la troisième phrase du paragraphe 5, le membre de phrase ci-après est supprimé : "de même que la bande maximale atteinte avant la mise en jeu des mesures d'équilibrage".

Après la troisième phrase du paragraphe 5, la nouvelle phrase suivante est insérée :

"L'angle maximal d'inclinaison après envahissement mais avant équilibrage ne doit pas être supérieur à 15 degrés."

Le texte existant du paragraphe 6.2 est remplacé par ce qui suit :

"Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, l'angle d'inclinaison en cas d'envahissement d'un seul compartiment ne doit pas dépasser 7 degrés. En cas d'envahissement simultané de deux compartiments adjacents ou plus, un angle d'inclinaison de 12 degrés peut être autorisé par l'Administration."

Le paragraphe 7 existant est renuméroté et devient le paragraphe 7.1.

Les nouveaux paragraphes 7.2, 7.3 et 7.4 ci-après sont insérés à la suite du nouveau paragraphe 7.1 :

"7.2 Les données destinées à permettre au capitaine d'assurer une stabilité à l'état intact suffisante, dont il est question au paragraphe 7.1, doivent comprendre des renseignements donnant soit la hauteur maximale admissible du centre de gravité du navire au-dessus de la quille (KG), soit la distance métacentrique minimale admissible (GM), pour une gamme de tirants d'eau ou de déplacements suffisante pour couvrir toutes les conditions d'exploitation. Ces renseignements doivent refléter l'influence de diverses assiettes compte tenu des limites d'exploitation.

7.3 Les échelles de tirants d'eau doivent être marquées de façon bien visible à l'avant et à l'arrière de chaque navire. Lorsque les marques de tirants d'eau ne sont pas placées à un endroit où elles sont facilement lisibles, ou lorsqu'il est difficile de les lire en raison des



contraintes d'exploitation liées au service particulier assuré, le navire doit aussi être équipé d'un dispositif fiable de mesure du tirant d'eau permettant de déterminer les tirants d'eau à l'avant et à l'arrière.

7.4 Après le chargement du navire et avant son appareillage, le capitaine doit déterminer l'assiette et la stabilité du navire et aussi vérifier et indiquer par écrit que le navire satisfait aux critères de stabilité énoncés dans les règles pertinentes. A cette fin, l'Administration peut accepter l'utilisation d'un calculateur électronique de chargement et de stabilité ou d'un dispositif équivalent."

## 2. Chapitre II-1, règle 20-1

Une nouvelle règle 20-1 libellée comme suit est ajoutée après la règle 20 existante :

### "Règle 20-1

#### Fermeture des portes de chargement de la cargaison

- 1 Cette règle s'applique à tous les navires à passagers.
- 2 Les portes ci-après, qui sont situées au-dessus de la ligne de surimmersion, doivent être fermées et verrouillées avant que le navire n'entreprenne une traversée 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 cloisons extérieures des superstructures fermées;
  - .2 visières d'étrave situées dans les emplacements énumérés au paragraphe 2.1;
  - .3 portes de chargement situées dans la cloison d'abordage;
  - .4 rampes étanches aux intempéries constituant un autre système de fermeture que ceux qui sont définis aux paragraphes 2.1 à 2.3 compris.

Dans le cas où une porte ne peut être ouverte ou fermée pendant que le navire est à quai, ladite porte peut être ouverte ou laissée ouverte pendant que le navire s'approche ou s'éloigne du poste d'amarrage, à condition qu'il n'en soit éloigné que dans la mesure nécessaire pour permettre de manoeuvrer la porte. La porte d'étrave intérieure doit être maintenue fermée dans tous les cas.

3 Nonobstant les prescriptions des paragraphes 2.1 et 2.4, l'Administration peut autoriser 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 compromise.

4 Le capitaine doit veiller à la mise en oeuvre d'un système efficace de contrôle et de notification de la fermeture et de l'ouverture des portes visées au paragraphe 2.

