

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 À 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



第 MSC.24(60) 号决议

(1992年4月10日通过)

通过《1974年国际海上人命安全公约》

第 II-2 章的修正案

现有客船的防火安全措施

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，

还忆及《1974年国际海上人命安全公约》(此后称为“该公约”)有关该公约附件除第 I 章规定以外的修正程序的第 VIII(b) 条，

关切近来发生的造成人命丧失的严重火灾事故，

认识到改善现有客船的防火安全措施的迫切需要，

在其第六十次会议上审议了按该公约第 VIII(b)(i) 条建议和散发的该公约的修正案，

1. 按照该公约第 VIII(b)(iv) 条通过该公约的修正案，其文本载于本决议的附件中；
2. 按照该公约第 VIII(b)(vi)(2)(b) 条决定：这些修正案在 1994 年 4 月 1 日应视为已获接受，除非在该日期前，多于三分之一的该公约缔约政府，或其合计商船船队不少于世界商船船队 50% 总吨位的缔约政府通知反对这些修正案；
3. 请各缔约政府注意：按照该公约第 VIII(b)(vi)(2) 条，这些修正案在按上述第 2 段得到接受后，应于 1994 年 10 月 1 日生效；
4. 按该公约第 VIII(b)(v) 条，要求秘书长将本决议及其附件中所载的修正案案文的核证无误副本分发给该公约的所有缔约政府；
5. 还要求秘书长将本决议的副本分发给非属该公约缔约政府的本组织会员。

附 件

《1974年国际海上人命安全公约》

第 II - 2 章的修正案

第 1 条 适用范围

1 现有第 3 款改为 3.1 款，在 3.1 款后插入新的第 3.2 款如下：

“ 3.2 尽管有第 3.1 款的规定，载客多于 36 人的客船在进行修理、改装、改建以及与此有关的舾装时应符合下述规定：

- .1 这些船舶上采用的所有材料应符合适用于对在 1994 年 10 月 1 日及以后建造的船舶的材料的要求；和
- .2 其替换材料达 50 吨或大于 50 吨的所有修理、改装、改建以及与此有关的舾装，除第 41-1 条要求者外，应符合适用于在 1994 年 10 月 1 日及以后建造的此种船舶的要求。”

第 3 条 定义

2 在现有第 22 款后插入下述新的第 22-1 和第 22-2 款：

“ 22-1 ‘中心控制站’是集中了下述控制和指示职能的控制站：

- .1 固定式探火和报警系统；
- .2 自动喷水器、探火和报警系统；
- .3 防火门指示器面板；
- .4 防火门关闭；
- .5 水密门指示器面板；
- .6 水密门开启和关闭；
- .7 排风扇；
- .8 总警报/火灾警报；
- .9 包括电话在内的通讯系统；和
- .10 用于广播系统的话筒。

22-2 ‘连续有人的控制站’是连续有负责船员的中心控制站。”

### 第 17 条 消防员的装备

3 在现有第 1.2.2 款末尾加上下述句子：

“在载客多于 36 人的客船上，每一呼吸器至少应有两个备用充气量，呼吸器的所有气 应是可互换的。”

4 在现有第 3.1.1 款末尾加上下述句子：

“在载客多于 36 人的客船上，每一主垂直区应提供两套额外的消防员装备。”

5 在现有第 4 款末尾加上下述句子：

“在每一主垂直区中应至少存放两套消防员装备。”

6 在现有第 41 条后插入下述新的第 41-1 和第 41-2 条：

#### “ 第 41-1 条

#### 1994 年 10 月 1 日前建造的载客 多于 36 人的客船的升级

1 本条适用于 1994 年 10 月 1 日前建造的载客多于 36 人的客船。

2 未符合适用于在 1980 年 5 月 25 日或以后建造的船舶的第 II - 2 章全部要求的客船（1974 年国际海上人命安全会议通过的《1974 年国际海上人命安全公约》第 II - 2 章的要求，适用于新客船）应符合下述要求：

.1 不迟于 1994 年 10 月 1 日：第 41-2 条第 1 款；和

.2 不迟于 1997 年 10 月 1 日：第 41-2 条第 2、3、4 和 5 款；和

.3 不迟于 2000 年 10 月 1 日：第 41-2 条第 6 款；和

.4 不迟于 2010 年 10 月 1 日：适用于 1980 年 5 月 25 日或以后建造的船舶的第 II - 2 章的全部要求（1974 年国际海上人命安全会议通过的《1974 年国际海上人命安全公约》第 II - 2 章的要求，适用于新客船）。

3 符合适用于 1980 年 5 月 25 日或以后建造的船舶全部要求（经第 MSC.1

(XLV)、MSC.6(48)、MSC.11(55)、MSC.12(56)、MSC.13(57)和MSC.22(59)号决议修正的《1974年国际海上人命安全公约》第II-2章的适用要求)的客船,应符合下述要求:

- .1 不迟于1994年10月1日:第41-2条第1款;和
- .2 不迟于1997年10月1日:第41-2条第2和第4款;和
- .3 不迟于2000年10月1日:第41-2条第6款;和
- .4 不迟于2005年10月1日或在船舶建造之日后15年,以迟者为准:第41-2条第5款。

4 就本条而言,完全符合本组织大会以第A.122(V)号决议通过的《1960年国际海上人命安全公约》修正案中所载的第II章H部分的全部要求的客船可视为符合适用于在1980年5月25日或其后建造的客船的要求的客船(1974年国际海上人命安全会议通过的《1974年国际海上人命安全公约》第II-2章的要求,适用于新客船)。

#### 第41-2条

##### 对在1994年10月1日前建造的 载客多于36人的客船的要求

- 1.1 第20条所要求的图和小册子,应按照本组织制定的指南,提供有关防火、探火和灭火的资料。
- 1.2 防火巡逻的每一成员应配备双向手提式无线电电话机。
- 1.3 应按第7.6、17.3.2、37.1.5.2条要求提供水雾枪。
- 1.4 应按第7.1.2、7.2.2和37.1.5.2条要求,提供手提式泡沫枪。
- 1.5 提供的所有软管喷嘴应是带有关闭装置的、经认可的两用型(即喷雾/喷水型)。
- 2 所有的居住舱室和服务处所、梯道围闭和走廊应配备符合第13条要求、型号经认可的探烟和警报系统。这种系统不必装在私人浴室和几乎没有或没有火灾危险的处所内,如空位和类似处所。在厨房里安装的探测器应是由受热而不是

烟启动的探测器。

3 在天花板是易燃结构的区域中，连接于探烟和警报系统的探烟器还应安装在梯道和走廊的天花板之上。

4.1 在梯道围闭主垂直区舱壁和厨房周沿的、通常保持开放状态的铰接防火门，应能自动关闭，并能从中心控制站和门的位置释放。

4.2 在连续有人的中心控制站应放置一指示器面板，指示在梯道围闭、主垂直区舱壁和厨房周沿上的防火门是否关闭。

4.3 厨房的炉灶可能聚积油脂和通过居住处所或含有易燃材料的处所的排气管应为“ A ”级分隔结构。每一厨房用炉灶的排气管应装有：

- .1 易于拿开清洗的集油器，除装除有替代清洗油脂的装置；
- .2 位于排气管下端的挡火板；
- .3 从厨房里操纵的排气扇关闭装置；
- .4 用于熄灭排气管内失火的固定装置；和
- .5 供检查和清洗用的、位置恰当的开口。

4.4 只有公共厕所、电梯、供贮放安全设备的、用非易燃材料制作的储物柜和放置公开资料的柜台可位于梯道围闭区域内。在梯道围闭内的其它现有处所：

- .1 应腾空、永久封闭并与电气系统断开；或
- .2 应按照第 26 条，使用“ A ”级分隔类似的处所。在这些处所有喷水系统的前提下，它们可按第 26 条使用“ A ”级门直接通入梯道围闭，但舱室不应直接通到梯道围闭。

4.5 公共处所、走廊、公共厕所、特种处所、第 28.1.5 条所要求的其它梯道、露天甲板处所和第 4.4.2 款规定的处所以外的其它处所不允许直接通入梯道围闭。

4.6 第 26.2.2 条中规定的 (10) 类的现有机器处所和直接通入梯道围闭的用作资料柜台的现有后部办公室可予保留，但它们应由探烟器加以保护并且用作资料柜台的后部办公室内仅有火灾危险较小的家俱。

