

《1974年国际海上人命安全公约》的  
1996年修正案

(第 MSC.57(67)号决议)

---

1996 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION  
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974  
(Resolution MSC.57(67))

---

AMENDEMENTS DE 1996 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER  
(Résolution MSC.57(67))

---

ПОПРАВКИ 1996 ГОДА  
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ  
ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

(Резолюция MSC.57(67))

---

ENMIENDAS DE 1996 AL CONVENIO INTERNACIONAL  
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974  
(Resolución MSC.57(67))



**第 MSC.57(67)号决议**  
**( 1996 年 12 月 5 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》关于本委员会职责的第 28(b)条，

还忆及《 1974 年国际海上人命安全公约》（以下简称“本公约”）关于除本公约附件第 I 章规定外的修正程序的第 VIII(b)条，

在其第六十七次会议上，审议了根据本公约第 VIII(b)(i)条提议并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，其文本载于本决议的附件中；
2. 按照本公约第 VIII(b)(vi)(2)(bb)条决定：这些修正案将于 1998 年 1 月 1 日被视为已获接受，除非在该日期前，有超过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 50%的缔约政府通知反对这些修正案；
3. 提请各缔约政府注意，按照本公约第 VIII(b)(vii)(2)条，这些修正案按照上述第 2 段获得接受后，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文本的核证副本转发给公约的所有缔约政府；
5. 还要求秘书长将本决议及其附件的副本转发给非本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》修正案

第 II-1 章

构造—分舱和稳性、机电设备

A-1 部分 — 船舶结构

- 1 第 II-1 章 A-1 部分新增以下第 3-3 和 3-4 条:

**“第 3-3 条**

**安全通向液货船船首**

1 就本条和第 3-4 条而言,液货船包括第 2.12 条所定义的油轮、第 VII/8.2 条所定义的化学品船和第 VII/11.2 条所定义的气体运输船。

2 1998 年 7 月 1 日或以后建造的所有液货船都应提供即使在恶劣的气候条件下船员仍能安全通向船首的装置。对于 1998 年 7 月 1 日以前建造的液货船,应在 1998 年 7 月 1 日以后的第一次定期坞修时提供这种通向装置,但不得晚于 2001 年 7 月 1 日。这种通向装置应由主管机关根据本组织制定的指南予以认可。

**第 3-4 条**

**液货船上的紧急拖带装置**

1996 年 1 月 1 日或以后建造的不小于 20,000 载重吨的所有液货船上都应在两端装有紧急拖带装置。对于 1996 年 1 月 1 日以前建造的液货船,应在 1996 年 1 月 1 日以后的第一次定期坞修时安装这一装置,但不得晚于 1999 年 1 月 1 日。这种装置的设计和构造应由主管机关根据本组织制定的指南予以认可。”

## B 部分 — 分舱与稳性

- 2 在现有第 17 条后新增以下第 17-1 条:

### “第 17-1 条

#### 客船舱壁甲板和货船干舷甲板 以下的外板上的开口

尽管有第 17 条的要求, 1998 年 7 月 1 日或以以后建造的船舶应符合第 17 条的要求, 在提及“限界线”时应被视为是指客船舱壁甲板和货船干舷甲板。”

## C 部分 — 机器设备

### 第 26 条—通则

- 3 在现有第 8 款后新增以下第 9、10、11 款:

“9 如果管系中的非金属膨胀接头位于贯穿船舶侧面的系统中, 并且该贯穿和非金属膨胀接头都位于最深载重水下, 应作为第 I/10(a)条中所述检验的一部分加以检查, 并视必要或按制造商建议的时间间隔进行更换。

10 对船舶安全操作至关重要的操作和维护须知以及船舶机器和设备的机械图纸, 应以使那些在履行其职责时要求能理解此类信息的高级船员或普通船员能看懂的语言来书写。

11 燃油供应舱、沉淀舱和润滑油舱的通风光路的位置和布置应为万一通风光路发生破裂时, 亦不会直接导致溅起的海水或雨水进入的危险。在每艘新船上都应应为船舶推进和关键系统或等效装置所必需的每种船用燃料提供两个燃料油供应舱, 其容量为在推进装置以最大连续额定功率工作和发电机在海上时的一般工作负荷下至少能使用 8 小时。本款只适用于 1998 年 7 月 1 日以后建造的船舶。”

### 第 31 条 - 机器控制

#### 4 在现有第 4 款后新增以下第 5 款:

“ 5 1998 年 7 月 1 日或以以后建造的船舶应符合以下经修正的第 1 到第 4 项的要求:

##### .1 第 1 款由以下文字代替:

“ 1 对船舶推进、控制和安全至关重要的主机和辅机应配备有效的操纵和控制装置。所有对船舶推进、控制和安全起关键作用的控制系统应相互独立,或设计成一个系统失灵不降低另一系统的性能。”;

##### .2 在第 2 项的第 2 和第 3 行,删掉“而机器处所拟有人值班”几个字。

##### .3 第 2.2 项的第一句话由以下文字代替:

“ 2 每个独立推进器应由一单独控制装置进行控制,自动控制所有相关的作业,必要时还应包括防止推进机械过载的装置。”;