5 Le capitaine doit s'assurer, avant que le navire n'entreprenne une traversée, que les heures auxquelles les portes ont été fermées pour la dernière fois, ainsi qu'il est spécifié au paragraphe 2, et l'heure de toute ouverture de certaines portes, conformément au paragraphe 3, sont consignées dans le journal de bord, comme prescrit à la règle II-1/25."

### 3. Chapitre II-1, règle 22

#### Renseignements sur la stabilité des navires à passagers et des navires de charge

Le nouveau paragraphe 3 ci-après est inséré à la suite du paragraphe 2 existant :

"3 A des intervalles périodiques ne dépassant pas cinq ans, tous les navires à passagers doivent être soumis à une visite à l'état léger qui doit permettre de vérifier tout changement du déplacement à l'état léger ou de la position du centre longitudinal 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 % pour le déplacement à l'état léger ou de plus de 1 % de L pour la position du centre longitudinal de gravité par rapport aux renseignements de stabilité approuvés."

Les mots ci-après sont insérés à la fin de la première ligne du paragraphe 3 existant :

"prescrit au paragraphe 1".

Les paragraphes 3 et 4 existants sont renumérotés et deviennent les paragraphes 4 et 5.

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.12(56)  
(принята 28 октября 1988г.)

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

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ, что резолюцией А.596(15) Ассамблея приняла решение, чтобы Организация уделила первоочередное внимание работе, направленной на повышение безопасности пассажирских паромов ро-ро,

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

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что на его пятьдесят пятой сессии был одобрен резолюцией MSC 11(55) первый комплект поправок к Конвенции СОЛАС 1974 года, относящихся к пассажирским паромам ро-ро, предложенный Соединенным Королевством (пакет 1), в соответствии со статьей VIII*b(iv)* Конвенции и что Комитет далее согласился рассмотреть, с целью их одобрения на его пятьдесят шестой сессии, предложенные поправки к Конвенции, относящиеся к остаточной остойчивости пассажирских судов в поврежденном состоянии, разработанные подкомитетом по остойчивости, грузовой марке и безопасности рыболовных судов,

РАССМОТРЕВ второй комплект поправок (пакет 2) к Конвенции СОЛАС 1974 года, предложенный Соединенным Королевством и предложенные поправки, относящиеся к требованиям к остаточной остойчивости пассажирских судов в поврежденном состоянии, которые были разосланы в соответствии со статьей VIII*b(i)* Конвенции,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIIIb(iv) Конвенции поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIIIb(vi)2(bb) Конвенции, что поправки считаются принятыми с 28 октября 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 VIIIb(vii)(2) Конвенции поправки вступают в силу 29 апреля 1990 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

1. Глава II-1, правило 8

Остойчивость пассажирских судов в поврежденном  
состоянии

После заголовка поместить текст следующего содержания:

"(Пункты 2.3, 2.4, 5 и 6.2 применяются к пассажирским судам, построенным 29 апреля 1990 года как после этой даты, а пункты 7.2, 7.3 и 7.4 применяются ко всем пассажирским судам.)"

Существующий текст пункта 2.3 заменить следующим:

"2.3 Остойчивость, требуемая в конечном состоянии судна после повреждения и после спрямления, там, где это предусмотрено, должна быть определена как указано ниже:

2.3.1 Кривая положительных восстанавливающих плеч остаточной остойчивости должна иметь минимальную протяженность  $15^\circ$  за пределом угла равновесия.

2.3.2 Площадь под диаграммой восстанавливающих плеч должна быть не менее  $0,015$  м.рад, измеренная от угла равновесия до меньшей из величин:

- .1 угла, при котором происходит прогрессирующее затопление;
- .2  $22^\circ$  (измеренного от вертикального положения судна) в случае одноотсечного затопления или  
 $27^\circ$  (измеренного от вертикального положения судна) в случае одновременного затопления двух или более смежных отсеков.