4.7 在第 II - 1 / 42 和 III / 11.5 条要求的应急照明外，包括梯道和出口

的脱险通道应在脱险路线的所有转弯和交叉点上由在不低于甲板0.3米处放置的照明的或荧光带的指示器作出标志。这种标志应能使旅客识别所有的脱险路线并立即认出脱险出口。如使用电照明，应由应急电源供电，且其布置应能做到任何单盏灯的故障或照明带的缺损不会使标志失去效用。此外，所有脱险路线标志和消防设备位置标志应为荧光材料。主管机关应确保这些照明的或荧光的设备已按照本组织制定的指南得到评定、试验和应用。

4.8 应提供总紧急警报系统。该警报应能在全部起居处所、通常船员工作处所和露天甲板听到，其声压级应符合本组织制订的标准。警报在它已被启动后应继续鸣响，直至手动关闭或被广播系统中的通知暂时打断。

4.9 应备有广播系统或其它有效的通讯手段，并能在整个起居处所、公共和服务处所、控制站和露天甲板都能听到。

4.10 梯道围闭中的家俱应仅限于座具。它应是固定的、每一梯道围闭的每层甲板限于六个座位，它们应是低火灾危险的，并不应限制旅客脱险路线。主管机关可允许在梯道围闭内的主要接待区域增加座位，但应是固定的、不燃的，并不限制旅客的脱险路线。在构成住舱区域脱险路线的旅客和船员走廊内不允许有家俱。除上述以外，还可允许装有不燃材料制作的、用于存放条款要求的安全设备的储物柜。

5 居住和服务处所、梯道围闭和走廊应装有自动喷水、探火和失火警报系统，它应符合第12条的要求或符合本组织为经认可的等效喷水系统所制订的指南。喷水系统不需安装在私人浴室和几乎没有或没有火灾危险的处所，如空位和类似处所。

6.1 除下述者外，在居住和服务处所内的所有梯道应是钢架结构，除非主管机关批准使用其它等效材料；在围闭内应由“A”级分隔构成，在所有开口处均装有可靠的关闭装置：

- 1 仅连接两层甲板的梯道不需围闭，但需由适当的舱壁或在一甲板间处所内的门保持甲板的完整性。当一梯道在一甲板间处所围闭时，梯道



围闭应按照第 26 条中的甲板表予以保护；

•2 梯道可以露天安装在公共处所，但应整体位于该公共处所内。

6.2 A 类机器处所应装有符合第 7 条要求的固定消防系统。

6.3 穿过主垂直区间的分隔的通风管应装有故障保险式的自动关闭挡火板，挡火板还应能从分隔的每一边手动关闭。此外，供居住和服务处所共用的所有通风管和此种通风管所穿过的梯道围闭均应装有可从围闭中手动操作的故障保险型的自动关闭挡火板。穿过主防火区分隔而不供其两边的处所使用的通风管或穿过梯道围闭而不供该围闭使用的通风管，不需安装挡火板，但此种管道的结构和绝热应符合 A-60 标准并在梯道围闭中没有开口或在管弄中不直接供其使用的一侧没有开口。

6.4 特种处所和滚装货物处所应分别符合第 37 和 38 条要求。

6.5 梯道围闭、主垂直区舱壁和厨房周沿上通常保持开启的所有防火门均应能从中心控制站和门的位置上予以释放。

---

RESOLUTION MSC.24(60)  
(adopted on 10 April 1992)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO CHAPTER II-2 OF THE INTERNATIONAL  
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

FIRE SAFETY MEASURES FOR EXISTING PASSENGER SHIPS

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

BEING CONCERNED about recent serious fire casualties resulting in the loss of human life,

RECOGNIZING that there is a compelling and urgent need to improve the fire safety measures for existing passenger ships,

HAVING CONSIDERED at its sixtieth session amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, 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 1 April 1994 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 1 October 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO CHAPTER II-2 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION  
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Regulation 1 - Application

1 Existing paragraph 3 is renumbered as paragraph 3.1 and the following new paragraph 3.2 is inserted after paragraph 3.1:

"3.2 Notwithstanding the provisions of paragraph 3.1, passenger ships carrying more than 36 passengers when undergoing repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall comply with the following:

- .1 all materials introduced to these ships shall comply with the requirements with regard to material applicable to ships constructed on or after 1 October 1994; and
- .2 all repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto involving the replacement of material of 50 tonnes or above, other than that required by regulation 41-1, shall comply with the requirements applicable to such ships constructed on or after 1 October 1994."

Regulation 3 - Definitions

2 The following new paragraphs 22-1 and 22-2 are inserted after existing paragraph 22:

"22-1 "Central control station" is a control station in which the following control and indicator functions are centralized:

- .1 fixed fire detection and alarm system;
- .2 automatic sprinklers, fire detection and alarm system;
- .3 fire door indicator panel;
- .4 fire door closure;
- .5 watertight door indicator panel;
- .6 watertight door opening and closing;
- .7 ventilation fans;
- .8 general/fire alarm;
- .9 communication systems including telephones; and
- .10 microphone to public address system.

22-2 "Continuously manned central control station" is a central control station which is continuously manned by a responsible member of the crew."

Regulation 17 - Fireman's outfit

3 The following sentence is added at the end of existing paragraph 1.2.2:

"In passenger ships carrying more than 36 passengers, at least two spare charges for each breathing apparatus shall be provided, and all air cylinders for breathing apparatus shall be interchangeable".

4 The following sentence is added at the end of existing paragraph 3.1.1:

"In passenger ships carrying more than 36 passengers, two additional fireman's outfit shall be provided for each main vertical zone".

5 The following sentence is added at the end of existing paragraph 4:

"At least two fireman's outfits shall be stored in each main vertical zone".

6 The following new regulations 41-1 and 41-2 are inserted after existing regulation 41:

"Regulation 41-1

Upgrading of passenger ships carrying more than 36 passengers  
constructed before 1 October 1994

1 This regulation shall apply to passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994.

2 Passenger ships which do not comply with all the requirements of chapter II-2 applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974, applicable to new passenger ships) shall comply with the following:

- .1 paragraph 1 of regulation 41-2 not later than 1 October 1994; and
- .2 paragraphs 2, 3, 4 and 5 of regulation 41-2, not later than 1 October 1997; and
- .3 paragraph 6 of regulation 41-2 not later than 1 October 2000; and
- .4 all the requirements of chapter II-2 applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974, applicable to new passenger ships), not later than 1 October 2010.

3 Passenger ships which comply with all the requirements applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (applicable requirements of chapter II-2 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) and MSC.22(59)) shall comply with the following:

- .1 paragraph 1 of regulation 41-2 not later than 1 October 1994; and
- .2 paragraphs 2 and 4 of regulation 41-2 not later than 1 October 1997; and
- .3 paragraph 6 of regulation 41-2 not later than 1 October 2000; and
- .4 paragraph 5 of regulation 41-2 not later than 1 October 2005 or 15 years after the date of construction of the ships, whichever is later.

4 For the purpose of this regulation, passenger ships complying in their entirety with all the requirements of part H of chapter II contained in amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.122(V), may be regarded as passenger ships complying with the requirements applicable to passenger ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974, applicable to new passenger ships).

Regulation 41-2

Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers  
constructed before 1 October 1994

1.1 Plans and booklets required by regulation 20 shall provide the information regarding fire protection, fire detection and fire extinction based on the guidelines developed by the Organization.

1.2 Each member of the fire patrol shall be provided with a two-way portable radiotelephone apparatus.

1.3 Water fog applicators shall be provided as required in regulations 7.6, 17.3.2 and 37.1.5.1.

1.4 Portable foam applicators shall be provided as required in regulations 7.1.2, 7.2.2 and 37.1.5.2.

1.5 All hose nozzles provided shall be of an approved dual-purpose type (i.e. spray/jet type) incorporating a shutoff.

2 All accommodation and service spaces, stairway enclosures and corridors shall be equipped with a smoke detection and alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 13. Such system need not be fitted in private bathrooms, and spaces having little or no fire risk such as voids and similar spaces. Detectors operated by heat instead of smoke shall be installed in galleys.

3 Smoke detectors connected to the smoke detection and alarm system shall also be fitted above ceilings in stairways and corridors in the areas where ceilings are of combustible construction.

4.1 Hinged fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be self-closing and be capable of release from a central control station and from a position at the door.

4.2 A panel shall be placed in a continuously manned central control station to indicate whether the fire doors on stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries are closed.

