

《1974年国际海上人命安全公约》的
1994年修正案
(第MSC. 31 (63)号决议)

1994 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
(Resolution MSC.31(63))

AMENDEMENTS DE 1994 À LA CONVENTION INTERNATIONALE
DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER
(Résolution MSC.31(63))

ПОПРАВКИ 1994 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА
(резолюция MSC.31(63))

ENMIENDAS DE 1994 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
(Resolución MSC.31(63))

第MSC. 31 (63)号决议

1994年5月23日通过

通过《1974年国际海上人命安全公约》修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会的职责的第28 (b) 条，

还忆及《1974年国际海上人命安全公约》（此后称为“本公约”）关于修正除第I章规定外的本公约附件的程序的第VIII (b) 条，

在其第六十三次会议上审议了按本公约第VIII (b) (i) 条提出和分发的本公约修正案，

1. 按照本公约第VIII (b) (iv) 条通过本公约的修正案， 其案文载于本决议附件中；

2. 按照本公约第VIII (b) (vi) (2) (bb) 条， 决定：

(a) 附件1所载修正案在1996年7月1日应被视为已被接受；和

(b) 附件2所载修正案在1998年1月1日应被视为已被接受；

除非在这些日期前， 多于三分之一的本公约缔约政府或合计商船队不少于世界商船队总吨位的百分之五十的缔约政府已通知反对这些修正案；

3. 请缔约政府注意， 按照本公约第VIII (b) (vii) (2) 条， 在按上述第2段接受后：

(a) 附件1所载修正案应于1996年1月1日生效；和

(b) 附件2所载修正案应于1998年7月1日生效；

4. 要求秘书长按照本公约第VIII (b) (v) 条，将本决议和附件中所载修正案案文的核证副本分发给本公约的所有缔约政府；
5. 还要求秘书长将本决议及其附件分发给非属本公约缔约政府的本组织会员。

附件1

《1974年国际海上人命安全公约》修正案

第Ⅶ/8-1条 - 船舶报告制度

1 增加新的第Ⅶ/8-1条如下：

“第8-1条

船舶报告制度

- (a) 船舶报告制度有助于海上人命安全、航行安全和效率和海洋环境保护。船舶报告制度在按本组织根据本条制订的指南和标准被通过和实施时，应按被通过的每一制度的规定，为所有船舶所使用，或为若干类别的船舶或运输若干种类的货物的船舶所使用。
- (b) 本组织被确认为制定国际船舶报告制度的指南、标准和规则的唯一国际机构。缔约政府应向本组织送交通过船舶报告制度的提案。本组织将整理有关任何通过的船舶报告制度的所有有关资料并分发给各缔约政府。
- (c) 本条及其有关指南和标准不适用于任何军舰、海军辅助船或为缔约政府所拥有或经营、其时仅用于政府非商业营运的其他船舶；但鼓励这些船舶参加按本条通过的船舶报告制度。
- (d) 发起建立船舶报告制度的行动是某一政府或某些有关政府的职责。在制订这种制度时，应考虑到本组织制订的指南和标准的规定。
- (e) 不提交本组织通过的船舶报告制度不必符合本条。但鼓励实施这种制度的政府在可能时采用本组织制定的指南和标准。缔约政府可将这种制度提交本组织认可。

(f) 当两个或更多政府对一特定区域有共同利益时，他们应根据他们之间的协议制定经协调的船舶报告制度的提案。在审议通过船舶报告制度前，本组织应向在提议的制度涉及区域中有共同利益的那些政府分发该建议的详情。当经协调的船舶报告制度被通过和建立时，应有统一的程序和运作。

(g) 在船舶报告制度按本条通过后，有关的某一政府或某些政府应采取一切必要措施颁布有效和有效率的使用该制度所需的任何资料。任何经通过的船舶报告制度应有相互配合的能力和必要时协助船舶得到资料的能力。这些制度应按照由本组织根据本条制订的指南和标准进行运作。

(h) 船长应满足经通过的船舶报告制度的要求，并按各制度规定的要求向主管当局报告所有资料。

(i) 被通过的所有报告制度和为符合这些制度所采取的行动应与国际法相一致，包括与《联合国海洋法公约》的有关规定相一致。

(j) 本条或其相关指南和标准中没有任何规定可损害国际法规定的各国政府的权利和义务或国际海峡的法制体制。

(k) 船舶按照通过的船舶报告制度的规定参加该制度，对有关船舶应是免费的。

(l) 本组织应确保：按照本组织制订的指南和标准对经通过的船舶报告制度进行检查。”

第V/15-1条 - 液货船的紧急拖带装置

2 增加新的第V/15-1条如下：

“第15-1条

液货船的紧急拖带装置

(a) 就本条而言，液货船包括第II-1/2.12规定的油轮、第VII/8.2条规定的化学品船和第VII/11.2条规定的气体运输船。

(b) 在1996年1月1日或以后建造的、第II-1/3.21条规定的载重量不小于20,000吨的所有液货船应在船上的两端均装备有紧急拖带装置。对1996年1月1日前建造的液货船,这种装置应在1996年1月1日后的第一次计划进坞修理时安装,但不迟于1999年1月1日。拖带装置的设计和构造应由主管机关根据本组织制订的指南核准。”

附件2

《1974年国际海上人命安全公约》修正案

第II-2/15 - 燃油、滑油和其他易燃油类的装置

1 在标题后加上下述内容:

“ (本条第2.9至2.12款适用于所有船舶) ”

2 在现有第2款.8项后加上新的.9至.12项如下:

“.9 在高压燃油泵和燃油喷射器之间的所有外部高压供油管线应由在高压管线故障时能容纳燃油的有套管的管路系统作出保护。有套管的管子有一外管, 高压燃油管放置在其中, 形成永久性组件。有套管的管路系统应包括收集泄漏物的装置和应提供燃油管故障报警装置。

.10 在燃油系统发生故障时, 可被侵及的、温度超过220°C的所有表面应有绝热保护。

.11 燃油管线应有屏护或者作出其他保护, 以尽可能避免油类溅落物或油类泄漏物接触热表面、进入机器空气进口或其他点燃源。

.12 在1998年7月1日前建造的船舶应在不迟于2003年7月1日符合第2.9至2.11款的要求, 但输功率为375千瓦或以下的发动机的适当外壳, 在燃油喷射泵伺服多个喷射器时, 可用作第2.9款中的有套管的管路系统的替代物。”