2.3.3 Остаточное восстанавливающее плечо должно быть получено в пределах протяженности, указанной в п.2.3.1, с учетом большего из следующих кренящих моментов:

- .1 в результате скопления всех пассажиров на одном борту;
- .2 при спуске полностью загруженных, спускаемых с помощью шлюпбалок плавучих спасательных средств с одного борта;
- .3 вследствие ветровых нагрузок

определенное по следующей формуле:

$$GZ(\text{в метрах}) = \frac{\text{кренящий момент}}{\text{водоизмещение}} + 0,04$$

Однако ни в коем случае это восстанавливающее плечо не должно быть менее 0,1 м.

2.3.4 Для расчета кренящих моментов в пункте 2.3.3 должны приниматься следующие допущения:

- .1 Моменты, возникающие из-за скопления пассажиров:
  - .1.1 4 человека на квадратный метр;
  - .1.2 масса в 75 кг для каждого пассажира;
  - .1.3 пассажиры должны быть распределены на имеющихся пространствах палуб вдоль одного борта судна на палубах, где расположены места сбора и таким образом, чтобы они создавали наиболее неблагоприятный кренящий момент.
- .2 Моменты, возникающие при спуске полностью загруженных, спускаемых с помощью шлюпбалок плавучих спасательных средств на одном борту:
  - .2.1 все спасательные и дежурные шлюпки, установленные на борту, на который судно накренилось после повреждения, должны рассматриваться вываленными, полностью загруженными и готовыми к спуску;
  - .2.2 для спасательных шлюпок, которые готовы к спуску в полностью загруженном состоянии из походного положения, должен приниматься максимальный кренящий момент при спуске;
  - .2.3 полностью загруженный, спускаемый с помощью плотбалки спасательный плот, подвешенный к каждой плотбалке на борту, на который судно накренилось после повреждения, должен рассматриваться вываленным и готовым к спуску;
  - .2.4 лица, которые не находятся в спасательных средствах, вываленных за борт, не должны создавать как дополнительный кренящий, так и восстанавливающий момент;

- .2.5 спасательные средства на борту судна, противоположном борту, на который оно накренилось, должны рассматриваться как находящиеся в походном положении.
- .3 Моменты, возникающие в результате ветровых нагрузок:
  - .3.1 должно использоваться давление ветра  $120 \text{ Н/м}^2$ ;
  - .3.2 используемая площадь должна быть площадью проекции боковой поверхности судна выше ватерлинии, соответствующей неповрежденному состоянию;
  - .3.3 плечо момента должно равняться расстоянию по вертикали от точки, равной половине средней осадки, соответствующей неповрежденному состоянию, до центра тяжести площади боковой поверхности."

После существующего пункта 2.3 добавить новый пункт 2.4 следующего содержания:

"2.4 На промежуточных стадиях затопления максимальное восстанавливающее плечо должно быть по крайней мере  $0,05 \text{ м}$ , а протяженность диаграммы положительных восстанавливающих плеч должна быть по крайней мере  $7^\circ$ . Во всех случаях должны быть приняты только одна пробоина в корпусе и только одна свободная поверхность."

В третьем предложении пункта 5 исключить фразу "также, как и наибольший угол крена перед спрямлением".

После третьего предложения пункта 5 поместить новое предложение следующего содержания:

"Максимальный угол крена после затопления, но перед спрямлением, не должен превышать  $15^\circ$ ."

Существующий текст пункта 6.2 заменить следующим:

"В случае несимметричного затопления угол крена для одного затопленного отсека не должен превышать  $7^\circ$ . Для одновременного затопления двух или более смежных отсеков крен  $12^\circ$  может быть разрешен Администрацией."



Существующий пункт 7 переименовать в подпункт 7.1.

После нового подпункта 7.1 поместить новые подпункты 7.2, 7.3 и 7.4 следующего содержания:

"7.2 Сведения, упомянутые в пункте 7.1, позволяющие капитану поддерживать достаточную остойчивость судна в неповрежденном состоянии, должны включать информацию, указывающую максимально допустимую высоту центра тяжести судна над килем (KG) или, по выбору, минимально допустимую метацентрическую высоту (GM) для ряда посадок или водонемещений, достаточного для всех условий эксплуатации. Информация должна показывать влияние различных величин дифферента с учетом эксплуатационных ограничений.