4.3 Exhaust ducts from galley ranges where grease or fat is likely to accumulate and which pass through accommodation spaces or spaces containing combustible materials shall be constructed of "A" class divisions. Each galley range exhaust duct shall be fitted with:

- .1 a grease trap readily removable for cleaning, unless an alternative grease removal process is fitted;
- .2 a fire damper located in the lower end of the duct;
- .3 arrangements operable from within the galley for shutting off the exhaust fans;
- .4 fixed means for extinguishing a fire within the duct; and
- .5 suitably located hatches for inspection and cleaning.

4.4 Only public toilets, lifts, lockers of non-combustible materials providing storage for safety equipment and open information counters may be located within the stairway enclosure boundaries. Other existing spaces within the stairway enclosure:

- .1 shall be emptied, permanently closed and disconnected from the electrical system; or
- .2 shall be separated from the stairway enclosure by the provision of "A" class divisions in accordance with regulation 26. Such spaces may have direct access to stairway enclosures by the provision of "A" class doors in accordance with regulation 26, and subject to a sprinkler system being provided in these spaces. However, cabins shall not directly open into the stairway enclosure.

4.5 Spaces other than public spaces, corridors, public toilets, special category spaces, other stairways required by regulation 28.1.5, open deck spaces and spaces covered by paragraph 4.4.2 are not permitted to have direct access to stairway enclosures.

4.6 Existing machinery spaces of category (10) described in regulation 26.2.2 and existing back offices for information counters which open directly into the stairway enclosure may be retained, provided that they are protected by smoke detectors and that back offices for information counters contain only furniture of restricted fire risk.

4.7 In addition to the emergency lighting required by regulations II-1/42 and III/11.5, the means of escape including stairways and exits shall be marked, at all points of the escape route including angles and intersections, by lighting or photoluminescent strip indicators placed not more than 0.3 m above the deck. The marking must enable passengers to identify all routes of escape and readily identify the escape exits. If electric illumination is used, it shall be supplied by the emergency source of power and it shall be so arranged that the failure of any single light, or cut in a lighting strip, will not result in the marking being ineffective. Additionally, all escape route signs and fire equipment location markings shall be of photoluminescent material. The Administration shall ensure that such lighting or photoluminescent equipment has been evaluated, tested and applied in accordance with the guidelines developed by the Organization.

4.8 A general emergency alarm system shall be provided. The alarm shall be audible throughout all the accommodation and normal crew working spaces and

open decks, and its sound pressure level shall comply with the standard developed by the Organization. The alarm shall continue to function after it has been triggered until it is manually turned off or is temporarily interrupted by a message on the public address system.

4.9 A public address system or other effective means of communication shall be available and audible throughout the accommodation, public and service spaces, control stations and open decks.

4.10 Furniture in stairway enclosures shall be limited to seating. It shall be fixed, limited to six seats on each deck in each stairway enclosure, be of restricted fire risk, and shall not restrict the passenger escape route. The Administration may permit additional seating in the main reception area within stairway enclosures, if it is fixed, non-combustible, and does not restrict the passenger escape route. Furniture shall not be permitted in passenger and crew corridors forming escape routes in cabin areas. In addition to the above, lockers of non-combustible material, providing storage for safety equipment required by regulations, may be permitted.

5 Accommodation and service spaces, stairway enclosures and corridors shall be fitted with an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system complying with the requirements of regulation 12 or the guidelines developed by the Organization for an approved equivalent sprinkler system. A sprinkler system need not be fitted in private bathrooms and spaces having little or no fire risk such as voids and similar spaces.

6.1 All stairways in accommodation and service spaces shall be of steel frame construction except where the Administration sanctions the use of other equivalent material, and shall be within enclosures formed of "A" class divisions, with positive means of closure at all openings, except that:

- .1 a stairway connecting only two decks need not be enclosed, provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors in one 'tween-deck space. When a stairway is closed in one 'tween-deck space, the stairway enclosure shall be protected in accordance with the tables for decks in regulation 26;
- .2 stairways may be fitted in the open in a public space, provided they lie wholly within such public space.

6.2 Machinery spaces of category A shall be fitted with a fixed fire-extinguishing system complying with the requirements of regulation 7.

6.3 Ventilation ducts passing through divisions between main vertical zones shall be equipped with a fail-safe automatic closing fire damper which shall also be capable of being manually closed from each side of the division. In addition, fail-safe automatic closing fire dampers with manual operation from within the enclosure shall be fitted to all ventilation ducts serving both accommodation and service spaces and stairway enclosures where they pierce such enclosures. Ventilation ducts passing through a main fire zone division without serving spaces on both sides or passing through a stairway enclosure

without serving that enclosure need not be fitted with dampers provided that the ducts are constructed and insulated to A-60 standard and have no openings within the stairway enclosure or in the trunk on the side which is not directly served.

6.4 Special category spaces and ro-ro cargo spaces shall comply with the requirements of regulations 37 and 38, respectively.

6.5 All fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be capable of release from a central control station and from a position at the door."

---



RESOLUTION MSC.24(60)  
(adoptée le 10 avril 1992)

ADOPTION D'AMENDEMENTS AU CHAPITRE II-2 DE LA CONVENTION  
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE  
HUMAINE EN MER

MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES  
AUX NAVIRES A PASSAGERS EXISTANTS

LE COMITE DE LA SECURITE MARITIME,

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

RAPPELANT EGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée "la Convention") concernant les procédures d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion des dispositions du chapitre I,

PREOCCUPE par les graves accidents dus au feu survenus récemment qui ont entraîné des pertes en vies humaines,

RECONNAISSANT qu'il est absolument nécessaire et urgent d'améliorer les mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires à passagers existants,

AYANT EXAMINE, à sa soixantième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de ladite convention,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte est joint en annexe à la présente résolution;
2. DECIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er avril 1994 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 p. 100 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 à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 1er octobre 1994, après avoir été acceptés suivant la procédure décrite au paragraphe 2 ci-dessus;
4. PRIE le Secrétaire général, en conformité de l'article VIII 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;
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 AU CHAPITRE II-2 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Règle 1 - Application

1 Le paragraphe 3 actuel devient le paragraphe 3.1 et le nouveau paragraphe 3.2 ci-après est inséré après le paragraphe 3.1 :

"3.2 Nonobstant les dispositions du paragraphe 3.1, les navires à passagers transportant plus de 36 passagers sur lesquels sont effectuées des réparations, des modifications ou des transformations, ainsi que les aménagements qui en résultent, doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

- .1 tous les matériaux utilisés pour ces navires doivent satisfaire aux prescriptions concernant les matériaux applicables aux navires construits le 1er octobre 1994 ou après cette date; et
- .2 toutes les réparations, modifications ou transformations ainsi que les aménagements qui en résultent, impliquant le remplacement de matériaux d'une masse égale ou supérieure à 50 tonnes, autres que ceux prescrits par la règle 41-1, doivent satisfaire aux prescriptions applicables aux navires construits le 1er octobre 1994 ou après cette date."

Règle 3 - Définitions

2 Après l'actuel paragraphe 22, insérer les nouveaux paragraphes 22-1 et 22-2 suivants :

"22-1 Un "poste de sécurité central" est un poste de sécurité où sont centralisées les fonctions de commande et de signalisation suivantes :

- .1 dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie;
- .2 dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection d'incendie et d'alarme;
- .3 tableau de signalisation des portes d'incendie;
- .4 fermeture des portes d'incendie;
- .5 tableau de signalisation des portes étanches à l'eau;
- .6 ouverture et fermeture des portes étanches à l'eau;
- .7 ventilateurs;
- .8 alarme générale/d'incendie;
- .9 système de communications, y compris téléphones; et

.10 microphone pour le dispositif de communication avec le public.

22-2 Un "poste de sécurité central gardé en permanence" est un poste de sécurité central qui est gardé en permanence par un membre responsable de l'équipage."

Règle 17 - Equipement de pompier

3 Ajouter la phrase suivante à la fin de l'actuel paragraphe 1.2.2 :

"A bord des navires à passagers transportant plus de 36 passagers, au moins deux bouteilles de rechange pour chaque appareil respiratoire doivent être prévues, et toutes les bouteilles à air comprimé pour appareil respiratoire doivent être interchangeables."

4 Ajouter la phrase suivante à la fin de l'actuel paragraphe 3.1.1 :

"A bord des navires à passagers transportant plus de 36 passagers, deux équipements supplémentaires de pompier doivent être prévus pour chaque tranche verticale principale."

5 Ajouter la phrase suivante à la fin de l'actuel paragraphe 4 :

"Au moins deux équipements de pompier doivent être entreposés dans chaque tranche verticale principale."