3 在现有第3款中“2.7和2.8”等词由“2.7、2.8、2.10和2.11”取代。

4 在现有第4款中“2.4和2.6”等词由“2.4、2.6、2.10和2.11”取代。

5 删去现有第5.1款；第5.2和5.3款重新编号为5.1和5.2。

第V/3条 - 危险电文所需的资料

6 在(b)款中，“热带风暴（西印度群岛的飓风、中国海的台风、印度海面的旋风以及其他地区类似性质的风暴）”的短语由“热带风暴”取代。

第V/4条 - 气象业务

7 在第(b)(ii)款中，“每日由无线电发出”的短语由“每日由无线电发出两次”取代。

第V/22条 - 驾驶台视界

8 增加新的第V/22条如下：

“第22条

驾驶台视界

(a) 在1998年7月1日或其后建造的、在第III/3.10条中规定的长度不小于45米的船舶应符合下述要求：

- (i) 航行指挥位置的海面视野，在吃水、纵倾和甲板货的所有状况下，从船首正前至每舷 10° 内不应有大于两个船长或500米的遮蔽，取其小者。
- (ii) 货物、货物装卸设备和操舵室外其他遮蔽物在正横前造成的遮蔽航行指挥位置的海面视野的任何扇形盲区不应超过 10° 。扇形盲区的总弧度不应超过 20° 。扇形盲区间的扇形无遮蔽区应至少为 5° 。但在(a)(i)款规定的视野中，每一个扇形盲区不应超过 5° 。
- (iii) 航行指挥位置的水平视野弧应不小于 225° ，即从正前到船舶每舷正横后不小于 22.5° 。

- (iv) 每一驾驶室翼台的水平视野弧应至少为 225° ，即从对侧船首至少 45° 起经正前并从正前经船舶同侧 180° 至正后方。
- (v) 主操舵位置的水平视野弧应从正前至船舶每舷至少 60° 。
- (vi) 从驾驶室翼台应能看见船舷。
- (vii) 在驾驶台甲板上方的驾驶台前窗的下缘高度应尽可能低。在任何情况下，该下缘不应遮蔽本条规定的前方视野。
- (viii) 驾驶室前窗的上缘应使在驾驶台甲板之上的视高为1,800毫米的人，当船舶在大浪中纵摇时，能在航行指挥位置上看到前方的地平线。如主管机关认为视高为1,800毫米是不合理和不可行的，则可允许降低视高，但不应小于1,600毫米。
- (ix) 窗子应符合下述要求：
 - (1) 驾驶台窗子间的窗框应保持最小数量，并不应安装在任何工作位置的正前方；
 - (2) 为帮助避免反射，驾驶台前窗应从垂直平面顶部向外倾斜，其角度不小于 10° 、不大于 25° ；
 - (3) 不应安装偏振和有色的窗子；和
 - (4) 在所有时间，不管天气状况如何，至少有两扇驾驶台前窗能提供无遮蔽的视野，此外，视驾驶台的构形而定，还应有一些额外数量的窗户提供无遮蔽视野。

(b) 1998年7月1日前建造的船舶在可行时应符合(a)(i)和(ii)的要求。但不要求结构改变或增添额外设备。

(c) 对于非常规设计的船舶，在主管机关认为不能符合本条时，应作出安排以达到尽可能接近本条规定者的视界水平。”

RESOLUTION MSC.31(63)
adopted on 23 May 1994

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 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 (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-third 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 Annexes to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that:
 - (a) the amendments set out in Annex 1 shall be deemed to have been accepted on 1 July 1995; and
 - (b) the amendments set out in Annex 2 shall be deemed to have been accepted on 1 January 1998;

unless, prior to these dates, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty 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:
 - (a) the amendments set out in Annex 1 shall enter into force on 1 January 1996; and
 - (b) the amendments set out in Annex 2 shall enter into force on 1 July 1998;

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 Annexes to all Contracting Governments to the Convention;

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

ANNEX 1

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

Regulation V/8-1 - Ship reporting systems

1 The following new regulation V/8-1 is added:

"Regulation 8-1

Ship reporting systems

(a) Ship reporting systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and protection of the marine environment. A ship reporting system, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation, shall be used by all ships, or certain categories of ships or ships carrying certain cargoes, in accordance with the provisions of each system so adopted.

(b) The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ship reporting systems. Contracting Governments shall refer proposals for the adoption of ship reporting systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ship reporting system.

(c) This regulation and its associated guidelines and criteria do not apply to any warship, naval auxiliary or other vessel owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only on government non-commercial service; however, such ships are encouraged to participate in ship reporting systems that have been adopted in accordance with this regulation.

(d) The initiation of action for establishing a ship reporting system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems, provisions of the guidelines and criteria developed by the Organization shall be taken into account.

(e) Ship reporting systems not submitted to the Organization for adoption do not necessarily need to comply with this regulation. However, Governments implementing such systems are encouraged to follow, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization. Contracting Governments may submit such systems to the Organization for recognition.

(f) Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate proposals for a co-ordinated ship reporting system on the basis of agreement between them. Before proceeding with a proposal for adoption of a ship reporting system, the Organization shall disseminate details of the proposal to those Governments which have a common interest in the area covered by the proposed system. Where a co-ordinated ship reporting system is adopted and established, it shall have uniform procedures and operations.

(g) After adoption of a ship reporting system in accordance with this regulation, the Government or Governments concerned shall take all measures necessary for the promulgation of any information needed for the efficient and effective use of the system. Any adopted ship reporting system shall have the capability of interaction and the ability to assist ships with information when necessary. Such systems shall be operated in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation.

(h) The master of a ship shall comply with the requirements of adopted ship reporting systems and report to the appropriate authority all information required in accordance with the provisions of each such system.

(i) All adopted ship reporting systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

(j) Nothing in this regulation or in its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law, or the legal regime of international straits.

(k) The participation of ships in accordance with the provisions of adopted ship reporting systems shall be free of charge to the ships concerned.

(l) The Organization shall ensure that adopted ship reporting systems are reviewed under the guidelines and criteria developed by the Organization."

Regulation V/15-1 - Emergency towing arrangements on tankers

2 The following new regulation V/15-1 is added:

"Regulation 15-1

Emergency towing arrangements on tankers

(a) For the purpose of this regulation, tankers include oil tankers as defined in regulation II-1/2.12, chemical tankers as defined in regulation VII/8.2 and gas carriers as defined in regulation VII/11.2.

(b) An emergency towing arrangement shall be fitted at both ends on board all tankers of not less than 20,000 tonnes deadweight as defined in regulation II-1/3.21 constructed on or after 1 January 1996. For tankers constructed before 1 January 1996, such an arrangement shall be fitted at the first scheduled dry-docking after 1 January 1996, but not later than 1 January 1999. The design and construction of the towing arrangement shall be approved by the Administration, based on the guidelines developed by the Organization."

ANNEX 2

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

Regulation II-2/15 - Arrangements for oil fuel, lubricating oil and other flammable oils

1 The following text is added after the title:

"(Paragraphs 2.9 to 2.12 of this regulation apply to all ships)"

2 The following new subparagraphs .9 to .12 are added after existing subparagraph .8 of paragraph 2:

- .9 All external high pressure fuel delivery lines between the high pressure fuel pumps and fuel injectors shall be protected with a jacketed piping system capable of containing fuel from a high pressure line failure. A jacketed pipe incorporates an outer pipe into which the high pressure fuel pipe is placed forming a permanent assembly. The jacketed piping system shall include a means for collection of leakages and arrangements shall be provided for an alarm to be given of a fuel line failure.
- .10 All surfaces with temperatures above 220°C which may be impinged as a result of a fuel system failure shall be properly insulated.
- .11 Oil fuel lines shall be screened or otherwise suitably protected to avoid as far as practicable oil spray or oil leakages onto hot surfaces, into machinery air intakes, or other sources of ignition. The number of joints in such piping systems shall be kept to a minimum.
- .12 Ships constructed before 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 2.9 to 2.11 not later than 1 July 2003, except that a suitable enclosure on engines having an output of 375 kW or less having fuel injection pumps serving more than one injector may be used as an alternative to the jacketed piping system in paragraph 2.9."