7.3 Каждое судно должно иметь марки углублений, четко нанесенные в носу и корме. В случае, когда марки углублений нанесены не там, где они могут быть легко считаны, или эксплуатационные ограничения для отдельного рейса вызывают сложность в считывании марок углублений, судно должно быть оборудовано надежной системой указания осадки, с помощью которой могут быть определены осадки носом и кормой.

7.4 По окончании погрузки судна и перед его выходом, капитан должен определить дифферент и остойчивость судна, а также убедиться в том, что судно отвечает критериям остойчивости соответствующих правил и сделать об этом запись. Администрация может допустить использование ЭВМ для расчета загрузки и остойчивости или средств равноценной замены для этой цели."

После существующего правила II-1/20 "Водонепроницаемость пассажирских судов выше предельной линии погружения" добавить новое правило II-1/20-1 следующего содержания:

2. Глава II-1, правило 20-1

После существующего правила 20 добавить правило 20-1 следующего содержания:

"Правило 20-1

Закрытие грузовых дверей

1. Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам.
2. Перечисленные ниже двери, расположенные выше предельной линии

погружения, должны быть закрыты и задраены до того, как судно отправится в любой рейс, и оставаться закрытыми и задраенными до его следующей постановки к причалу:

- .1 грузовые двери в корпусе или концевых переборках закрытых надстроек;
- .2 носовые козырьки, установленные в положениях, как указано в п.2.1;
- .3 грузовые двери в таранной переборке;
- .4 водонепроницаемые рампы, представляющие собой альтернативное закрытие дверям, определенным в пунктах 2.1 - 2.3 включительно.

При условии, что там, где дверь не может быть открыта или закрыта, когда судно стоит у причала, такая дверь может быть открыта или оставаться открытой, когда судно подходит или отходит от причала, но лишь в пределах, позволяющих произвести ее немедленное закрытие. В любом случае внутреннюю носовую дверь требуется держать закрытой.

3. Независимо от требований пунктов 2.1 и 2.4, Администрация может разрешить, чтобы отдельные двери могли быть открыты по усмотрению капитана, если это необходимо для эксплуатации судна или посадки и высадки пассажиров, когда судно находится на безопасной якорной стоянке и при условии, что не нарушается безопасность судна.

4. Капитан должен обеспечить применение эффективной системы наблюдения и сообщения о закрытии и открытии дверей, указанных в пункте 2.

5. Капитан должен убедиться до того, как судно отправится в любой рейс, что во время последнего закрытия дверей, указанных в пункте 2, и любого открытия отдельных дверей в соответствии с пунктом 3 была сделана запись в судовом журнале, требуемая правилом II-1/25."

3. Глава II-1, правило 22

Информация об остойчивости пассажирских и  
грузовых судов

После существующего пункта 2 добавить новый пункт 3 следующего содержания:

"3. Через периодические промежутки, не превышающие пять лет, должно проводиться освидетельствование водоизмещения порожнем всех пассажирских судов для проверки любых изменений водоизмещения порожнем, а также положения центра тяжести по длине. Судно должно быть подвергнуто повторному кренованию каждый раз, когда по сравнению с одобренной информацией об остойчивости обнаруживается или ожидается, что отклонение от водоизмещения порожнем превышает 2 процента или отклонение положения центра тяжести превышает 1 процент L."

В конце первой строки существующего пункта 3 добавить следующие слова: "как требуется пунктом 1".

Существующие пункты 3 и 4 переименовать в пункты 4 и 5.