6 Ajouter les nouvelles règles 41-1 et 41-2 ci-après à la suite de l'actuelle règle 41 :

"Règle 41-1

Modernisation des navires à passagers transportant plus de 36 passagers  
construits avant le 1er octobre 1994

1 La présente règle s'applique aux navires à passagers transportant plus de 36 passagers, construits avant le 1er octobre 1994.

2 Les navires à passagers qui ne satisfont pas à toutes les prescriptions du chapitre II-2 applicables aux navires construits le 25 mai 1980 ou après cette date (prescriptions du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle qu'adoptée par la Conférence internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, applicables aux navires à passagers neufs), doivent satisfaire aux dispositions suivantes :

- .1 paragraphe 1 de la règle 41-2, le 1er octobre 1994 au plus tard; et
- .2 paragraphes 2, 3, 4 et 5 de la règle 41-2, le 1er octobre 1997 au plus tard; et
- .3 paragraphe 6 de la règle 41-2, le 1er octobre 2000 au plus tard; et
- .4 toutes les prescriptions du chapitre II-2 applicables aux navires construits le 25 mai 1980 ou après cette date (prescriptions du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la

sauvegarde de la vie humaine en mer, telle qu'adoptée par la Conférence internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, applicables aux navires à passagers neufs), le 1er octobre 2010 au plus tard.

3 Les navires à passagers qui satisfont à toutes les prescriptions applicables aux navires construits le 25 mai 1980 ou après cette date (prescriptions applicables du chapitre II-2 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), et MSC.22(59)) doivent satisfaire aux dispositions suivantes :

- .1 paragraphe 1 de la règle 41-2, au plus tard le 1er octobre 1994; et
- .2 paragraphes 2 et 4 de la règle 41-2, au plus tard le 1er octobre 1997; et
- .3 paragraphe 6 de la règle 41-2, au plus tard le 1er octobre 2000; et
- .4 paragraphe 5 de la règle 41-2, au plus tard le 1er octobre 2005 ou 15 ans après la date de construction du navire, si cette date est postérieure.

4 Aux fins de la présente règle, les navires à passagers satisfaisant entièrement aux prescriptions de la partie H du chapitre II des amendements à la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptés par l'Assemblée de l'Organisation par la résolution A.122(V), peuvent être considérés comme des navires à passagers satisfaisant aux prescriptions applicables aux navires à passagers construits le 25 mai 1980 ou après cette date (prescriptions du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle qu'adoptée par la Conférence internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, applicables aux navires à passagers neufs).

#### Règle 41-2

##### Prescriptions applicables aux navires à passagers transportant plus de 36 passagers construits avant le 1er octobre 1994

- 1.1 Les plans et opuscules prescrits par la règle 20 doivent fournir les renseignements concernant la prévention, la détection et l'extinction de l'incendie, conformément aux directives élaborées par l'Organisation.
- 1.2 Chaque membre de la ronde d'incendie doit être muni d'un émetteur-récepteur radiotéléphonique portatif.
- 1.3 Des cannes à brouillard doivent être prévues conformément aux règles 7.6, 17.3.2 et 37.1.5.1.
- 1.4 Des cannes à mousse portatives doivent être prévues conformément aux règles 7.1.2, 7.2.2 et 37.1.5.2.

1.5 Tous les ajutages de manches d'incendie prévus doivent être d'un type combiné approuvé (à savoir, à jet diffusé/jet plein) et comporter un dispositif d'arrêt.

2 Tous les locaux d'habitation et de service, entourages d'escaliers et coursives doivent être pourvus d'un dispositif de détection de la fumée et d'alarme de type approuvé et satisfaisant aux dispositions de la règle 13. Il n'est pas nécessaire d'installer ce système dans les salles de bains privées ni dans les espaces présentant peu ou pas de risque d'incendie, comme les espaces vides ou espaces semblables. Les détecteurs activés par la chaleur au lieu de la fumée doivent être installés dans les cuisines.

3 Des détecteurs de fumée reliés au dispositif de détection de la fumée et d'alarme doivent aussi être installés au-dessus des plafonds des escaliers et des coursives dans les zones où les plafonds sont de construction combustible.

4.1 Les portes d'incendie à charnières normalement ouvertes qui sont aménagées dans les entourages d'escaliers, dans les cloisons de tranche verticale principale et dans les entourages de cuisines doivent être à fermeture automatique et pouvoir être fermées depuis un poste de sécurité central et depuis un emplacement près de la porte.

4.2 Un panneau, permettant d'indiquer si les portes d'incendie dans les entourages d'escaliers, les cloisons de tranche verticale principale et les entourages de cuisines sont fermées, doit être installé dans un poste de sécurité central gardé en permanence.

4.3 Les conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines dans lesquels des graisses sont susceptibles de s'accumuler doivent être du type "A" lorsqu'ils traversent des locaux d'habitation ou des locaux contenant des matériaux combustibles. Chaque conduit d'évacuation de cuisine doit être pourvu :

- .1 d'un filtre à graisse pouvant être enlevé facilement pour le nettoyage, à moins qu'une autre méthode d'élimination des graisses ne soit prévue;
- .2 d'un volet d'incendie situé à l'extrémité inférieure du conduit;
- .3 de dispositifs utilisables de l'intérieur de la cuisine et permettant d'arrêter les ventilateurs d'évacuation;
- .4 de moyen fixes d'extinction de l'incendie à l'intérieur du conduit;
- .5 de panneaux convenablement situés pour l'inspection et le nettoyage.

4.4 Seuls peuvent être maintenus à l'intérieur des limites d'entourages d'escaliers les toilettes publiques, les ascenseurs, les armoires en matériaux non combustibles permettant d'entreposer le matériel de sécurité et les comptoirs d'information ouverts. Les autres locaux existants situés à l'intérieur des entourages d'escaliers :

- .1 doivent être vidés, fermés en permanence et isolés du circuit d'alimentation électrique; ou

- 2 doivent être séparés de l'entourage d'escalier par l'installation de cloisonnements du type "A" conformément à la règle 26. Ces espaces peuvent donner directement accès aux entourages d'escaliers par l'installation de portes du type "A" conformément à la règle 26, et à condition d'être pourvus d'un dispositif d'extinction par eau diffusée. Toutefois, les cabines ne doivent pas donner directement sur l'entourage d'escalier.

4.5 Les espaces autres que les locaux de réunion, les coursives, les toilettes publiques, les locaux de catégorie spéciale, les autres escaliers prescrits par la règle 28.1.5 ainsi que les espaces sur les ponts découverts et les espaces visés par le paragraphe 4.4.2 ne doivent pas donner directement accès aux entourages d'escaliers.

4.6 Les locaux de machines existants de la catégorie 10 décrits à la règle 26.2.2 et les bureaux existants des comptoirs d'information qui donnent directement sur un entourage d'escalier peuvent être maintenus, à condition d'être protégés par des détecteurs de fumée et que par ailleurs les bureaux des comptoirs d'information contiennent uniquement des meubles présentant un risque limité d'incendie.

4.7 Outre l'éclairage de secours prescrit par les règles II-1/42 et III/11.5, les moyens d'évacuation, y compris les escaliers et les échappées, doivent être signalés sur toute leur longueur, y compris les angles et les intersections, par un éclairage ou des bandes photoluminescentes placés à une hauteur maximale de 0,3 m au-dessus du pont. Cette signalisation doit permettre aux passagers d'identifier toutes les voies d'évacuation et de reconnaître facilement les échappées. Dans le cas d'un éclairage électrique, celui-ci doit être alimenté par la source d'énergie électrique de secours et aménagé de telle sorte que la défaillance d'un seul dispositif d'éclairage ou l'interruption d'une unité d'éclairage fluorescent ne rende pas la signalisation inefficace. De plus, tous les repères et symboles requis pour les moyens d'évacuation et les emplacements du matériel de lutte contre l'incendie doivent être en matériaux photoluminescents. L'Administration veille à ce que cet éclairage ou cette signalisation photoluminescente soit évalué, mis à l'épreuve et mis en place en conformité des directives élaborées par l'Organisation.

4.8 Il doit exister un dispositif d'alarme d'urgence générale. Cette alarme doit pouvoir être entendue dans tous les locaux d'habitation, locaux de travail ordinaires de l'équipage et sur tous les ponts découverts et son niveau de pression acoustique doit satisfaire à la norme élaborée par l'Organisation. L'alarme doit continuer de fonctionner après son déclenchement jusqu'à ce qu'elle soit coupée manuellement ou interrompue temporairement par la diffusion d'un message sur le dispositif de communication avec le public.