3 The words "2.7 and 2.8" in the existing paragraph 3 are replaced by "2.7, 2.8, 2.10 and 2.11".

4 The words "2.4 and 2.6" in the existing paragraph 4 are replaced by "2.4, 2.6, 2.10 and 2.11".

5 The existing paragraph 5.1 is deleted, and paragraphs 5.2 and 5.3 are renumbered 5.1 and 5.2.

Regulation V/3 - Information required in danger messages

6 In paragraph (b), the phrase "Tropical storms (hurricanes in the West Indies, typhoons in the China Sea, cyclones in Indian waters and storms of a similar nature in other regions)" is replaced by "Tropical storms".

Regulation V/4 - Meteorological services

7 In paragraph (b)(ii), the phrase "To issue daily, by radio" is replaced by "To issue twice daily, by radio".

Regulation V/22 - Navigation bridge visibility

8 The following new regulation V/22 is added:

"Regulation 22

Navigation bridge visibility

(a) Ships of not less than 45 m in length as defined in regulation III/3.10, constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:

- (i) The view of the sea surface from the conning position shall not be obscured by more than two ship lengths, or 500 m, whichever is the less, forward of the bow to 10° on either side under all conditions of draught, trim and deck cargo.
- (ii) No blind sector caused by cargo, cargo gear or other obstructions outside of the wheelhouse forward of the beam which obstructs the view of the sea surface as seen from the conning position, shall exceed 10°. The total arc of blind sectors shall not exceed 20°. The clear sectors between blind sectors shall be at least 5°. However, in the view described in paragraph (a)(i), each individual blind sector shall not exceed 5°.
- (iii) The horizontal field of vision from the conning position shall extend over an arc of not less than 225°, that is from right ahead to not less than 22.5° abaft the beam on either side of the ship.
- (iv) From each bridge wing the horizontal field of vision shall extend over an arc of at least 225°, that is from at least 45° on the opposite bow through right ahead and then from right ahead to right astern through 180° on the same side of the ship.
- (v) From the main steering position the horizontal field of vision shall extend over an arc from right ahead to at least 60° on each side of the ship.
- (vi) The ship's side shall be visible from the bridge wing.
- (vii) The height of the lower edge of the navigation bridge front windows above the bridge deck shall be kept as low as possible. In no case shall the lower edge present an obstruction to the forward view as described in this regulation.
- (viii) The upper edge of the navigation bridge front windows shall allow a forward view of the horizon, for a person with a height of eye of 1,800 mm above the bridge deck at the conning position, when the ship is pitching in heavy seas. The Administration, if satisfied that a 1,800 mm height of eye is unreasonable and impractical, may allow reduction of the height of eye but not to less than 1,600 mm.

(ix) Windows shall meet the following requirements:

- (1) framing between navigation bridge windows shall be kept to a minimum and not be installed immediately forward of any workstation;
- (2) to help avoid reflections, the bridge front windows shall be inclined from the vertical plane top out, at an angle of not less than 10° and not more than 25°;
- (3) polarized and tinted windows shall not be fitted; and
- (4) at all times regardless of weather conditions, at least two of the navigation bridge front windows shall provide a clear view, and in addition depending on the bridge configuration, an additional number of windows shall provide a clear view.

(b) Ships constructed before 1 July 1998 shall, where practicable, meet the requirements of (a)(i) and (a)(ii). However, structural alterations or additional equipment need not be required.

(c) With ships of unconventional design which, in the opinion of the Administration cannot comply with this regulation, arrangements shall be provided to achieve a level of visibility that is as near as practical to those prescribed in this regulation."

RESOLUTION MSC.31(63)
adoptée le 23 mai 1994

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 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 (Convention SOLAS), ci-après dénommée "la Convention", relatif aux procédures d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion des dispositions du chapitre I,

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

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention qui figurent dans les annexes à la présente résolution;
2. DECIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que :
 - a) les amendements qui figurent à l'annexe 1 seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 1995; et
 - b) les amendements qui figurent à l'annexe 2 seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 1998;

à moins que, avant ces dates, 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 à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention :
 - a) les amendements qui figurent à l'annexe 1 entreront en vigueur le 1er janvier 1996; et
 - b) les amendements qui figurent à l'annexe 2 entreront en vigueur le 1er juillet 1998;

lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues 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 des textes des amendements figurant dans les annexes à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la résolution et de ses annexes aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.

ANNEXE 1

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

Règle V/8-1 - Systèmes de comptes rendus de navires

1 Ajouter la nouvelle règle V/8-1 ci-après :

"Règle 8-1

Systèmes de comptes rendus de navires

- a) Les systèmes de comptes rendus de navires contribuent à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection du milieu marin. Un système de comptes rendus de navires, lorsqu'il a été adopté et mis en oeuvre conformément aux directives et critères élaborés par l'Organisation en application de la présente règle, doit être appliqué par tous les navires, par certaines classes de navires ou par les navires transportant certaines cargaisons, conformément aux dispositions de chaque système ainsi adopté.
- b) L'Organisation est reconnue comme étant le seul organisme international compétent pour élaborer des directives, des critères et des règles sur le plan international en matière de systèmes de comptes rendus de navires. Les Gouvernements contractants doivent soumettre à l'Organisation leurs propositions concernant l'adoption d'un système de comptes rendus de navires. L'Organisation rassemble et diffuse aux Gouvernements contractants tous les renseignements pertinents au sujet de tout système de comptes rendus de navires adopté.
- c) La présente règle et les directives et critères connexes ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploité par ce gouvernement tant que celui-ci les affecte uniquement à un service gouvernemental non commercial; toutefois, ces navires sont encouragés à participer aux systèmes de comptes rendus de navires qui ont été adoptés par l'Organisation conformément à la présente règle.
- d) La décision d'établir un système de comptes rendus de navires appartient au(x) gouvernement(s) intéressé(s). Les dispositions des directives et critères élaborés par l'Organisation doivent être prises en considération aux fins de l'élaboration d'un tel système.

e) Les systèmes de comptes rendus de navires qui ne sont pas soumis pour adoption à l'Organisation ne doivent pas nécessairement satisfaire aux dispositions de la présente règle. Toutefois, les gouvernements qui mettent en oeuvre de tels systèmes sont encouragés à suivre autant que possible les directives et critères arrêtés par l'Organisation. Les Gouvernements contractants peuvent soumettre de tels systèmes à l'Organisation afin qu'elle les reconnaisse.