##### .4 第 2.4 项由以下文字代替:

“ 4 来自驾驶室的推进机械指令应在主机控制室和操纵台上显示;”;

##### .5 在第 2.6 项末尾新增如下一句:

“还应能在有关机器上或机器附近控制对船舶推进和安全起关键作用的辅机”;和

##### .6 第 2.8、2.8.1 和 2.8.2 项由以下文字代替:

“ 8 在驾驶室、主机控制室内和操纵台上应安装显示器,以指示:

.8.1 固定螺距推进器的转速和转动方向;和

.8.2 可调螺距推进器的转速和螺距位置;”。

## D 部分 — 电气设备

### 第 41 条 — 主电源和照明系统

5 在现有第 4 款后新增以下第 5 款:

“ 5 1998 年 7 月 1 日或以后建造的船舶:

.1 除应符合第 1 到第 3 款的规定以外, 还应符合以下要求:

.1.1 如果主电源为船舶推进和操舵装置之必需, 该系统应布置成: 能向推进和操舵装置和保证船舶安全所必需的设备保持供电, 或当正在工作的任何发电机发生故障时, 能立即恢复供电;

.1.2 应提供卸载或其他等效装置, 以防止本条所要求的发电机持续过载;

.1.3 如果主电源是船舶推进所必需, 主汇流排应至少分成两个部分, 它们通常应由断路继电器或其他经认可的装置加以连接; 只要可能, 发电机组和其他双套设备的连接应在这些部件之间平均分配; 和

.2 不必符合第 4 款的要求。”

### 第 42 条 — 客船应急电源

6 在现有第 3.3 款后新增以下第 3.4 款:

“ 3.4 对于 1998 年 7 月 1 日或以后建造的船舶, 如果电源为恢复推进所必需, 其能量应足以与其它机器一起, 在停电后 30 分钟内使死船状态下的船舶恢复推进。”

### 第 43 条 — 货船应急电源

7 在现有第 3.3 款后新增以下第 3.4 款:

“ 3.4 对于 1998 年 7 月 1 日或以后建造的船舶, 如果电源为恢复推进所必需, 其能量应足以与其他机器一起, 在停电后 30 分钟内使死船状态下的船舶恢复推进。”

**第 II-2 章**  
**构造 - 防火、探火和灭火**  
**A 部分 - 通则**

**第 1 条 - 适用范围**

8 现有第 1.1 款由以下文字代替:

“1.1 除另有明文规定外, 本章应适用于 1998 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶。”

9 现有第 1.3.2 款由以下文字代替:

“2 所有船舶系指 1998 年 7 月 1 日以前或以后建造的船舶。”

10 现有第 2 款由以下文字代替:

“2 除另有明文规定外, 对于 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶, 主管机关应确保其符合经第 MSC.1(XLV)、MSC.6(48)、MSC.13(57)、MSC.22(59)、MSC.24(60)、MSC.27(61)、MSC.31(63)号决议修正的《1974 年国际海上人命安全公约》第 II-2 章中适用的要求。”

11 在第 3.1 款中, “1986 年 7 月 1 日” 的表述改为 “1998 年 7 月 1 日”。

**第 3 条 - 定义**

12 现有第 1 款由以下文字代替:

“1 不燃材料系指某种材料在加热至约 750 °C 时, 既不燃烧, 也不发出足以造成自燃的易燃蒸气, 此系根据《耐火试验程序规则》确定。任何其他材料均为可燃材料。”

13 现有第 2 款由以下文字代替:

“2 标准耐火试验系指将需要试验的舱壁或甲板的样品置于试验炉内, 接近似于标准的时间-温度曲线的温度进行加热。试验方法应符合《耐火试验程序规则》。”

14 把第 3.4 款中的 “139 °C” 换成 “140 °C”。



15 现有第 3.5 款由以下文字代替:

“5 主管机关应要求按《耐火试验程序规则》进行一次舱壁或甲板原型试验, 以确保其满足上述完整性及温升的要求。”

16 把第 4.2 款中的“139 ℃”换成“140 ℃。”

17 现有第 4.4 款由以下文字代替:

“4 主管机关应要求按《耐火试验程序规则》进行一次原型分隔试验, 以确保其满足上述完整性及温升的要求。”

18 现有第 8 款由以下文字代替:

“8 *低播焰性*系指所述表面能有效地限制火焰的蔓延, 此系根据《耐火试验程序规则》确定。”

19 现有第 22-1 款由以下文字代替:

“22-1 *中心控制站*是集中以下控制和指示功能的控制站:

- .1 固定探火和警报系统;
- .2 自动喷水器、探火和警报系统;
- .3 防火门指示板;
- .4 防火门封闭;
- .5 水密门指示板;
- .6 水密门封闭;
- .7 通风扇;
- .8 通用/火灾报警器;
- .9 包括电话在内的通信系统; 和
- .10 公共广播系统的麦克风。”

20 现有第 23.3 款由以下文字代替:

“3 所有帷幔、窗帘和其他悬挂织物材料具有不低于每平方米重 0.8 公斤的毛织品的阻止火焰蔓延的特性, 此系根据《耐火试验程序规则》确定。”

21 现有第 23.4 款由以下文字代替:

“4 所有地板覆盖物具有低播焰性。”

22 现有第 23.6 款由以下文字代替:

“6 所有装饰家具具有阻燃和阻止火焰蔓延的特性, 此系根据《耐火试验程序规则》确定。”

23 新增以下第 23.7 款:

“7 所有卧具材料具有阻燃和阻止火焰蔓延的特性, 此系根据《耐火试验程序规则》确定。”

24 新增以下第 34 款:

“34 《耐火试验程序规则》系指本组织海上安全委员会以第 MSC.61(67)号决议通过的《国际耐火试验程序应用规则》; 此规则可由本组织修正, 只要此种修正案系按本公约关于适用于除附件第 I 章外的修正程序的第 VIII 条的规定通过、生效和实施。”

#### **第 12 条 - 自动喷水器、探火和失火报警系统**

25 现有第 1.2 款由以下文字代替:

“1.2 喷水器的每一分区均应包括声视报警信号装置, 当任一喷水器动作时, 能在一个或几个指示装置中自动发出信号。这种报警系统应能够显示出系统中发生的任何故障。这种装置应能够显示出该系统所服务的哪一分区发生了火灾, 并应在驾驶室内集中显示, 此外, 该装置所发出的声视报警还应设置在驾驶室以外的某一处所, 以确保火警指示能立即被船员收到。”

26 删去现有第 1.2.1 和 1.2.2 款。

#### **第 16 条 - 载客超过 36 人客船以外船舶的通风系统**

27 现有第 1.1 款由以下文字代替:

“1 这些导管应为具有低播焰性的材料。”

28 新增以下第 11 款:

“11 下列装置应按《耐火试验程序规则》进行试验:

- 1 挡火闸, 包括有关操作设备; 和
- 2 穿过“ A ”级分隔的导管。若钢套管系通过铆接或螺栓法兰或焊接的方式直接与通风管连接, 则不需试验。”

### **第 17 条 - 消防员装备**

29 在第 3.1.1 款结尾增加以下内容:

“但是, 对于构成单独主竖区的梯道围壁和不包含第 26.2.2(6)、(7)、(8)或(12)类处所的船舶前、后端主竖区, 不需要额外的消防员装备。”

### **第 18 条 - 杂项**

30 删去该条标题下括号内第一句话中的“和 8”两个字, 而增加下面一句话:

“本条第 8 款适用于 1998 年 7 月 1 日或以后建造的船舶。”

31 现有第 8 款由以下文字代替:

“ 8 有关直升飞机设施的规定应与本组织制订的标准相一致。”

## **B 部分 - 客船的消防安全措施**

### **第 24 条 - 主竖区和水平区**

32 现有第 1.1 款的第三句话用以下文字代替:

“如果第 26.2.2(5)、(9)或(10)类处所位于分隔的一侧或燃油舱位于分隔的两侧, 标准可降低到 A-0。”

### **第 26 条 - 载客超过 36 人的客船舱壁和甲板的耐火完整性**

33 将第 1 款中的“26.1 至 26.4”换成“26.1 和 26.2”, 并在表 26.1 的第 6、7、8 和 9 栏下第四行加上角注符号“d”, 并增加如下一条注释:

“<sup>d</sup> 如果 6、7、8 和 9 类处所完全位于集合地点范围之外, 这些处所的舱壁允许具有“B-0”级完整性。声、视和光装置的控制位置可以被看作是集合地点的一部分。”

### **第 28 条 - 脱险通道**

34 将第 1.10 款结尾的“。”换成“; 和”。

35 新增第.11 款如下:

“.11 在所有载客超过 36 人的客船上, 第 1.10 款和第 41-2.4.7 条的要求还应适用于船员居住区域。”

### 第 30 条 - “A” 级分隔上的开口

36 现有第 4 款由以下文字代替:

“ 4 除动力操纵的水密门和经常封闭的水密门以外, 主竖区舱壁、厨房边壁和梯道围壁上的防火门, 应满足以下要求:

- .1 这些门应为自闭式, 且在朝关闭的相反方向倾斜达  $3.5^{\circ}$  时能够关闭;
- .2 铰链防火门在船舶处于竖直位置时从动作开始到关闭的大约时间应不超过 40 秒, 且不少于 10 秒。滑动防火门在船舶处于竖直位置时从动作开始到关闭的大约平均关闭速度应不高于每秒 0.2 米, 且不低于每秒 0.1 米;
- .3 这些门应能够从连续有人的中央控制站同时或成组地遥控开启, 也能从门的两侧单个地开启。开启用的栓销应具有防止该系统自动复位的开 - 关功能;
- .4 禁止使用不能由中央控制站开启的速脱钩。
- .5 从中央控制站关闭的门应能够从门的两侧通过现场控制器重新打开。现场打开以后, 门应再次自动关闭;
- .6 在连续有人的中央控制站防火门指示板上应指示出是否每一遥控开启的门都是关闭的;
- .7 开启装置应设计成在控制系统或主动力源出现故障时, 门将自动关闭;
- .8 对于动力操纵门系统, 应在紧靠门的附近提供现场蓄电装置, 以使门在控制系统或主动力源故障后使用现场控制器至少能够操作 (全开和全关) 十次;
- .9 某一门的控制系统或主动力源故障时, 不应妨碍其他门的安全运作;
- .10 遥控开启滑动或动力操纵门应装有声音警报, 在门由中央控制站开启后和门开始动作前至少发声 5 秒, 但不超过 10 秒, 直到门完全关闭;
- .11 被设计成在行程中遇到障碍时能重新开启的门, 其重新开启从接触点开始应不超过 1 米;