RESOLUCION MSC.12(56)  
(aprobada el 28 de octubre 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,

RECORDANDO TAMBIEN que la Asamblea, mediante resolución A.596(15), 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 ASIMISMO de que la Asamblea pidió al Comité que adoptase todas las medidas oportunas para alcanzar ese objetivo, con inclusión, lo antes posible, del examen y la aprobación de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 relativas a los transbordadores de pasajeros y vehículos, y la facilitación de una rápida entrada en vigor de tales enmiendas,

TOMANDO NOTA ADEMAS de que en su 55° periodo de sesiones se aprobó, mediante la resolución MSC.11(55), la primera serie de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 referentes a los transbordadores de pasajeros y vehículos, propuestas por el Reino Unido (grupo 1), de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio, y que el Comité decidió examinar, además, con miras a aprobarlas en su 56° periodo de sesiones, propuestas de enmiendas a ese Convenio relativas a la estabilidad residual con avería de los buques de pasaje, elaboradas por el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros,

HABIENDO EXAMINADO una segunda serie de enmiendas (grupo 2) al Convenio SOLAS 1974 propuestas por el Reino Unido, así como las propuestas de enmiendas referentes a las normas de estabilidad residual con avería aplicables a los buques de pasaje, propuestas que fueron 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 cuyo texto figura 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 28 de octubre 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 relativas 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 29 de abril de 1990;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto 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.

ANEXO

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

1 Capítulo II-1, regla 8

Estabilidad de los buques de pasaje después de avería

Intercálese el texto siguiente después del título:

"(Lo dispuesto en los párrafos 2.3, 2.4, 5 y 6.2 de la presente regla se aplica a los buques de pasaje construidos el 29 de abril de 1990, o posteriormente, y lo dispuesto en los párrafos 7.2, 7.3 y 7.4 se aplica a todos los buques de pasaje.)"

Sustitúyase el texto del actual párrafo 2.3 por el siguiente:

"2.3 La estabilidad prescrita en la condición final después de avería, y una vez concluida la inundación compensatoria, si hubiese medios para ello, se determinará del modo siguiente:

2.3.1 La curva de brazos adrizantes residuales positivos abarcará una gama mínima de 15° más allá del ángulo de equilibrio.

2.3.2 El área bajo la curva de brazos adrizantes será de, al menos, 0,015 m.rad, medida desde el ángulo de equilibrio hasta el menor de los siguientes valores:

- .1 el ángulo en que se produce inundación progresiva;
- .2 22° (medidos desde la posición de equilibrio) en el caso de la inundación de un compartimento, o  
  
27° (medidos desde la posición de equilibrio) en el caso de la inundación simultánea de dos o más compartimientos adyacentes.

2.3.3 El brazo adrizante residual, dentro de la gama especificada en el párrafo 2.3.1, se obtendrá mediante la fórmula:

$$GZ \text{ (metros)} = \frac{\text{Momento escorante}}{\text{Desplazamiento}} + 0,04$$

tomando el momento escorante de mayor magnitud que resulte de:

- .1 la aglomeración de pasajeros en una banda,
- .2 la puesta a flote, por una banda, de todas las embarcaciones de supervivencia de pescante completamente cargadas, o
- .3 la presión del viento.

2.3.4 Para calcular los momentos escorantes enunciados en el párrafo 2.3.3 se adoptarán las siguientes hipótesis:

- .1 Momentos producidos por la aglomeración de pasajeros:
  - .1.1 cuatro personas por metro cuadrado;
  - .1.2 una masa de 75 kg por cada pasajero;
  - .1.3 los pasajeros se distribuirán en zonas de cubierta despejadas a una banda del buque, en las cubiertas donde estén situados los puestos de reunión, de manera que produzcan el momento escorante más desfavorable.
- .2 Momentos producidos por la puesta a flote, por una banda, de todas las embarcaciones de supervivencia de pescante completamente cargadas:
  - .2.1 se supondrá que todos los botes salvavidas y botes de rescate instalados en la banda a la que queda escorado el buque después de sufrir la avería están zallados, completamente cargados y listos para ser arriados;