f) Si deux Gouvernements contractants ou davantage ont un intérêt commun dans une zone particulière, ils devraient formuler des propositions prévoyant un système de comptes rendus de navires coordonné dans le cadre d'un accord. Avant d'examiner une proposition visant à adopter un système de comptes rendus de navires, l'Organisation doit en diffuser les détails aux gouvernements qui ont un intérêt commun dans la zone visée par le système proposé. Lorsqu'un système de comptes rendus de navires coordonné est adopté et mis en place, il doit avoir des procédures et une exploitation uniformes.

g) Lorsqu'un système de comptes rendus de navires a été adopté conformément à la présente règle, le ou les gouvernement(s) intéressé(s) doit (doivent) prendre toutes les mesures voulues pour diffuser tous les renseignements nécessaires pour que le système soit utilisé de manière effective et efficace. Tout système de comptes rendus de navires adopté doit être capable de faciliter le trafic et d'aider les navires en leur fournissant les renseignements dont ils ont besoin. Ces systèmes doivent être exploités conformément aux directives et critères élaborés par l'Organisation en application de la présente règle.

h) Le capitaine d'un navire doit observer les prescriptions des systèmes de comptes rendus de navires adoptés et doit notifier à l'autorité compétente tous les renseignements requis en application des dispositions de chacun des systèmes en question.

i) Tous les systèmes de comptes rendus adoptés et les mesures prises pour faire respecter leur utilisation doivent être conformes au droit international et notamment aux dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer.

j) Aucune disposition de la présente règle ou des directives et critères connexes ne porte atteinte aux droits et obligations que les Gouvernements contractants ont en vertu du droit international ou du régime juridique des détroits internationaux.

k) La participation des navires conformément aux dispositions des systèmes de comptes rendus de navires adoptés doit être gratuite pour tous les navires concernés.

l) L'Organisation doit s'assurer que les systèmes de comptes rendus de navires adoptés sont passés en revue à la lumière des directives et des critères élaborés par l'Organisation."

Règle V/15-1 - Dispositifs de remorquage d'urgence à bord des navires-citernes

2 Ajouter la nouvelle règle V/15-1 ci-après :

"Règle 15-1

Dispositifs de remorquage d'urgence à bord des navires-citernes

a) Aux fins de la présente règle, les navires-citernes incluent les pétroliers tels qu'ils sont définis à la règle II-1/2.12, les navires-citernes pour produits chimiques tels qu'ils sont définis à la règle VII/8.2 et les transporteurs de gaz tels qu'ils sont définis à la règle VII/11.2.

b) Un dispositif de remorquage d'urgence doit être installé à l'avant et à l'arrière de tous les navires-citernes dont le port en lourd, tel qu'il est défini à la règle II-1/3.21, est d'au moins 20 000 tonnes et qui sont construits le 1er janvier 1996 ou après cette date. A bord des navires-citernes construits avant le 1er janvier 1996, ces dispositifs doivent être installés lors de la première mise en cale sèche prévue après le 1er janvier 1996 et au plus tard le 1er janvier 1999. L'Administration doit approuver la conception et la construction des dispositifs de remorquage en tenant compte des Directives élaborées par l'Organisation."

ANNEXE 2

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

Règle II-2/15 - Dispositions relatives au combustible liquide, à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables

1 Ajouter ce qui suit après le titre :

"(Les paragraphes 2.9 à 2.12 de la présente règle s'appliquent à tous les navires)".

2 Après l'alinéa .8 du paragraphe 2, ajouter les nouveaux alinéas .9 à .12 ci-après :

.9 Tous les tuyautages extérieurs d'alimentation en combustible à haute pression situés entre les pompes à combustible à haute pression et les injecteurs de combustible doivent être pourvus d'un système de gainage capable de contenir le combustible en cas de défaillance du tuyautage à haute pression. Le gainage est constitué d'un tuyautage externe à l'intérieur duquel a été placé le tuyautage de combustible à haute pression, le tout formant un assemblage permanent. Le système de gainage doit comporter un moyen permettant de récupérer les fuites et des dispositifs doivent être prévus pour déclencher une alarme en cas de défaillance d'un tuyautage de combustible.

.10 Toutes les surfaces dont la température dépasse 220°C et avec lesquelles le combustible pourrait entrer en contact en cas de défaillance du circuit de combustible doivent être convenablement isolées.

.11 Les tuyautages de combustible liquide doivent être munis d'écrans ou autres dispositifs de protection appropriés pour éviter dans toute la mesure du possible que le combustible liquide ne coule ou ne soit projeté sur des surfaces chaudes, dans des prises d'air des machines ou autres sources d'inflammation. Le nombre de joints dans les circuits de tuyautages doit être réduit au minimum.

.12 Les navires construits avant le 1er juillet 1998 doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2.9 à 2.11 au plus tard le 1er juillet 2003; toutefois, à la place du système de gainage prévu au paragraphe 2.9, on peut installer un écran approprié sur les machines dont la puissance est inférieure ou égale à 375 kW et dont les pompes à injection de combustible desservent deux ou plusieurs injecteurs."

3 Dans le paragraphe 3 existant, remplacer "2.7 et 2.8" par "2.7, 2.8, 2.10 et 2.11".

4 Dans le paragraphe 4 existant, remplacer "2.4 et 2.6" par "2.4, 2.6, 2.10 et 2.11".

5 Supprimer le paragraphe 5.1 existant et renuméroter les paragraphes 5.2 et 5.3 qui deviennent les paragraphes 5.1 et 5.2.

Règle V/3 - Information requise dans les messages de danger

6 Au paragraphe b), remplacer "Tempêtes tropicales (ouragans aux Antilles, typhons dans la mer de Chine, cyclones dans l'océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions)" par "Tempêtes tropicales".

Règle V/4 - Services météorologiques

7 Au paragraphe b) ii), remplacer "Transmettre journallement par voie radioélectrique" par "Transmettre deux fois par jour, par radio".

Règle V/22 - Visibilité à la passerelle de navigation

8 Ajouter la nouvelle règle V/22 ci-après :

"Règle 22

Visibilité à la passerelle de navigation

a) Les navires dont la longueur, telle que définie à la règle III/3.10, est d'au moins 45 m, construits le 1er juillet 1998 ou après cette date, doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

- i) depuis le poste d'où le navire est commandé, la vue de la surface de la mer à l'avant de l'étrave ne doit pas être obstruée sur plus de deux longueurs de navire ou sur plus de 500 mètres, si cette seconde distance est inférieure, sur 10° d'un bord et de l'autre, dans toutes les conditions de tirant d'eau, d'assiette et de charge en pontée;
- ii) aucune des zones aveugles créées par la carquaison, des appareils de levage ou d'autres obstacles situés à l'extérieur de la timonerie sur l'avant du travers qui obstruent la vue de la surface de la mer depuis le poste d'où le navire est commandé ne doit dépasser 10°. L'arc total des zones aveugles ne doit pas dépasser 20°. Les secteurs dégagés situés entre des zones aveugles doivent être supérieurs à 5°. Toutefois, la visibilité décrite à l'alinéa a) i) ne doit comporter aucune zone obstruée supérieure à 5°;
- iii) le champ de vision horizontal depuis le poste d'où le navire est commandé doit représenter un arc d'au moins 225°, qui s'étend depuis l'avant jusqu'à 22,5° au moins sur l'arrière du travers, d'un bord et de l'autre du navire;
- iv) depuis chacun des ailerons de passerelle, le champ de vision horizontal doit représenter un arc d'au moins 225° qui commence à l'avant, sur le bord opposé, à 45° au moins par rapport à l'axe du navire et s'étend à l'arrière, sur le même bord, à 180° par rapport à l'axe du navire;
- v) depuis le poste de barre principal, le champ de vision horizontal à l'avant doit représenter un arc de 60° au moins de part et d'autre de l'axe du navire;
- vi) le bordé du navire doit être visible depuis l'aileron de passerelle;