- .12 由于防火完整性的需要而装有门的双叶门, 在使用控制系统开启时, 应具有随门的操作自动启动的门;
- .13 动力操纵和自动关闭的直接通向特殊类别处所的门, 不需装备.3 和.10 要求的报警和遥控开启装置;
- .14 现场控制系统的构件应易于进行维护和调整;
- .15 动力操纵门应配有在发生火灾时能够操作的经认可的控制系统, 此系依照《耐火试验程序规则》确定。该系统应满足以下要求:
  - .15.1 在有动力供应时, 控制系统应能使门在至少 200 °C 的温度中运作至少 60 分钟;
  - .15.2 所有没受火灾影响的其他门的动力供应不受到妨碍; 和
  - .15.3 在温度超过 200 °C 时, 控制系统应自动脱离动力供应并能够在至少 945 °C 时使门保持关闭。”

37 现有第 6 款的第二句话由以下文字代替:

“船舶外部限界的“ A ”级完整性要求, 除位于上层建筑和面对救生设备的甲板室、登乘和外部集合区、外面楼梯和用作逃生通道的开敞甲板上的门以外, 不适用于外部门。梯道围壁门无需满足这一要求。”

### **第 32 条 - 通风系统**

38 现有第 1.1 款由以下文字代替:

“ 1.1 载客超过 36 人的客船的通风系统除应满足本条这一部分的要求外, 还应符合第 16.2 至 16.6、16.8、16.9 和 16.11 条的要求。”

39 现有第 1.4.3.1 款由以下文字代替:

“3.1 此导管用具有低播焰性的材料建造; ”

### **第 34 条 - 易燃材料的限制使用**

40 现有第 2 款由以下文字代替:

“ 2 用于冷却系统的与隔热物一并使用的防潮层和黏合剂及管系装置的隔热物, 毋须是不燃的, 但其应保持在实际可行的最低数量, 并且它们的外露表面应具有低播焰性。”

- 41 现有第 7 款由以下文字代替:

“ 7 用于外露的内部表面的油漆、清漆和其他表面涂料不应产生过量的烟和毒性物, 此系根据《耐火试验程序规则》确定。”

- 42 现有第 8 款由以下文字代替:

“ 8 如果在起居处所、服务处所及控制站内采用甲板基层敷料, 这些敷料应为在高温时不易着火或产生毒性或爆炸性危险物的经认可的材料, 此系根据《耐火试验程序规则》确定。”

### **第 37 条 - 特种处所的保护**

- 43 在第 1.2.1 款增加如下第三句话:

“如果燃油舱位于特种处所之下, 这些处所间甲板的完整性可降至“A-0”标准。”

- 44 新增如下第 4 款:

#### **“ 4 永久性通风开口**

位于特种处所侧壁板、端壁或舱壁上的永久性开口的位置, 应使发生在特种处所的火灾不致威胁积载区域和救生艇筏的登乘站以及起居处所、服务处所、上层结构中的控制站和特种处所之上的甲板室。”

### **第 38 条 - 除特种处所外, 用于载运油箱中备有自用燃料的机动车辆的货物处所的保护**

- 45 新增如下第 5 款和第 6 款:

#### **“ 5 永久性通风开口**

位于货物处所侧壁板、端壁或舱壁上的永久性开口的位置, 应使发生在货物处所的火灾不致威胁积载区域和救生艇筏的登乘站以及起居处所、服务处所、上层结构中的控制站和货物处所之上的甲板室。”

### **6 结构保护**

1998 年 7 月 1 日或以后建造的船舶的滚装货物处所, 应符合第 38-1 条第 1.1、1.2 和第 1.3 款的要求。”

46 新增如下第 38-1 条:

**“第 38-1 条**

**除特种处所和用于载运油箱中备有燃料的机动车辆的滚装货物处所外，对封闭和开敞滚装货物处所的保护**

**1 通则**

1.1 第 37.1.1 条规定的基本原则也适用于本条。

1.2 在载客超过 36 人的客船上，边界舱壁及封闭和开敞滚装货物处所的甲板应按“ A-60 ”级标准隔热。但是，如果第 26.2.2(5)、(9)或(10)类处所位于分隔的一侧，该标准可降至“ A-0 ”。如果燃油舱位于滚装货物处所之下，这些处所间甲板的完整性可降至“ A-0 ”标准。