- .2.2 respecto de los botes salvavidas dispuestos para ser puestos a flote completamente cargados desde su posición de estiba se tomará el momento escorante máximo que pueda producirse durante la puesta a flote;
  - .2.3 se supondrá que, en cada pescante de la banda a la que queda escorado el buque después de sufrir la avería hay una balsa salvavidas de pescante completamente cargada, zallada y lista para ser arriada;
  - .2.4 las personas que no se hallen en los dispositivos de salvamento que están zallados no contribuirán a que aumente el momento escorante ni el momento adrizante;
  - .2.5 se supondrá que los dispositivos de salvamento situados en la banda opuesta a la que el buque queda escorado se hallan estibados.
- .3 Momentos producidos por la presión del viento:
- .3.1 se aplicará una presión del viento de  $120 \text{ N/m}^2$ ;
  - .3.2 la superficie expuesta será el área lateral proyectada del buque por encima de la flotación correspondiente a la condición sin avería;
  - .3.3 el brazo de palanca será igual a la distancia vertical entre un punto situado a la mitad del calado medio correspondiente a la condición sin avería y el centro de gravedad del área lateral."

Añádase un párrafo 2.4 nuevo después del párrafo actual 2.3:

"2.4 En las fases intermedias de inundación el brazo adrizante máximo será por lo menos de 0,05 m, y la curva de brazos adrizantes positivos abarcará una gama de 7° como mínimo. En todos los casos bastará suponer una sola brecha en el casco y solamente una superficie libre."



En la tercera frase del párrafo 5, suprimase la expresión "así como la escora máxima que pueda darse antes del equilibrado".

A continuación de la tercera frase del párrafo 5, intercálese lo siguiente:

"El ángulo máximo de escora después de la inundación pero antes de iniciar la inundación compensatoria no excederá de 15°".

Sustitúyase el texto actual del párrafo 6.2 por el siguiente:

"En caso de inundación asimétrica, el ángulo de escora debido a la inundación de un compartimiento no excederá de 7°. Respecto de la inundación simultánea de dos o más compartimientos adyacentes, la Administración podrá permitir una escora de 12°."

El párrafo 7 actual pasa a ser el subpárrafo 7.1.

Insértense los siguientes nuevos subpárrafos 7.2, 7.3 y 7.4 después del nuevo subpárrafo 7.1:

7.2 Los datos mencionados en el párrafo 7.1, mediante los que el capitán pueda mantener suficiente estabilidad sin avería, incluirán información que indique la altura máxima admisible del centro de gravedad del buque sobre la quilla (KG) o, en su lugar, la altura metacéntrica mínima admisible (GM), correspondientes a una gama suficiente de calados o desplazamientos que incluya todas las condiciones de servicio. La citada información reflejará la influencia de varios asientos, habida cuenta de los límites operacionales.

7.3 Todo buque tendrá escalas de calados marcadas claramente en la proa y en la popa. Cuando no estén colocadas las marcas de calado en lugares donde puedan leerse con facilidad o cuando las restricciones operacionales de un determinado tráfico dificulten la lectura de dichas marcas, el buque irá provisto además de un sistema indicador de calados fiable que permita determinar los calados a proa y a popa.

7.4 Una vez terminadas las operaciones de carga del buque y antes de su salida, el capitán determinará el asiento y la estabilidad del buque y se cerciorará además de que éste cumple con los criterios de estabilidad prescritos en las reglas pertinentes, haciendo la oportuna anotación. La Administración podrá aceptar la utilización de un computador electrónico de carga y estabilidad o medios equivalentes para el mismo fin."

A continuación de la regla II-1/20, "Integridad de estanquidad de los buques de pasaje por encima de la línea de margen", añádase la nueva regla II-1/20-1 siguiente:

2 Capítulo II-1, regla 20-1

Se añade la siguiente nueva regla 20.1, después de la actual regla 20

"Regla 20-1

Cierre de las puertas de embarque de carga

- 1 La presente regla se aplica a todos los buques de pasaje.
- 2 Las puertas indicadas a continuación que estén situadas por encima de la línea de margen quedarán cerradas y enclavadas antes de que el buque emprenda un viaje cualquiera y permanecerán cerradas y enclavadas hasta que el buque haya sido amarrado en su próximo atraque:
  - .1 las puertas de embarque de carga que haya en el forro exterior o en las paredes de las superestructuras cerradas;
  - .2 las viseras articuladas de proa instaladas en los lugares que se indican en el párrafo 2.1;
  - .3 las puertas de embarque de carga que haya en el mamparo de colisión;
  - .4 las rampas estancas a la intemperie que formen un cierre distinto de los definidos en los párrafos 2.1 a 2.3 inclusive.