4.9 Un dispositif de communication avec le public ou autre moyen efficace de communication doit être disponible et audible dans tous les locaux d'habitation, de réunion et de services, les postes de sécurité, ainsi que sur les ponts découverts.

4.10 Il ne doit pas y avoir dans les entourages d'escaliers d'autres meubles que des sièges. Ces sièges doivent être assujettis, au nombre de six au plus sur chaque pont dans chaque entourage d'escalier, ne présenter qu'un risque d'incendie limité et ne pas gêner le passage dans les voies d'évacuation des passagers. L'Administration peut autoriser des sièges supplémentaires dans la zone de réception principale située à l'intérieur des entourages d'escaliers, si ceux-ci sont assujettis, incombustibles et ne gênent pas l'évacuation des passagers. Aucun mobilier n'est autorisé dans les coursives empruntées par les passagers et les membres de l'équipage, qui servent de moyens d'évacuation dans les zones des cabines. Toutefois, des armoires en matériaux non combustibles peuvent être autorisées pour l'entreposage du matériel de sécurité prescrit par les règles.

5 Les locaux d'habitation et de service, les entourages d'escaliers et les coursives doivent être pourvus d'un dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection de l'incendie et d'alarme satisfaisant aux prescriptions de la règle 12 ou aux directives élaborées par l'Organisation sur les systèmes par diffusion d'eau équivalents agréés. Il n'est pas nécessaire d'installer un système par diffusion d'eau dans les salles de bains privées ni dans les espaces présentant un risque d'incendie faible ou nul, tels que les espaces vides et les espaces analogues.

6.1 Tous les escaliers situés dans les locaux d'habitation et de service doivent avoir une charpente en acier, sauf lorsque l'Administration approuve l'utilisation d'autres matériaux équivalents, et être disposés dans des entourages constitués par des cloisonnements du type "A" et munis de moyens efficaces de fermeture de toutes les ouvertures; toutefois :

- .1 il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entreponts, à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue au moyen de cloisons ou de portes appropriées dans l'un ou l'autre des deux entreponts. Lorsque l'escalier est fermé au niveau d'un entrepont seulement, l'entourage doit être protégé de la manière prévue pour les ponts aux tables figurant à la règle 26;
- .2 les escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion à condition qu'ils se trouvent complètement à l'intérieur de ce local.

6.2 Les locaux de machines de la catégorie A doivent être pourvus d'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie satisfaisant aux prescriptions de la règle 7.

6.3 Les conduits de ventilation qui traversent des cloisonnements de tranches verticales principales doivent être pourvus d'un volet d'incendie à sécurité positive et à fermeture automatique qui doit aussi pouvoir être fermé manuellement de part et d'autre de la cloison. De plus, des volets d'incendie à sécurité positive et à fermeture automatique capables d'être manoeuvrés manuellement depuis l'intérieur de l'entourage doivent être placés sur tous les conduits de ventilation desservant à la fois des locaux d'habitation et de service et des entourages d'escaliers là où ces conduits traversent lesdits entourages. Les conduits de ventilation qui traversent un cloisonnement de tranche verticale principale sans desservir les espaces situés de part et d'autre de ce cloisonnement ou qui traversent un entourage d'escalier sans desservir un entourage ne sont pas tenus d'être pourvus de volets d'incendie à condition d'être construits et isolés selon la norme "A-60" et de ne pas comporter d'ouvertures dans l'entourage d'escalier ou la cage situés du côté qui n'est pas directement desservi.

6.4 Les espaces de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison doivent satisfaire aux prescriptions des règles 37 et 38 respectivement.

6.5 Toutes les portes d'incendie normalement ouvertes aménagées dans les entourages d'escaliers, les cloisons de tranches verticales principales et les entourages de cuisines doivent pouvoir être fermées depuis un poste de sécurité central et depuis un emplacement près de la porte."

---



РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.24 (60)

(принята 10 апреля 1992 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ГЛАВЕ II-2 МЕЖДУНАРОДНОЙ  
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

МЕРЫ ПОЖАРОБЕЗОПАСНОСТИ НА СУЩЕСТВУЮЩИХ  
ПАССАЖИРСКИХ СУДАХ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII (b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, далее именуемой "Конвенция", касающуюся процедур внесения поправок в Приложение к Конвенции, за исключением положений главы I,

БУДУЧИ ОБЕСПОКОЕН недавними серьезными авариями, связанными с пожаром, которые привели к гибели людей,

ПРИЗНАВАЯ крайнюю необходимость совершенствования мер пожаробезопасности на существующих пассажирских судах,

РАССМОТРЕВ на своей шестидесятой сессии поправки к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом (b) (i) ее статьи VIII,

1. ОДОБРЯЕТ, в соответствии с пунктом (b) (iv) статьи VIII Конвенции, поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом (b) (vi) (2) (bb) статьи VIII Конвенции, что поправки считаются принятыми 1 апреля 1994 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее пятидесяти процентов мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам отметить, что в соответствии с пунктом (b) (vii) (2) статьи VIII Конвенции поправки вступают в силу 1 октября 1994 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом (b) (v) статьи VIII Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;

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

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ГЛАВЕ II-2 МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ  
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

Правило 1 - Применение

1 Существующий пункт 3 перенумеровывается на пункт 3.1, и после пункта 3.1 вводится следующий пункт 3.2:

"3.2 Независимо от положений пункта 3.1, пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, в ходе ремонта, перестройки, модернизации и связанного с ними изменения в оборудовании должны отвечать следующим требованиям:

- .1 все материалы, применяемые к этим судам, должны отвечать требованиям в отношении материалов, применимых к судам, построенным 1 октября 1994 года или после этой даты; и
- .2 любой ремонт, перестройка, модернизация и связанное с ними изменение в оборудовании, которые сопровождаются заменой материала весом 50 тонн или более, не являющегося материалом, требуемым правилом 41-1, должны отвечать требованиям, применимым к таким судам, построенным 1 октября 1994 года или после этой даты."

Правило 3 - Определения

2 После существующего пункта 22 вводятся следующие новые пункты 22-1 и 22-2:

"22-1 "Центральный пост управления" является постом управления, где сосредоточены следующие приборы управления и индикаторы:

- .1 стационарная система обнаружения пожара и пожарной сигнализации;
- .2 автоматические установки спринклерной системы, обнаружения пожара и пожарной сигнализации;
- .3 пульт индикаторов противопожарных дверей;
- .4 закрытие противопожарных дверей;
- .5 пульт индикаторов водонепроницаемых дверей;
- .6 открытие и закрытие водонепроницаемых дверей;
- .7 вентиляторы;
- .8 общая/пожарная сигнализация;
- .9 системы связи, включая телефоны; и
- .10 микрофон системы громкоговорящей связи.

22-2 "Постоянно обслуживаемый центральный пост управления" является центральным постом управления, на котором постоянно находится ответственный член экипажа."

Правило 17 - Снаряжение пожарного

3 В конце существующего пункта 1.2.2 добавляется следующее предложение:

"На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, должны быть предусмотрены по меньшей мере два запасных баллона для каждого дыхательного аппарата, а все воздушные баллоны дыхательного аппарата должны быть взаимозаменяемыми".

4 В конце существующего пункта 3.1.1 добавляется следующее предложение:

"На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, должны быть предусмотрены два дополнительных комплекта снаряжения пожарного для каждой главной вертикальной зоны".

5 В конце существующего пункта 4 добавляется следующее предложение:

"В каждой главной вертикальной зоне должны храниться по меньшей мере два комплекта снаряжения пожарного".

6 После существующего правила 41 вводятся следующие новые правила 41-1 и 41-2:

"Правило 41-1

Модернизация пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров, построенных до 1 октября 1994 года

1 Настоящее правило применяется к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров, построенным до 1 октября 1994 года.

2 Пассажирские суда, которые не отвечают всем требованиям главы II-2, применимым к судам, построенным 25 мая 1980 года или после этой даты (требования главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, принятые Международной конференцией по охране человеческой жизни на море 1974 года, применимые к новым пассажирским судам), должны отвечать следующему:

- .1 пункту 1 правила 41-2 - не позднее 1 октября 1994 года;  
и
- .2 пунктам 2, 3, 4 и 5 правила 41-2 - не позднее 1 октября 1997 года; и
- .3 пункту 6 правила 41-2 - не позднее 1 октября 2000 года;  
и
- .4 всем требованиям главы II-2, применимым к судам, построенным 25 мая 1980 года или после этой даты (требования главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, принятые Международной конференцией по охране человеческой жизни на

море 1974 года, применимые к новым пассажирским судам), - не позднее 1 октября 2010 года.