- vii) le bord inférieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit se trouver à une hauteur au-dessus du pont aussi faible que possible. Ce bord inférieur ne doit en aucun cas faire obstacle à la visibilité vers l'avant décrite dans la présente règle;
 - viii) le bord supérieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit permettre à une personne dont les yeux se trouvent à une hauteur de 1 800 mm au-dessus du pont du château de voir l'horizon vers l'avant depuis le poste d'où le navire est commandé lorsque le navire tangue par mer forte. Si l'Administration estime qu'une hauteur d'yeux de 1 800 mm n'est ni raisonnable ni pratique, elle peut la réduire jusqu'à un minimum de 1 600 mm;
 - ix) les fenêtres doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :
 - 1) les montants d'encadrement des fenêtres de la passerelle de navigation doivent être de dimensions aussi réduites que possible et ne pas se trouver exactement à l'avant d'un poste de travail quelconque;
 - 2) afin de contribuer à éviter les reflets, les fenêtres avant de la passerelle doivent former avec la verticale un angle de 10° au moins et de 25° au plus, la partie supérieure des fenêtres étant en surplomb;
 - 3) le vitrage des fenêtres ne doit être ni polarisé, ni teinté; et
 - 4) quelles que soient les conditions météorologiques, il doit être possible, en permanence, de voir clairement à travers deux au moins des fenêtres avant de la passerelle de navigation et de plus, en fonction de la configuration de la passerelle, à travers un nombre additionnel de fenêtres offrant une vue dégagée.
- b) Les navires construits avant le 1er juillet 1998 doivent, si cela est possible dans la pratique, satisfaire aux prescriptions des paragraphes a) i) et a) ii). Toutefois, il n'est pas nécessaire d'exiger que des modifications soient apportées à leur structure ou que du matériel soit prévu en supplément.
- c) Lorsque l'Administration juge que la présente règle ne peut être appliquée à des navires en raison de leur conception inhabituelle, il convient de prévoir des agencements qui assurent un niveau de visibilité aussi proche que possible du niveau prescrit dans la présente règle."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.31(63)
принята 23 мая 1994 года

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

Комитет по безопасности на море,

ссылаясь на пункт "b" статьи 28 Конвенции о Международной морской организации, касающийся функций Комитета,

ссылаясь далее на пункт "b" статьи VIII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 года, далее именуемой "Конвенция", касающийся процедур внесения поправок в Приложение к Конвенции, за исключением положений главы I,

рассмотрев на своей шестьдесят третьей сессии поправки к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии с подпунктом "i" пункта "b" ее статьи VIII,

1. одобряет, в соответствии с подпунктом "iv" пункта "b" статьи VIII Конвенции, поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложениях к настоящей резолюции;

2. постановляет, в соответствии с подпунктом "vi) 2) bb" пункта "b" статьи VIII Конвенции, что:

- a) поправки, изложенные в приложении 1, считаются принятыми 1 июля 1995 года; и
- b) поправки, изложенные в приложении 2, считаются принятыми 1 января 1998 года,

если до этих дат 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 принять к сведению, что в соответствии с подпунктом "vii) 2" пункта "b" статьи VIII Конвенции:

- a) поправки, изложенные в приложении 1, вступают в силу 1 января 1996 года; и
- b) поправки, изложенные в приложении 2, вступают в силу 1 июля 1998 года,

после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше.

4. просит Генерального секретаря, в соответствии с подпунктом "v" пункта "b" статьи VIII Конвенции, направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложениях, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;

5. просит далее Генерального секретаря направить копии резолюции и ее приложений членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

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

Правило 8-1 главы V - Системы судовых сообщений

1 Добавляется новое правило 8-1 главы V следующего содержания:

"Правило 8-1

Системы судовых сообщений

a) Системы судовых сообщений содействуют безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судоходства и защите морской среды. В соответствии с настоящим правилом система судовых сообщений, принятая и применяемая в соответствии с руководством и критериями, разработанными Организацией, должна применяться всеми судами или определенными видами судов или судами, перевозящими определенные грузы, в соответствии с положениями каждой принятой системы.

b) Организация признается единственным международным органом по разработке на международном уровне руководства, критериев и правил, касающихся систем судовых сообщений. Договаривающиеся правительства направляют Организации предложения по системам судовых сообщений для принятия. Организация осуществляет обзор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любой принятой системы судовых сообщений.

c) Настоящее правило и относящиеся к нему руководство и критерии не распространяются на любой военный корабль, вспомогательный корабль военно-морского флота или другое судно, принадлежащее Договаривающемуся правительству или эксплуатируемое им и используемое в данное время только на правительственной некоммерческой службе; однако таким судам рекомендуется участвовать в системах судовых сообщений, принятых в соответствии с настоящим правилом.

d) Принятие мер по установлению системы судовых сообщений является ответственностью соответствующего правительства или правительств. При разработке таких систем должны учитываться положения руководства и критерии, разработанные Организацией.

e) Системы судовых сообщений, не представленные Организации для принятия, не обязательно должны соответствовать положениям настоящего правила. Однако правительства, применяющие такие системы, призываются соблюдать, насколько это возможно, руководство и критерии, разработанные Организацией. Договаривающиеся правительства могут представить такие системы в Организацию для признания.

f) Если два правительства или более имеют общий интерес в конкретном районе, они должны сформулировать предложения по скоординированной системе судовых сообщений на основе имеющегося между ними соглашения. До того как приступить к предложению по принятию

системы судовых сообщений, Организация должна разослать подробные данные такого предложения тем правительствам, у которых имеется общий интерес в районе, на который распространяется предложенная система. Если скоординированная система судовых сообщений принимается и устанавливается, она должна иметь единообразные процедуры и методы работы.

g) После принятия системы судовых сообщений в соответствии с настоящим правилом заинтересованное правительство или правительства принимают все необходимые меры для распространения любой информации, необходимой для действенного и эффективного применения системы. Любая принятая система судовых сообщений должна быть способна взаимодействовать с другими системами и оказывать помощь судам в предоставлении информации, если это необходимо. Такие системы должны эксплуатироваться в соответствии с руководством и критериями, разработанными Организацией в соответствии с настоящим правилом.

h) Капитан судна должен соблюдать требования принятых систем судовых сообщений и передавать соответствующим властям всю информацию, которая необходима согласно положениям каждой такой системы.

i) Все принятые системы судовых сообщений, а также действия, предпринятые для обеспечения выполнения требований этих систем, должны соответствовать международному праву, включая соответствующие положения Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

j) Ничто в настоящем правиле или относящихся к нему руководстве и критериях не должно наносить ущерба правам и обязанностям государств согласно международному праву или правовому режиму международных проливов.

k) Участие судов в соответствии с положениями принятых систем судовых сообщений является бесплатным для этих судов.

l) Организация должна обеспечивать, чтобы принятые системы судовых сообщений пересматривались согласно руководству и критериям, разработанным Организацией."