En los casos en que no sea posible abrir o cerrar una puerta mientras el buque está en el atraque, se permitirá abrir o dejar abierta dicha puerta mientras el buque esté aproximándose al atraque o apartándose de él, pero sólo en la medida necesaria para hacer posible el accionamiento inmediato de la puerta. En todo caso, la puerta interior de proa deberá permanecer cerrada.

3 No obstante lo prescrito en los subpárrafos 2.1 y 2.4, la Administración podrá autorizar la apertura de determinadas puertas a discreción del capitán, si ello es necesario para las operaciones del buque o para el embarco y desembarco de pasajeros, cuando el buque se halle en un fondeadero seguro y a condición de que no se menoscabe la seguridad del buque.

4 El capitán se asegurará de que hay implantado un sistema eficaz de vigilancia y notificación de la apertura y del cierre de las puertas mencionadas en el párrafo 2.

5 Antes de que el buque emprenda un viaje cualquiera, el capitán se asegurará de que, como prescribe la regla II-1/25, se han anotado en el Diario de navegación la hora en que se cerraron por última vez las puertas especificadas en el párrafo 2 y la hora de toda apertura de determinadas puertas en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3."

### 3 Capítulo II-1, regla 22

#### Información sobre estabilidad para buques de pasaje y buques de carga

Se añade el nuevo párrafo 3 siguiente a continuación del actual párrafo 2:

"3 En todos los buques de pasaje, a intervalos periódicos que no excedan de cinco años, se llevará a cabo un reconocimiento para determinar el peso en rosca y comprobar si se han producido cambios en el desplazamiento en rosca o en la posición longitudinal del centro de gravedad. Si al comparar los resultados con la información aprobada sobre estabilidad se encontrara o se previera una variación del desplazamiento en rosca que exceda del 2% o una variación de la posición longitudinal del centro de gravedad que exceda de 1% de L, se someterá al buque a una nueva prueba de estabilidad."

Se añaden las palabras "prescrita en el párrafo 1", en la segunda línea del actual párrafo 3, entre "estabilidad" y "siempre".

Los actuales párrafos 3 y 4 pasan a ser los párrafos 4 y 5.



CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (October 1988 (ro-ro) amendments) adopted at the fifty-sixth session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 28 October 1988 in conformity with article VIII thereof and set out in the Annex to resolution MSC.12(56) of the Committee, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (amendements d'octobre 1988 (transbordeurs rouliers)), adoptés le 28 octobre 1988 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale lors de sa cinquante-sixième session, conformément aux dispositions de l'article VIII de la Convention, et figurant à l'annexe de la résolution MSC.12(56) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

Заверенная копия с подлинника текста поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (поправки для судов типа ро-ро, октябрь 1988 года), одобренных на пятьдесят шестой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации 28 октября 1988 года в соответствии со статьей VIII Конвенции и изложенных в Приложении к резолюции MSC.12(56) Комитета, оригинал которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

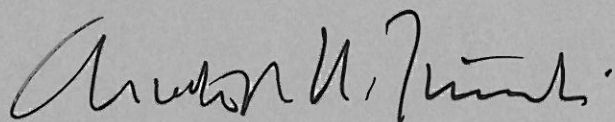
COPIA AUTENTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (enmiendas (transbordo rodado) de octubre de 1988), aprobadas el 28 de octubre de 1988 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su quincuagésimo sexto periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.12(56) del Comité cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

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:



London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

25. I. 1989