3 Пассажирские суда, которые отвечают всем требованиям, применимым к судам, построенным 25 мая 1980 года или после этой даты (применимые требования главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененные резолюциями MSC.1 (XIV), MSC.6 (48), MSC.11 (55), MSC.12 (56), MSC.13 (57) и MSC.22 (59), должны отвечать следующему:

- .1 пункту 1 правила 41-2 - не позднее 1 октября 1994 года;  
и
- .2 пунктам 2 и 4 правила 41-2 - не позднее 1 октября 1997 года; и
- .3 пункту 6 правила 41-2 - не позднее 1 октября 2000 года;  
и
- .4 пункту 5 правила 41-2 - не позднее 1 октября 2005 года или по истечении 15 лет с даты постройки судов, в зависимости от того, какая из них является более поздней.

4 Для целей настоящего правила пассажирские суда, полностью отвечающие всем требованиям части II главы II, содержащимся в поправках к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 года, принятых Ассамблеей Организации резолюцией А.122 (V), могут рассматриваться как пассажирские суда, отвечающие требованиям, применимым к пассажирским судам, построенным 25 мая 1980 года или после этой даты (требования главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, принятые Международной конференцией по охране человеческой жизни на море 1974 года, применимые к новым пассажирским судам).

#### Правило 41-2

Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров, построенным до 1 октября 1994 года

- 1.1 Схемы и буклеты, требуемые правилом 20, должны содержать информацию, касающуюся противопожарной защиты, обнаружения пожара и тушения пожара, на основании руководства, разработанного Организацией.
- 1.2 Каждый член пожарного дозора должен иметь портативный прямо-передающий радиотелефон.
- 1.3 Должны быть предусмотрены приставки для образования водяного тумана, требуемые в правилах 7.6, 17.3.2 и 37.1.5.1.
- 1.4 Должны быть предусмотрены переносные пенные комплекты, требуемые в правилах 7.1.2, 7.2.2 и 37.1.5.2.
- 1.5 Все предусмотренные стволы пожарных рукавов должны быть одобренного комбинированного типа (т.е. дающие распыленную/компактную струю) и снабжены запорными вентилями.

2 Все жилые и служебные помещения, выгородки трапов и коридоры должны быть оборудованы системой обнаружения дыма и сигнализации одобренного типа, отвечающей требованиям правила 13. Такую систему не обязательно устанавливать в ваннах для личного пользования и в помещениях малой пожароопасности или непожароопасных, таких как пустые пространства и подобные помещения. Датчики, срабатывающие под воздействием тепла, а не дыма, должны быть установлены в камбузах.

3 Дымовые извещатели, подключенные к системе обнаружения дыма и сигнализации, должны также устанавливаться над подволоками трапов и коридоров в районах, где подволоки изготовлены из горючих материалов.

4.1 Навесные противопожарные двери в выгородках трапов, переборках главных вертикальных зон и границах камбузов, которые обычно открыты, должны быть самозакрывающимися и должны приводиться в действие с центрального поста управления и с поста, расположенного у двери.

4.2 На постоянно обслуживаемом центральном посту управления должен быть помещен пульт, указывающий, закрыты ли противопожарные двери в выгородках трапов, переборках главных вертикальных зон и границах камбузов.

4.3 Вытяжные каналы из камбузных плит, в которых возможно скопление масла или жира и которые проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы, должны быть изготовлены из материалов, соответствующих перекрытиям класса "А". Каждый вытяжной канал камбузных плит должен быть снабжен:

- 1 маслоуловителем, быстро снимаемым для чистки, если не предусмотрен альтернативный способ удаления масла;
- 2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала;
- 3 устройствами, приводимыми в действие из камбуза, для выключения вытяжных вентиляторов;
- 4 стационарными средствами тушения огня внутри канала; и
- 5 удобно расположенными люками для проверки и чистки.

4.4 Только общественные туалеты, лифты, кладовые из негорючих материалов, предусмотренные для хранения оборудования по безопасности, и открытые стойки службы информации могут располагаться в пределах границ выгородок трапов. Другие существующие помещения в пределах выгородки трапа:

- 1 должны быть пустыми, постоянно закрытыми и должны быть отключены от электросиловой сети; или
- 2 должны быть отделены от выгородки трапа перекрытиями класса "А" в соответствии с правилом 26. Такие помещения могут иметь прямое сообщение с выгородками трапов через двери класса "А" в соответствии с правилом 26 и при условии, что в этих помещениях предусмотрена спринклерная система. Однако каюты не должны непосредственно открываться в выгородку трапа.

4.5 Не допускается прямое сообщение с выгородками трапов помещений, иных чем общественные помещения, коридоры, общественные туалеты, помещения специальной категории, другие трапы, требуемые правилом 28.1.5, пространства на открытой палубе и помещения, указанные в пункте 4.4.2.

4.6 Существующие машинные помещения категории 10, указанные в правиле 26.2.2, и существующие внутренние кабинеты службы информации, которые открываются непосредственно в выгородку трапа, могут быть сохранены при условии, что они защищены дымовыми извещателями, а внутренние кабинеты службы информации содержат только мебель ограниченной пожароопасности.

4.7 В дополнение к аварийному освещению, требуемому правилами II-1/42 и III/11.5, средства эвакуации, включая трапы и выходы, на всех точках пути эвакуации, включая углы и пересечения, должны быть обозначены световыми указателями или индикаторами из фотолюминесцентных полосок, расположенными не выше 0,3 м над палубой. Указатели должны помогать пассажирам устанавливать все пути эвакуации и быстро находить эвакуационные выходы. Если используется электрическое освещение, оно должно питаться от аварийного источника электроэнергии и должно быть устроено таким образом, чтобы выход из строя любого отдельного светового указателя или повреждение осветительной полоски не приводили к выходу из строя системы указателей. Кроме того, все указатели пути эвакуации и указатели расположения пожарного оборудования должны изготавливаться из фотолюминесцентного материала. Администрация должна обеспечить оценку, испытание и применение такого осветительного или фотолюминесцентного оборудования в соответствии с руководством, разработанным Организацией.

4.8 Должна быть предусмотрена система общей аварийной сигнализации. Подаваемый сигнал должен прослушиваться во всех жилых и обычных рабочих помещениях и на открытых палубах, и его уровень звукового давления должен соответствовать стандарту, разработанному Организацией. После включения сигнализация должна продолжать действовать до ее отключения вручную или временного прерывания для передачи сообщения по системе громкоговорящей связи.

4.9 Все жилые, общественные и служебные помещения, посты управления и открытые палубы должны обслуживаться системой громкоговорящей связи или другими эффективными средствами связи.

4.10 Мебель в выгородках трапов должна быть предусмотрена только для сидения. Она должна быть закреплена, ограничена шестью сидениями на каждой палубе в каждой выгородке трапа, представлять ограниченную пожароопасность и не должна быть препятствием на пути эвакуации пассажиров. Администрация может допускать дополнительные места для сидения в главной зоне приема пассажиров в пределах выгородок трапов, если они закреплены, изготовлены из негорючих материалов и не являются препятствием на пути эвакуации пассажиров. Не должна допускаться мебель в

коридорах для пассажиров и экипажа, образующих пути эвакуации в районах пассажирских кают. В дополнение к вышеуказанному, могут допускаться кладовые из негорючего материала, предусмотренные для хранения оборудования по безопасности, требуемого правилами.

5 Жилые и служебные помещения, выгородки трапов и коридоры должны оборудоваться автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, отвечающей требованиям правила 12 или руководства, разработанного Организацией. По одобренной равноценной спринклерной системе. Спринклерную систему не обязательно устанавливать в ваннах для личного пользования и помещениях малой пожароопасности или непожароопасных, таких как пустые пространства и подобные помещения.

6.1 Все трапы в жилых и служебных помещениях должны иметь каркасы, изготовленные из стали, исключая случаи, когда Администрация санкционирует применение другого равноценного материала, и должны быть выгорожены перекрытиями класса "А" со средствами принудительного закрытия всех отверстий. Однако:

- .1 трап, соединяющий только две палубы, можно не выгораживать при условии, что огнестойкость палубы обеспечивается надлежащими переборками или дверями в одном междупалубном пространстве. Если трап выгорожен в одном междупалубном пространстве, то эта выгородка должна быть защищена в соответствии с таблицами для палуб в правиле 26;
- .2 в общественных помещениях трапы могут не иметь выгородок при условии, что они полностью расположены внутри таких помещений.