Правило 15-1 главы V - Аварийные буксирные устройства на танкерах

2 Добавляется новое правило 15-1 главы V следующего содержания:

"Правило 15-1

Устройство аварийной буксировки танкеров

a) Для целей настоящего правила танкеры включают нефтяные танкеры, определенные в пункте 12 правила 2 главы II-1, танкеры-химовозы, определенные в пункте 2 правила 8 главы VII, и газовозы, определенные в пункте 2 правила 11 главы VII.

б) Устройство аварийной буксировки должно быть оборудовано в обеих оконечностях на борту всех танкеров дедвейтом не менее 20 000 т, определенных в пункте 21 правила 3 главы II-1, построенных 1 января 1996 года или после этой даты. На танкерах, построенных до 1 января 1996 года, такое устройство должно быть оборудовано при первом плановом доковании после 1 января 1996 года, но не позднее 1 января 1999 года. Проект и конструкция устройства буксировки должны быть одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией."

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

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

Правило 15 главы II-2 - Меры, связанные с жидким топливом,
смазочными маслами и другими воспламеняющимися нефтепродуктами

1 После заголовка добавляется следующий текст:

"(Пункты 2.9-2.12 настоящего правила применяются ко всем судам)"

2 После существующего подпункта .8 пункта 2 добавляются следующие новые подпункты .9-.12:

.9 Все наружные топливные трубопроводы на участках от топливных насосов до форсунок должны быть помещены в систему закрытых трубопроводов, способную удерживать тепло при утечках в трубопроводах высокого давления. Эта система состоит из наружного трубопровода, в который помещен топливный трубопровод высокого давления, образуя неразъемную конструкцию. Система наружного трубопровода должна иметь средства сбора протечек и должны быть предусмотрены меры и устройства подачи аварийно-предупредительного сигнала при течи в топливном трубопроводе.

.10 Все поверхности с температурой выше 220°C, на которые может попасть топливо в результате разрыва топливной системы, должны быть надлежащим образом покрыты изоляцией.

.11 Трубопроводы топливной системы должны быть экранированы или защищены другим подходящим образом, с тем чтобы избежать, насколько это практически возможно, разбрызгивания или утечки нефти на горячие поверхности либо попадания ее в воздухозаборники механизмов или другие источники воспламенения. Количество соединений в таких системах трубопроводов должно быть сведено к минимуму.

.12 Суда, построенные до 1 июля 1998 года, должны отвечать требованиям пунктов 2.9-2.11 не позднее 1 июля 2003 года, за исключением того, что в двигателях мощностью на выходе 375 кВт или менее, где топливные насосы обслуживают более чем одну форсунку, может использоваться подходящее закрытие как альтернатива системе наружных топливных трубопроводов, требуемой пунктом 2.9."

3 Слова "2.7 и 2.8" в существующем пункте 3 заменяются словами "2.7, 2.8, 2.10 и 2.11".

4 Слова "2.4 и 2.6" в существующем пункте 4 заменяются словами "2.4, 2.6, 2.10 и 2.11".

5 Существующий пункт 5.1 исключается, а нумерация пунктов 5.2 и 5.3 изменяется на 5.1 и 5.2.

Правило 3 главы V - Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях

6 В пункте "b" фраза "О тропических штормах (ураганах в Вест-Индии, тайфунах в Китайских морях, циклонах в индийских водах и штормах аналогичного характера в других районах)" заменяется фразой "О тропических штормах".

Правило 4 главы V - Метеорологические службы

7 В подпункте "ii" пункта "b" фраза "Ежедневно передавать радиобюллетени" заменяется фразой "Дважды в день передавать радиобюллетени".

Правило 22 главы V - Видимость с ходового мостика

8 Добавляется следующее новое правило 22 главы V:

"Правило 22

Видимость с ходового мостика

- а) Суда длиной не менее 45 м, определенные в пункте 10 правила 3 главы III, построенные 1 июля 1998 года или после этой даты, должны отвечать следующим требованиям:
- i) Обзор поверхности моря с поста управления судном не должен быть затенен на расстоянии более чем 2 длины судна или 500 м, смотря по тому, что меньше, впереди носовой оконечности до 10° на каждый борт, независимо от осадки судна, дифферента и палубного груза.
 - ii) Никакой теневой сектор, создаваемый грузом, грузовым устройством или другими препятствиями, находящимися впереди за пределами рулевой рубки, которые затрудняют обзор поверхности моря с места управления судном, не должен превышать 10° . Суммарный теневой сектор не должен превышать 20° . Секторы беспрепятственного обзора между теневыми секторами не должны быть менее 5° . Однако при обзоре, указанном в подпункте "i" пункта "a", каждый отдельный теневой сектор не должен превышать 5° .
 - iii) Горизонтальный обзор с места управления судном должен обеспечиваться в секторе, не меньшем чем 225° , т.е. от направления прямо по носу до не менее $22,5^\circ$ позади траверза каждого борта.
 - iv) С каждого крыла мостика горизонтальный обзор должен обеспечиваться в секторе не менее 225° , т.е. не менее, чем 45° с противоположного борта через нос и до 180° к корме с того же самого борта судна.
 - v) С главного поста управления рулем горизонтальный обзор должен обеспечиваться в секторе от направления прямо по носу до не менее 60° на каждый борт судна.

- vi) Борт судна должен быть виден с крыла мостика.
 - vii) Высота нижней кромки передних окон ходового мостика над палубой мостика должна быть как можно меньше. Ни в коем случае нижняя кромка не должна представлять помехи обзору вперед, как описано в настоящем правиле.
 - viii) Верхняя кромка передних окон ходового мостика должна обеспечивать возможность обзора вперед с места управления судном для человека, глаза которого находятся на высоте 1 800 мм от палубы мостика, когда судно испытывает сильную килевую качку. Администрация может снизить требуемую высоту расположения глаз, но не ниже 1 600 мм, если она убеждена, что высота 1 800 мм не является обоснованной и практически осуществимой.
 - ix) Окна должны отвечать следующим требованиям:
 - 1) пространство между окнами ходового мостика должно быть минимальным и не располагаться непосредственно перед любым рабочим местом вахтенного;
 - 2) для того чтобы избежать отражения, передние окна мостика должны иметь наклон от вертикали, выступая в своей верхней части наружу на угол не менее 10° и не более 25° ;
 - 3) в окна не должны устанавливаться поляризованные и тонированные стекла; и
 - 4) независимо от условий погоды должен всегда обеспечиваться ясный обзор через, по крайней мере, два передних окна ходового мостика и, в зависимости от конфигурации мостика, дополнительное количество окон с ясным обзором.
- b) Суда, построенные до 1 июля 1998 года, насколько это практически возможно, должны отвечать требованиям подпунктов "i" и "ii" пункта "а". Однако конструктивные изменения этих судов или установка на них дополнительного оборудования не требуются.
- с) Суда нетрадиционного типа, которые, по мнению Администрации, не могут удовлетворять требованиям настоящего правила, должны быть обеспечены мерами и устройствами, позволяющими достичь видимости, которая, как можно полнее с практической точки зрения, отвечает требованиям настоящего правила."