1.3 在载客不超过 36 人的客船上，边界舱壁及封闭和开敞滚装货物处所的甲板应具有表 27.1 第(8)类处所所要求的防火完整性和表 27.2 第(8)类处所所要求的水平边界。

1.4 位于开敞和封闭滚装货物处所侧壁板、端壁或舱壁上的永久性开口的位置，应使发生在货物处所的火灾不致威胁积载区域和救生艇的登乘站及起居处所、服务处所、上层结构中的控制站和特种处所之上的甲板室。”

**2 封闭滚装货物处所**

封闭滚装货物处所应符合第 38 条的要求，该条第 4 款除外。

**3 开敞滚装货物处所**

开敞滚装货物处所应符合第 37.1.3、37.2.1、38.1（除不允许使用取样探烟系统外）和第 38.2.3 条的要求。”

## C 部分 - 货船消防安全措施

### 第 49 条 - 可燃材料的限制使用

47 现有第 2 款由以下文字代替:

“ 2 用于外露的内部表面的油漆、清漆和其他表面涂料不应产生过量的烟和毒性物, 此系根据《耐火试验程序规则》确定。”

48 现有第 3 款由以下文字代替:

“ 3 如果在起居处所、服务处所及控制站内采用甲板基层敷料, 这些敷料应是为在高温时不易着火或产生毒性或爆炸性危险物的经认可的材料, 此系根据《耐火试验程序规则》确定。”

### 第 50 条 - 构造细节

49 现有第 3.1 款由以下文字代替:

“ 3.1 除在装货处所或服务处所的冷藏库内以外, 隔热材料应是不燃的。用于冷却系统的与隔热物一并使用的防潮层和黏合剂及管系装置的隔热物, 毋须用不燃材料, 但应保持在实际可行的最低数量, 并且它们的外露表面应具有低播焰性。”

### 第 53 条 - 货物处所内的防火装置

50 现有第 1.2 款和 1.3 款由以下文字代替:

“ 1.2 尽管有第 1.1 款的规定, 从事在甲板上或货物处所承运危险货物的船舶的任何货物处所内都应设置符合第 5 条规定的固定式气体灭火系统或主管机关认为能对所载货物起同等保护作用的灭火系统。

1.3 任何专门为装运矿、煤、谷物、未干燥的木材、不燃货物或主管机关认为失火危险小的货物而建造的船舶, 主管机关可对其货物处所免除上述第 1.1 和 1.2 款的要求。这种免除只在船舶装有钢质舱口盖和具有能关闭所有通风导管和其他通向货物处所的开口的有效设施时方可允许。在允许这种免除时, 主管机关应根据第 I/12(a)(vi)条发给一份《免除证书》, 无论有关船舶为何时建造, 并确保《免除证书》后面附有船舶允许载运的货物清单。”



51 新增如下第 2.5 款:

“ 2.5 位于封闭滚装货物处所侧壁板、端壁或开敞和舱壁上的永久性开口的位置, 应使发生在货物处所的火灾不致威胁积载区域和救生艇筏的登乘站及起居处所、服务处所、上层结构中的控制站和货物处所之上的甲板室。”

**第 54 条 - 载运危险货物船舶的特殊要求**

52 新增如下第 2.4.3 款:

“ 2.4.3 在没有机械通风的情况下, 用于装运散装固体危险货物的封闭货物处所, 应有自然通风。”

53 新增如下第 2.10 和 2.11 款:

“ 2.10 在有滚装货物处所的船舶上, 应在封闭滚装货物处所和相邻的开敞滚装货物处所之间加以分隔。该分隔应使这些处所间危险蒸汽和液体的通路减至最小。如果认为滚装货物处所在其整个长度上为封闭处所, 则不必进行分隔, 但应完全符合本条的有关特殊要求。

2.11 在有滚装货物处所的船舶上, 应在封闭滚装货物处所和相邻的露天甲板之间加以分隔。该分隔应使这些处所间危险蒸汽和液体的通路减至最小。如果封闭滚装货物处所的布置符合对在相邻露天甲板上载运的危险货物的要求, 则不必进行分隔。”

表 54.1 - 要求对于船舶和货物处所中危险货物不同载运方式的适用

54 现有的表 54.1 由下表代替:

“表 54.1 中凡出现 X 时, 则其表示这一要求适用于表 54.3 相应行中所列的所有类别的危险货物, 有注释标示者除外。”

第 54.1.2 条 第 54.2 条	包括 1 到 5 的 露天甲板	.1 非特别设 计的	.2 集装箱货 物处所	.3		.4 散装固体危 险货物	.5 船载驳船
				封闭滚装 货物处所	开敞滚装 货物处所		
.1.1	X	X	X	X	X	关于不同级 别的危险货 物适用第 54 条的要求, 见 表 54.2	X
.1.2	X	X	X	X	X		-
.1.3	-	X	X	X	X		X
.1.4	-	X	X	X	X		X
.2	-	X	X	X	X		X <sup>1</sup>
.3	-	X	X	X	-		X <sup>4</sup>
.4.1	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.4.2	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.5	-	X	X	X	-		-
.6.1	X	X	X	X	X		-
.6.2	X	X	X	X	X	-	
.7	X	X	-	-	X	-	
.8	X	X	X <sup>2</sup>	X	X	-	
.9	-	-	-	X <sup>3</sup>	X	-	