6.2 Машинные помещения категории А должны быть оборудованы стационарной системой пожаротушения, отвечающей требованиям правила 7.

6.3 Вентиляционные каналы, проходящие через перекрытия между главными вертикальными зонами, должны быть оборудованы надежной автоматически закрывающейся противопожарной заслонкой, которая должна также закрываться вручную с каждой стороны перекрытия. Кроме того, надежные автоматически закрывающиеся противопожарные заслонки с ручным управлением из выгородки должны устанавливаться на всех вентиляционных каналах, обслуживающих как жилые и служебные помещения, так и выгородки трапов, где они проникают в такие выгородки. Вентиляционные каналы, проходящие через перекрытие главной противопожарной зоны, не обслуживая помещения с обеих сторон, или проходящие через выгородку трапа, не обслуживая эту выгородку, можно не оснащать заслонками при условии, что каналы изготовлены и изолированы по стандарту А-60 и не имеют отверстий в выгородке трапа или в шахте на стороне, которая непосредственно не обслуживается.

6.4 Помещения специальной категории и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны отвечать требованиям правил 37 и 38 соответственно.

6.5 Все противопожарные двери в выгородках трапов, переборках главных вертикальных зон и границах камбузов, которые обычно открыты, должны приводиться в действие с центрального поста управления и с поста, расположенного у двери."

---



RESOLUCION MSC.24(60)  
(aprobada el 10 de abril de 1992)

APROBACION DE ENMIENDAS AL CAPITULO II-2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL  
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS APLICABLES A LOS  
BUQUES DE PASAJE EXISTENTES

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 el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, llamado en adelante "el Convenio", relativo a los procedimientos de enmienda del anexo del Convenio, distintos de las disposiciones del capítulo I,

PREOCUPADO por los graves incendios que se han producido recientemente, que tuvieron como resultado la pérdida de vidas humanas,

RECONOCIENDO que existe una imperiosa y urgente necesidad de mejorar las medidas de seguridad contra incendios aplicables a los buques de pasaje existentes,

HABIENDO EXAMINADO en su 60° periodo de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

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 1 de abril de 1994, 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 que tomen 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 1 de octubre de 1994;
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;
5. PIDE ADEMAS al Secretario General que envíe copias de la resolución a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CAPITULO II-2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA  
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Regla 1 - Aplicación

1 El actual párrafo 3 pasa a ser párrafo 3.1, y a continuación del mismo se intercala el siguiente párrafo 3.2:

"3.2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 3.1, los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros y en los que se estén efectuando reparaciones, reformas, modificaciones y la consiguiente instalación de equipo, se ajustarán a lo siguiente:

- .1 todos los materiales incorporados en esos buques cumplirán con las prescripciones relativas al material aplicables a los buques construidos el 1 de octubre de 1944 o posteriormente; y
- .2 todas la reparaciones, reformas, modificaciones y la consiguiente instalación de equipo que exijan reemplazar 50 toneladas o más de material, distintas de las prescritas en la regla 41-1, cumplirán con las prescripciones aplicables a los buques construidos el 1 de octubre de 1944 o posteriormente."

Regla 3 - Definiciones

2 A continuación del párrafo 22 se intercalan los siguientes nuevos párrafos 22-1 y 22-2:

"22-1 "Puesto central de control": puesto de control en el que están centralizados los siguientes elementos de control e indicadores:

- .1 sistema fijo de detección y alarma contraincendios;
- .2 sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma;
- .3 panel indicador de puertas contraincendios;
- .4 cierre de las puertas contraincendios;
- .5 panel indicador de las puertas estancas;
- .6 apertura y cierre de las puertas estancas;
- .7 ventiladores;
- .8 alarma general/contraincendios;
- .9 sistemas de comunicaciones, incluidos los teléfonos; y
- .10 micrófono del sistema megafónico.

22-2 "Puesto central de control con dotación permanente": puesto central de control en el que permanentemente hay un miembro de la tripulación responsable del mismo."

Regla 17 - Equipo de bombero

3 Se añade la siguiente oración al final del actual párrafo 1.2.2:

"En los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros se habilitarán, como mínimo, dos juegos de cargas de repuesto por cada aparato respiratorio, y todas las botellas de los aparatos respiratorios serán intercambiables."

4 Se añade la siguiente oración al final del actual párrafo 3.1.1:

"En los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, habrá dos equipos de bombero adicionales por cada zona vertical principal."

5 Se añade la siguiente oración al final del actual párrafo 4:

"Al menos dos de los equipos de bombero irán estibados en cada zona vertical principal."

6 A continuación de la actual regla 41 se intercalan las nuevas reglas 41-1 y 41-2 siguientes:

"Regla 41-1

Perfeccionamiento de los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, construidos antes del 1 de octubre de 1994

1 La presente regla se aplicará a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, construidos antes del 1 de octubre de 1994.

2 Los buques de pasaje que no satisfagan todas las prescripciones del capítulo II-2 aplicables a los buques construidos el 25 de mayo de 1980 o posteriormente, (Prescripciones aplicables del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, aprobadas por la Conferencia internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 aplicables a los buques de pasaje nuevos) deberán cumplir con:

- .1 el párrafo 1 de la regla 41-2, antes del 1 de octubre de 1994;
- .2 los párrafos 2, 3, 4 y 5 de la regla 41-2, antes del 1 de octubre de 1997;
- .3 el párrafo 6 de la regla 41-2, antes del 1 de octubre de 2000; y
- .4 todas las prescripciones del capítulo II-2 aplicables a los buques construidos el 25 de mayo de 1980 o posteriormente, (Prescripciones aplicables del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, aprobadas por la Conferencia internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 aplicables a los buques de pasaje nuevos) antes del 1 de octubre de 2010.

3 Los buques de pasaje que satisfagan todas las prescripciones aplicables a los buques construidos el 25 de mayo de 1980 o posteriormente, (Prescripciones aplicables del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada por las resoluciones MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57) y MSC.22(59)), deberán cumplir con:

- .1 el párrafo 1 de la regla 41-2, antes del 1 de octubre de 1994;
- .2 los párrafos 2 y 4 de la regla 41-2, antes del 1 de octubre de 1997;
- .3 el párrafo 6 de la regla 41-2, antes del 1 de octubre de 2000; y
- .4 el párrafo 5 de la regla 41-2, antes del 1 de octubre de 2005 o de que se cumplan 15 años de la fecha de construcción, si esta última fecha es posterior.

4 A los fines de esta regla, los buques de pasaje que cumplan en su totalidad con todas las prescripciones establecidas en la parte H del capítulo II de las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, aprobado por la Asamblea de la Organización mediante la resolución A.122(V), podrán ser considerados buques de pasaje que cumplen con las prescripciones aplicables a los buques de pasaje construidos el 25 de mayo de 1980 o posteriormente (Prescripciones del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, aprobadas por la Conferencia internacional sobre seguridad marítima, 1974, aplicables a los buques de pasaje nuevos).

#### Regla 41-2

##### Prescripciones aplicables a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, construidos antes del 1 de octubre de 1994

1.1 Los planos y folletos prescritos en la regla 20 contendrán la información siguiente sobre prevención, detección y extinción de incendios, basada en las directrices elaboradas por la Organización.

1.2 Cada miembro de la patrulla de incendio llevará un aparato radiotelefónico portátil bidireccional.

1.3 Se proveerán nebulizadores de agua, como lo prescriben las reglas 7.6, 17.3.2, 37.1.5.1.

1.4 Se proveerán lanzaespumas portátiles, como lo prescriben las reglas 7.1.2, 7.2.2 y 37.1.5.2.

1.5 Todas las lanzas de manguera deberán ser de doble efecto aprobado (por ejemplo, de lanza aspersora/chorro), con un dispositivo de cierre.

2 En todos los espacios de alojamiento y de servicio, troncos de escalera y pasillos, se instalará un sistema de detección de humo y de alarma de un tipo aprobado y que satisfaga las prescripciones de la regla 13. No será necesario instalar dicho sistema en los baños privados, ni en los espacios con ningún o escaso riesgo de incendio, tales como espacios perdidos y espacios semejantes. En las cocinas se instalarán detectores que se activen por calor en vez de detectores de humo.

3 También se instalarán detectores de humo conectados al sistema de detección de humos y de alarma por encima de los cielos rasos en las escaleras y pasillos cuyos cielos rasos estén contruidos con material combustible.

4.1 Las puertas contraincendios de bisagra situadas en troncos de escalera, mamparos de zona vertical principal y paredes de cocinas, que normalmente permanecen abiertas, habrán de ser de cierre automático y susceptibles de accionamiento desde un puesto central de control y en la puerta misma.