RESOLUCION MSC.31(63)
aprobada el 23 de mayo de 1994

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

HABIENDO EXAMINADO EN SU 63° 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 los anexos de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que:

- a) las enmiendas que figuran en el anexo 1 se considerarán aceptadas el 1 de julio de 1995; y
- b) las enmiendas que figuran en el anexo 2 se considerarán aceptadas el 1 de enero de 1998;

a menos que, con anterioridad a 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, de conformidad con el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio:

- a) las enmiendas que figuran en el anexo 1 entrarán en vigor el 1 de enero de 1996; y
- b) las enmiendas que figuran en el anexo 2 entrarán en vigor el 1 de julio de 1998;

una vez que hayan sido aceptadas con arreglo al párrafo 2 supra;

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 los anexos a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de sus anexos a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO 1

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

Regla V/8-1 - Sistemas de notificación para buques

1 Se añade la nueva regla V/8-1 siguiente:

"Regla 8-1

Sistemas de notificación para buques

- a) Los sistemas de notificación para buques contribuyen a la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y eficacia de navegación y la protección del medio marino. Cuando se apruebe e implante un sistema de notificación para buques de conformidad con las directrices y los criterios elaborados por la Organización en virtud de la presente regla, será utilizado por todos los buques o ciertas clases de buques o los buques que transporten ciertas cargas, de acuerdo con las disposiciones correspondientes de tal sistema aprobado.
- b) La Organización es el único órgano internacional reconocido para elaborar directrices, criterios y reglas aplicables a nivel internacional a los sistemas de notificación para buques. Los Gobiernos Contratantes enviarán a la Organización para su aprobación las propuestas sobre los sistemas de notificación para buques. La Organización recopilará y distribuirá entre los Gobiernos Contratantes toda la información pertinente relativa a cualquier sistema de notificación para buques que se haya aprobado.
- c) La presente regla y sus directrices y criterios conexos no son aplicables a ningún buque de guerra, unidad naval auxiliar u otro buque que sea propiedad o esté explotado por un Gobierno Contratante y que se utilice únicamente por el momento para un servicio oficial no comercial; sin embargo, se insta a que tales buques participen en los sistemas de notificación para buques que se hayan aprobado de conformidad con la presente regla.
- d) La iniciación de medidas para el establecimiento de un sistema de notificación para buques es responsabilidad del gobierno o de los gobiernos interesados. Al elaborar tales sistemas se tendrán en cuenta las disposiciones de las directrices y los criterios elaborados por la Organización.
- e) Los sistemas de notificación para buques que no se hayan presentado a la Organización para su aprobación no necesitan cumplir necesariamente con la presente regla. Sin embargo, se insta a los gobiernos que implanten tales sistemas a que, siempre que sea factible, se ajusten a las directrices y los criterios elaborados por la Organización. Los Gobiernos Contratantes podrán presentar sistemas de este tipo a la Organización y solicitar su reconocimiento.

- f) Cuando uno o más gobiernos tengan intereses comunes en una determinada zona, deberán formular propuestas sobre un sistema coordinado de notificación para buques que se base en un acuerdo establecido entre ellos. Antes de proceder al examen de una propuesta presentada para la aprobación de un sistema de notificación para buques, la Organización distribuirá los detalles de la propuesta entre los gobiernos que tengan intereses comunes en la zona que abarque el sistema propuesto. Cuando se apruebe y establezca un sistema coordinado de notificación para buques, sus procedimientos y operaciones tendrán un carácter uniforme.
- g) Una vez aprobado un sistema de notificación para buques de conformidad con la presente regla, el gobierno o los gobiernos interesados tomarán todas las medidas necesarias a fin de difundir cualquier información que se precise para la utilización eficaz y efectiva de dicho sistema. Todo sistema aprobado de notificación para buques dispondrá de la capacidad de intercomunicación y de medios para ayudar a los buques facilitándoles información siempre que sea necesario. Tales sistemas funcionarán de conformidad con las directrices y los criterios elaborados por la Organización en virtud de la presente regla.
- h) El capitán de un buque cumplirá con las prescripciones del sistema aprobado de notificación para buques y proporcionará a la autoridad apropiada toda la información exigida de conformidad con las disposiciones de cada sistema.
- i) Todos los sistemas aprobados de notificación para buques y todas las medidas adoptadas para imponer la observancia de tales sistemas estarán de acuerdo con el derecho internacional, incluidas las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- j) Nada de lo dispuesto en la presente regla o en las directrices y los criterios conexos afectará a los derechos y obligaciones de los gobiernos en virtud del derecho internacional o del régimen jurídico de los estrechos internacionales.
- k) La participación de los buques de conformidad con las disposiciones de los sistemas aprobados de notificación para buques será gratuita para los buques interesados.
- l) La Organización se cerciorará de que los sistemas aprobados de notificación para buques se examinan de acuerdo con las directrices y los criterios elaborados por la Organización."

Regla V/15-1 - Medios de remolque de emergencia en los buques tanque

- 2 Se añade la nueva regla V/15-1 siguiente:

"Regla 15-1

Medios de remolque de emergencia en los buques tanque

- a) A los efectos de la presente regla, los buques tanque incluyen los petroleros, según están definidos en la regla II-1/2.12, los buques tanque quimiqueros, según están definidos en la regla VII/8.2 y los buques gaseros, según están definidos en la regla VII/11.2.

- b) Se instalará un dispositivo de remolque de emergencia a proa y popa en los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas como se define en el párrafo 3.21 de la regla II-1, construidos el 1 de enero de 1996 o posteriormente. En el caso de los buques tanque construidos con anterioridad al 1 de enero de 1996 dicho dispositivo se instalará en su primera entrada en dique seco, a partir del 1 de enero de 1996 y a más tardar el 1 de enero de 1999. El proyecto y construcción del dispositivo de remolque habrá de ser aprobado por la Administración basándose en las directrices elaboradas por la Organización."