注:

- 1 对于 4 类和 5.1 类, 不适用于封闭货物集装箱。  
对于装载在封闭货物集装箱内的 2 类、3 类、6.1 和 8 类, 其通风率可以减至不少于换气 2 次。就此要求而言, 一个可移动式罐柜是一个封闭货物集装箱。
- 2 仅适用于甲板。
- 3 仅适用于不能密封的封闭滚装货物处所。
- 4 在驳船能够容纳可燃蒸汽或它们能够通过驳船相连接的通风管道将可燃蒸汽排到载驳船的舱室以外的安全处所的特殊情况下, 经主管机关同意可以降低或取消这些要求。
- 5 在载运危险货物时, 特种处所应按封闭滚装货物处所对待。”

表 54.2 - 要求对于载运散装固体危险货物的船舶和货物处所危险货物不同类别的适用

55 现有的表 54.2 由下表代替:

“

类别	4.1	4.2	4.3 <sup>6</sup>	5.1	6.1	8	9
条序							
54.2.1.1	X	X	-	X	-	-	X
54.2.1.2	X	X	-	X	-	-	X
54.2.2	X	X <sup>7</sup>	X	X <sup>8</sup>	-	-	X <sup>8</sup>
54.2.4.1	-	X <sup>7</sup>	X	-	-	-	-
54.2.4.2	X <sup>9</sup>	X <sup>7</sup>	X	X <sup>7,9</sup>	-	-	X <sup>7,9</sup>
54.2.4.3	X	X	X	X	X	X	X
54.2.6	X	X	X	X	X	X	X
54.2.8	X	X	X	X <sup>7</sup>	-	-	X <sup>10</sup>

注:

- 6 可以散货形式运输的此类危险货物除需满足本表所列的要求外, 主管机关必须对有关船舶的构造和设备予以特殊考虑。
- 7 仅适用于含有溶剂萃取物的种子饼、硝酸氨和硝酸氮肥。
- 8 仅适用于硝酸氨和硝酸氮肥, 但是, 依照国际电工技术委员会的出版物 79 号-《爆炸性气体环境的电气设备》所列标准的保护程度是足够的。
- 9 只需要合适的金属网保护。
- 10 经修正的以第 A. 434 (XI) 号决议通过的《固体散货安全操作规则》的要求是足够的。”

表 54.3 - 要求对于除散装固体危险货物外的危险货物不同类别的适用

56 现有的表 54.3 由下表代替:

类别	1.1-1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3	3.1 3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 液体	6.1 液体 < 23 °C	6.1 液体 >23 °C < 61 °C	6.1 固体	8 液体	8 液体 < 23 °C	8 液体 >23 °C < 61 °C	8 固体	9
条序																					
54.2.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
54.2.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.2	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
54.2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.4.1	-	-	X	-	X	X	-	X <sup>11</sup>	X <sup>11</sup>	X	X <sup>11</sup>	-	-	X	X	X <sup>11</sup>	-	X	X	-	X <sup>11</sup>
54.2.4.2	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.5	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-
54.2.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>14</sup>
54.2.7	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.8	X <sup>12</sup>	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>13</sup>	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

注:

- 11 在经修正的《国际海运危险货物规则》要求“机械通风处所”时。
- 12 在所有情况下，干距机器处所限界的水平距离为 3 米处积载。
- 13 参阅《国际海运危险货物规则》。
- 14 视所承运的货物而定。”

## D 部分 - 液货船消防安全措施

### 第 56 条 - 各处所的位置和分隔

57 标题下面的句子由以下文字代替:

“ (除第 9 款适用于 1998 年 7 月 1 日或以后建造的船舶外, 本条适用于 1992 年 2 月 1 日或以后建造的船舶) 。”

58 现有第 7 条由以下文字代替:

“ 7 围绕起居处所的上层建筑和甲板室的外部限界和包括支撑这些起居处所的任何悬伸甲板, 应使用钢材建造, 且其面向货物区域的所有部分及距面向货物区域的端部限界 3 米的外部侧面上的所有部分, 应隔热至 “A-60” 级标准。对于这种上层建筑和甲板室的各个侧面, 此种隔热物应达到主管机关的认为必要的高度。 ”

59 现有第 8.3 款的第二句由以下文字代替:

“此种窗和舷窗, 除操舵室的窗子以外, 应按 “A-60” 级标准建造。 ”

60 新增如下第 9 款:

“ 9 对于适用于本条的所有船舶, 如果从管隧到主泵舱有永久性通道, 应安装符合第 II-1/25-9.2 条要求的水密门, 并且:

- .1 除能从驾驶室操作外, 该水密门应能从主泵舱入口外侧手动关闭; 和
- .2 在船舶正常操期间, 水密门应保持关闭, 需要进入管隧时方能打开。 ”