4.2 Se colocará un panel en el puesto central de control con dotación permanente, que sirva para indicar si las puertas contraincendios situadas en troncos de escalera, mamparos de zona vertical principal y paredes de cocina están cerradas.

4.3 Los conductos de extracción de los fogones de las cocinas en que puedan acumularse materias grasas se construirán como las divisiones de clase "A" por donde atraviesen espacios de alojamiento o espacios que contengan materiales combustibles. Todo conducto de extracción de los fogones de las cocinas irá equipado con lo siguiente:

- .1 un filtro de grasas que pueda desmontarse fácilmente para su limpieza, a menos que vaya provisto de otro proceso de eliminación de grasas;
- .2 una válvula de mariposa contraincendios colocada en el extremo inferior del conducto;
- .3 medios que puedan accionarse desde dentro de la cocina para parar los extractores; y
- .4 medios fijos para extinguir un incendio dentro del conducto.
- .5 escotillas convenientemente situadas para permitir la inspección y limpieza.

4.4 Por dentro de las divisiones de los troncos de escalera sólo podrán instalarse aseos públicos, ascensores, pañoles de materiales incombustibles para el almacenamiento de equipo de seguridad y mostradores abiertos de información. Los demás espacios existentes situados dentro de los troncos de escalera:

- .1 irán vacíos y cerrados permanentemente y desconectados del sistema eléctrico; o
- .2 irán separados de los troncos de escalera mediante la instalación de mamparos de clase "A", de conformidad con la regla 26. Dichos espacios podrán tener acceso directo a los troncos de escalera si se instalan puertas de clase "A", de conformidad con la regla 26, y a condición de que vayan provistos de un sistema de rociadores; sin embargo, los camarotes no tendrán acceso directo a los troncos de escalera.

4.5 No se permitirá el acceso directo al tronco de las escaleras de escape desde espacios que no sean los espacios públicos, pasillos, aseos comunes, espacios de categoría especial, otras escaleras de evacuación prescritas en la regla 28.1.5, espacios en la cubierta expuesta y espacios indicados en el párrafo 4.4.2.

4.6 Los espacios de máquinas existentes de categoría 10) descritos en la regla 26.2.2, y las oficinas auxiliares existentes de los mostradores abiertos de información que den directamente a un tronco de escalera, podrán conservarse a condición de que estén protegidos por detectores de humo y de que las oficinas auxiliares de los mostradores abiertos de información contengan solamente mobiliario de riesgo de incendio limitado.

4.7 Además del alumbrado de emergencia que prescriben las reglas II-1/42 y III/11.5, los medios de evacuación, incluidas las escaleras y salidas, irán marcados con indicadores luminosos o de cinta fotoluminiscente colocados a no más de 0,3 m por encima de la cubierta en todos los puntos de la vía de evacuación, incluidas las esquinas e intersecciones. El marcado habrá de permitir que los pasajeros identifiquen todas las vías de evacuación y reconozcan fácilmente las salidas de emergencia. Si se utiliza iluminación eléctrica, ésta se alimentará de la fuente de energía de emergencia e irá dispuesta de modo que el fallo de una sola luz o un corte en la banda de alumbrado no dé lugar a que el marcado sea ineficaz. Además, todos los símbolos de las vías de evacuación y las marcas de emplazamiento del equipo contra incendios serán de material fotoluminiscente. La Administración se asegurará de que tal alumbrado o equipo fotoluminiscente ha sido evaluado, sometido a prueba y aplicado de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización.

4.8 Se dispondrá un sistema de alarma general de emergencia. La alarma será audible en todos los alojamientos, espacios normales de trabajo de la tripulación y cubiertas expuestas, y su nivel de presión acústica cumplirá con la norma elaborada por la Organización. Una vez que se haya disparado, el dispositivo de alarma continuará funcionando hasta que se apague de manera manual o sea interrumpido temporalmente por un mensaje a través del sistema megafónico.

4.9 Se dispondrá de un sistema megafónico u otro medio eficaz de comunicación, audible en todos los alojamientos, espacios públicos y de servicio, puestos de control y cubiertas expuestas.

4.10 El mobiliario en los troncos de escalera estará constituido únicamente por asientos. Será de tipo fijo, con un máximo de seis asientos por cubierta y tronco de escalera, presentará un riesgo reducido de incendio y no obstaculizará las vías de evacuación de pasajeros. La Administración podrá permitir asientos adicionales en la zona principal de recepción dentro de los troncos de escalera si son de tipo fijo, incombustibles y no obstaculizan las vías de evacuación de pasajeros. No se permitirá la instalación de mobiliario en pasillos de la zona de camarotes que sirvan de vía de evacuación para los pasajeros y la tripulación. Además, podrá permitirse que haya pañoles de material incombustible destinados a almacenar el equipo de seguridad prescrito en las reglas.

5 En los espacios de alojamiento y de servicio, troncos de escalera y pasillos se instalará un sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma, que cumpla con las prescripciones establecidas en la regla 12 o en las directrices elaboradas por la Organización para un sistema de rociadores equivalente aprobado. No será necesario instalar un sistema de rociadores en los baños privados, cocinas y espacios sin riesgo o con riesgo limitado de incendio, tales como espacios perdidos y espacios semejantes.

6.1 Todas las escaleras en espacios de alojamiento y de servicio tendrán armazón de acero, salvo en los casos en que la Administración apruebe la utilización de otro material equivalente, y estarán instaladas en el interior de troncos contruidos con divisiones de clase "A" y provistos de medios eficaces de cierre en todas las aberturas. No obstante:

- .1 la escalera que enlace solamente dos cubiertas podrá no estar encerrada en un tronco, a condición de que para mantener la integridad de la cubierta atravesada por la escalera haya mamparos o puertas adecuados en un mismo entrepunte. Cuando una escalera esté encerrada solamente en un entrepunte, el tronco que la encierre estará protegido de conformidad con lo dispuesto en las tablas para cubiertas, que se dan en la regla 26;
  - .2 se podrán instalar escaleras sin tronco en un espacio público, siempre que se encuentren por completo dentro de dicho espacio.
- 6.2 En los espacios de categoría A para máquinas habrá un sistema fijo de extinción de incendios que cumpla con lo dispuesto en la regla 7.

6.3 Los conductos de ventilación que atraviesen divisiones de zonas verticales principales llevarán instalada una válvula de mariposa de cierre automático, contra incendios y a prueba de fallos, que también pueda cerrarse manualmente desde ambos lados de la división. Se instalarán además válvulas de mariposa de cierre automático, contra incendios y a prueba de fallos, que puedan accionarse manualmente desde dentro del tronco, en todos los conductos de ventilación de los espacios de alojamiento y servicio y en los troncos de escalera por donde atraviesen tales conductos. En los conductos de ventilación que atraviesen divisiones de zonas principales de contención de incendios sin dar servicio a los espacios situados a ambos lados, o que atraviesen troncos de escaleras sin dar servicio a dichos troncos, no será necesario instalar cierres de mariposa, a condición de que los conductos estén contruidos y provistos de un aislamiento con arreglo a la norma A-60 y que no tengan aberturas en el tronco de escalera o en el tronco lateral al que no sirven directamente.

6.4 Los espacios de categoría especial y los espacios de carga rodada habrán de cumplir con lo prescrito en las reglas 37 y 38, respectivamente.

6.5 Todas las puertas contra incendios situadas en troncos de escalera, mamparos de zonas verticales principales y paredes de cocinas, que normalmente se mantengan cerradas, podrán accionarse desde un puesto central de control y en la puerta misma."

---





此件系国际海事组织海上安全委员会第六十次会议按照《1974年国际海上人命安全公约》第Ⅷ条于1992年4月10日通过并载于该委员会第MSC 24(60)号决议附件中的该公约修正案文本的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted at the sixtieth session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 10 April 1992 in conformity with article VIII thereof and set out in the annex to resolution MSC.24(60) 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, adoptés le 10 avril 1992 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa soixantième session, conformément aux dispositions de l'article VIII de la Convention, et figurant à l'annexe de la résolution MSC.24(60) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ ПОДЛИННОГО текста поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, одобренных на шестидесятой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации 10 апреля 1992 года в соответствии со статьей VIII Конвенции и приведенных в Приложении к резолюции Комитета MSC.24(60), оригинал которого 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, aprobadas el 10 de abril de 1992 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 60º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.24(60) del Comité, cuyo 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,

29 VII 1992