ANEXO 2

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

Regla II-2/15 - Medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables

1 Se añade el texto siguiente después del título:

"(Los párrafos 2.9 a 2.12 de la presente regla son aplicables a todos los buques)"

2 Se añaden los nuevos subpárrafos .9 a .12 siguientes después del actual subpárrafo .8 del párrafo 2:

.9 Todas las tuberías exteriores del suministro de combustible a alta presión que se encuentren entre las bombas de combustibles a alta presión y los inyectores de combustible estarán protegidas con un sistema de encamisado que pueda contener al combustible en caso de fallo de la tubería a alta presión. Una tubería encamisada consta de una tubería exterior dentro de la que se coloca una tubería de combustible a alta presión formando un conjunto permanente. El sistema de encamisado contendrá medios para recoger las fugas y se dispondrán medidas para que se active una alarma en caso de fallo de la tubería de combustible.

.10 Todas las superficies que estén a una temperatura superior a 220°C y sobre las que pueda proyectarse el combustible debido a un fallo del sistema de combustible se hallarán debidamente aisladas.

.11 Las tuberías de combustible líquido estarán apantalladas o debidamente protegidas por algún otro medio para evitar, en tanto que sea posible, que los chorros o fugas de combustible se dirijan hacia superficies calientes, las tomas de aire de las máquinas u otras fuentes de ignición. El número de uniones de tales sistemas de tuberías se reducirá al mínimo.

.12 Los buques construidos antes del 1 de julio de 1998 cumplirán con las prescripciones de los párrafos 2.9 a 2.11 en fecha no posterior al 1 de julio de 2003, salvo que en motores de potencia igual o inferior a 375 kW que tengan unas bombas inyectoras de combustible que alimenten a más de un inyector se podrá utilizar una envuelta adecuada como alternativa al sistema de encamisado que se especifica en el párrafo 2.9."

3 Las palabras "2.7 y 2.8" del actual párrafo 3 se sustituyen por "2.7, 2.8, 2.10 y 2.11".

4 Las palabras "2.4 y 2.6" del actual párrafo 4 se sustituyen por "2.4, 2.6, 2.10 y 2.11".

5 Se suprime el actual párrafo 5.1 y se modifica la numeración de los párrafos 5.2 y 5.3 de modo que pasen a ser 5.1 y 5.2.

Regla V/3 - Información que debe figurar en los mensajes de peligro

6 En el párrafo b), sustitúyase la frase "Tempestades tropicales (huracanes en las Antillas, tifones en el Mar de China, ciclones en aguas de la India y tempestades de naturaleza análoga en otras regiones)" por "Tempestades tropicales".

Regla V/4 - Servicios meteorológicos

7 En el párrafo b) ii), sustitúyase "emitir diariamente por radio" por "emitir dos veces al día por radio".

Regla V/22 - Visibilidad desde el puente de navegación

8 Se añade la nueva regla V/22 siguiente:

"Regla 22

Visibilidad desde el puente de navegación

a) Los buques de eslora no inferior a 45 m, según está definida en la regla III/3.10, construidos el 1 de julio de 1988 o posteriormente cumplirán las siguientes prescripciones:

- i) la vista de la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra no deberá quedar oculta en más del doble de la eslora, o de 500 m, si esta longitud es menor, a proa de las amuras y a 10° a cada banda en todas las condiciones de calado, asiento y cubierta;
- ii) ningún sector ciego debido a la carga, el equipo de manipulación de la carga u otras obstrucciones que haya fuera de la caseta de gobierno a proa del través, que impida la vista de la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra excederá de 10°. El arco total de sectores ciegos no excederá de 20°. Los sectores despejados entre sectores ciegos serán de 5° como mínimo. No obstante, en el campo de visión descrito en el párrafo a) i), cada sector ciego no excederá de 5°;
- iii) el campo de visión horizontal desde el puesto de órdenes de maniobra abarcará un arco no inferior a 225° que se extienda desde la línea de proa hasta 22,5° a popa del través en ambas bandas del buque;
- iv) desde cada alerón del puente, el campo de visión horizontal abarcará un arco de 225° como mínimo que se extienda 45° en la amura de la banda opuesta a partir de la línea de proa, más 180° de proa a popa en la propia banda;
- v) desde el puesto principal de gobierno, el campo de visión horizontal abarcará un arco que vaya desde proa hasta 60° como mínimo a cada lado del eje del buque;
- vi) el costado del buque será visible desde el alerón del puente;

- vii) la altura del borde inferior de las ventanas delanteras del puente de navegación sobre el nivel de la cubierta del puente será la mínima posible. El borde inferior no constituirá en ningún caso una obstrucción de la vista hacia proa según se describe en esta regla;
 - viii) el borde superior de las ventanas delanteras del puente de navegación permitirá que un observador cuyos ojos disten 1 800 mm de la cubierta del puente pueda ver el horizonte a proa desde el puesto de órdenes de maniobra cuando el buque cabecee en mar encrespada. Si la Administración considera que la distancia de 1 800 mm del nivel de los ojos a la cubierta no es razonable ni posible podrá permitir que se reduzca, pero no a menos de 1 600 mm;
 - ix) las ventanas cumplirán con las prescripciones siguientes:
 - 1) se reducirá al mínimo la presencia de elementos estructurales entre las ventanas del puente de navegación y no se instalará ninguno de ellos inmediatamente delante de cualquier puesto de servicio;
 - 2) a fin de evitar reflejos, las ventanas delanteras del puente estarán inclinadas con respecto al plano vertical, con el tope hacia afuera, un ángulo no inferior a 10° ni superior a 25°;
 - 3) no se instalarán ventanas con cristal polarizado o ahumado;
 - 4) en todo momento, e independientemente de las condiciones meteorológicas, dos de las ventanas frontales del puente de navegación como mínimo proporcionarán una visión clara, y además, dependiendo de la configuración del puente, habrá otras ventanas que proporcionen dicha visión clara.
- b) Siempre que sea factible, los buques construidos antes del 1 de julio de 1998 cumplirán con las prescripciones del a) i) y del a) ii). No obstante, no se requerirán modificaciones estructurales o equipo adicional.
- c) En los buques de proyecto no tradicional que, a juicio de la Administración, no puedan cumplir con la presente regla, se tomarán medidas para obtener un nivel de visibilidad que se aproxime tanto como sea factible al prescrito en la presente regla."

此件系国际海事组织海上安全委员会第六十三次会议按照《1974年国际海上人命安全公约》第VIII条于1994年5月23日通过并载于该委员会第MSC.31(63)号决议附件中的该公约修正案案文的核证无误副本；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 sixty-third session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 23 May 1994 in conformity with article VIII thereof and set out in the annexes to resolution MSC.31(63) 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 23 mai 1994 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa soixante-troisième session, conformément aux dispositions de l'article VIII de la Convention, et figurant dans les annexes de la résolution MSC.31(63) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

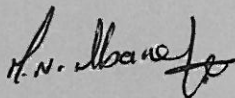
ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ ПОДЛИННОГО текста поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, одобренных на шестьдесят третьей сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации 23 мая 1994 года в соответствии со статьей VIII Конвенции и изложенных в приложении к резолюции Комитета MSC.31(63), 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 en el 63º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional el 23 de mayo de 1994 de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII de ese Convenio, texto que constituye los anexos de la resolución MSC.31(63) del Comité y cuyo original ha sido 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,

4 X 1994