### 第 59 条 - 透气、驱气、除气和通风

61 新增如下第 1.2.3 款:

“ .3 如果第 1.2.2 款提到的装置发生故障时, 应有第二种装置允许蒸汽、空气或惰性气体混合物充分流动释放, 避免超压或负压。作为代替, 也可以在每个由第 1.2.2 款要求的装置所保护的液舱内安装压力传感器, 将其监视系统设在船舶的货物控制室或通常进行货物作业的地方。该监视设备还应带有报警装置, 在探测到舱内出现超压或负压时启动。 ”

62 现有第 1.3.2 款由以下文字代替:

“ 1.3.2 如该装置与其他液货舱连在一起,则应装有截止阀或其他可接受的装置,以隔绝每一液货舱。若安装截止阀,应为其配备锁闭装置,由负责的高级船员控制。截止阀或其他可接受的装置的工作状况应有清楚的可视指示。若液货舱已被隔离,应确保有关隔离阀在这些液货舱开始进行装货或压载或卸载之前被打开。任何隔离措施都必须按第 1.2.1 款的规定继续允许由于液货舱内温度变化而引起的气体流动。”

63 新增如下第 1.3.3 款:

“ 1.3.3 如果一个或一组由普通通风系统隔离的液货舱要进行装载和压载或卸载,该液货舱或该组液货舱应按第 1.2.3 款的要求安装超压或负压保护装置。”

64 新增如下第 1.11 款:

“ 1.11 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶在 1998 年 7 月 1 日以后的第一次定期坞修时应符合第 1.2.3 和 1.3.3 款的要求,但不得晚于 2001 年 7 月 1 日。”

65 新增如下第 5 款:

#### **“ 5 可燃气体指示器**

所有液货船都应至少备有一个用于测量可燃蒸气密度的便携仪器和充分的系列备件。应为这些仪器提供适当的校准装置。”

### **第 62 条 - 惰性气体系统**

66 在第 11.2.1 款结尾增加下面一句话:

“使用的控制系统应明确地指示出此种阀的工作状况。”

## 第 V 章 航行安全

67 删去现有第 15-1 条。

## 第 VII 章 危险货物的装运

### 第 2 条 - 分类

68 “第 6.1 类 - 有毒（毒性）物质”由以下文字代替：

“第 6.1 类 - 毒性物质。”

69 第 9 类现有条文中“杂类危险物质，即”由以下文字代替：

“杂类危险物质和物品，即”

### 第 7 条 - 客船上的爆炸品

70 新增如下第 1.5 款：

“.5 只有在每艘客船上相容类 N 物品总净重不超过 50 公斤，且除相容类 S 的 1.4 分类以外无其他爆炸品时，才允许载运。”

**RESOLUTION MSC.57(67)**  
**(adopted on 5 December 1996)**

**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 thereof,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-seventh 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, 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 January 1998, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified 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 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 Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.



ANNEX

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

**CHAPTER II-1**

**CONSTRUCTION - SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY  
AND ELECTRICAL INSTALLATIONS**

**PART A-1 - STRUCTURE OF SHIPS**

- 1 The following new regulations 3-3 and 3-4 are added to part A-1 of chapter II-1:

**"Regulation 3-3  
Safe access to tanker bows**

1 For the purpose of this regulation and regulation 3-4, tankers include oil tankers as defined in regulation 2.12, chemical tankers as defined in regulation VII/8.2 and gas carriers as defined in regulation VII/11.2.

2 Every tanker constructed on or after 1 July 1998 shall be provided with the means to enable the crew to gain safe access to the bow even in severe weather conditions. For tankers constructed before 1 July 1998, such means of access shall be provided at the first scheduled dry-docking after 1 July 1998, but not later than 1 July 2001. Such means of access shall be approved by the Administration based on the guidelines developed by the Organization.

**Regulation 3-4  
Emergency towing arrangements on tankers**

Emergency towing arrangements shall be fitted at both ends on board every tanker of not less than 20,000 tonnes deadweight, 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 arrangements shall be approved by the Administration, based on the guidelines developed by the Organization."

## **PART B - SUBDIVISION AND STABILITY**

- 2 The following new regulation 17-1 is added after existing regulation 17:

### **"Regulation 17-1**

#### **Openings in the shell plating below the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships**

Notwithstanding the requirements of regulation 17, ships constructed on or after 1 July 1998 shall comply with the requirements of regulation 17 where a reference to "margin line" shall be deemed to mean a reference to the bulkhead deck of passenger ships and the freeboard deck of cargo ships."

## **PART C - MACHINERY INSTALLATIONS**

### **Regulation 26 - General**

- 3 The following new paragraphs 9, 10 and 11 are added after existing paragraph 8:

"9 Non-metallic expansion joints in piping systems, if located in a system which penetrates the ship's side and both the penetration and the non-metallic expansion joint are located below the deepest load waterline, shall be inspected as part of the surveys prescribed in regulation I/10(a) and replaced as necessary, or at an interval recommended by the manufacturer.

10 Operating and maintenance instructions and engineering drawings for ship machinery and equipment essential to the safe operation of the ship shall be written in a language understandable by those officers and crew members who are required to understand such information in the performance of their duties.

11 Location and arrangement of vent pipes for fuel oil service, settling and lubrication oil tanks shall be such that in the event of a broken vent pipe this shall not directly lead to the risk of ingress of seawater splashes or rainwater. Two fuel oil service tanks for each type of fuel used on board necessary for propulsion and vital systems or equivalent arrangements shall be provided on each new ship, with a capacity of at least 8 h at maximum continuous rating of the propulsion plant and normal operating load at sea of the generator plant. This paragraph applies only to ships constructed on or after 1 July 1998."

### **Regulation 31 - Machinery controls**

4 The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

"5 Ships constructed on or after 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 1 to 4, as amended, as follows:

.1 paragraph 1 is replaced by the following:

"1 Main and auxiliary machinery essential for the propulsion, control and safety of the ship shall be provided with effective means for its operation and control. All control systems essential for the propulsion, control and safety of the ship shall be independent or designed such that failure of one system does not degrade the performance of another system.";

.2 in the second and third lines of paragraph 2, the words "and the machinery spaces are intended to be manned" are deleted;

.3 the first sentence of paragraph 2.2 is replaced by the following:

".2 the control shall be performed by a single control device for each independent propeller, with automatic performance of all associated services, including, where necessary, means of preventing overload of the propulsion machinery.";

.4 paragraph 2.4 is replaced by the following:

".4 propulsion machinery orders from the navigation bridge shall be indicated in the main machinery control room and at the manoeuvring platform;"

.5 a new sentence is added at the end of paragraph 2.6 to read as follows:

"It shall also be possible to control the auxiliary machinery, essential for the propulsion and safety of the ship, at or near the machinery concerned"; and

.6 paragraphs 2.8, 2.8.1 and 2.8.2 are replaced by the following:

".8 indicators shall be fitted on the navigation bridge, the main machinery control room and at the manoeuvring platform, for:

.8.1 propeller speed and direction of rotation in the case of fixed pitch propellers; and

.8.2 propeller speed and pitch position in the case of controllable pitch propellers;"

## **PART D - ELECTRICAL INSTALLATIONS**

### **Regulation 41 - Main source of electrical power and lighting systems**

5 The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

"5 Ships constructed on or after 1 July 1998:

.1 in addition to paragraphs 1 to 3, shall comply with the following:

.1.1 where the main source of electrical power is necessary for propulsion and steering of the ship, the system shall be so arranged that the electrical supply to equipment necessary for propulsion and steering and to ensure safety of the ship will be maintained or immediately restored in the case of loss of any one of the generators in service;

.1.2 load shedding or other equivalent arrangements shall be provided to protect the generators required by this regulation against sustained overload;

.1.3 where the main source of electrical power is necessary for propulsion of the ship, the main busbar shall be subdivided into at least two parts which shall normally be connected by circuit breakers or other approved means; so far as is practicable, the connection of generating sets and other duplicated equipment shall be equally divided between the parts; and

.2 need not comply with paragraph 4."

### **Regulation 42 - Emergency source of electrical power in passenger ships**

6 The following new paragraph 3.4 is added after existing paragraph 3.3:

"3.4 For ships constructed on or after 1 July 1998, where electrical power is necessary to restore propulsion, the capacity shall be sufficient to restore propulsion to the ship in conjunction with other machinery, as appropriate, from a dead ship condition within 30 min after blackout."

### **Regulation 43 - Emergency source of electrical power in cargo ships**

7 The following new paragraph 3.4 is added after existing paragraph 3.3:

"3.4 For ships constructed on or after 1 July 1998, where electrical power is necessary to restore propulsion, the capacity shall be sufficient to restore propulsion to the ship in conjunction with other machinery, as appropriate, from a dead ship condition within 30 min after blackout."

**CHAPTER II-2**  
**CONSTRUCTION - FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION**  
**AND FIRE EXTINCTION**  
**PART A - GENERAL**

**Regulation 1 - Application**

- 8 Existing paragraph 1.1 is replaced by the following:
- "1.1 Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 1998."
- 9 Existing paragraph 1.3.2 is replaced by the following:
- "2 the expression *all ships* means ships constructed before, on or after 1 July 1998".
- 10 Existing paragraph 2 is replaced by the following:
- "2 Unless expressly provided otherwise, for ships constructed before 1 July 1998 the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under 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.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61) and MSC.31(63), are complied with."
- 11 In paragraph 3.1, the expression "1 July 1986" is replaced by "1 July 1998".

**Regulation 3 - Definitions**

- 12 Existing paragraph 1 is replaced by the following:
- "1 *Non-combustible material* is a material which neither burns nor gives off flammable vapours in sufficient quantity for self-ignition when heated to approximately 750°C, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code. Any other material is a combustible material."
- 13 Existing paragraph 2 is replaced by the following:
- "2 *A standard fire test* is one in which the specimens of the relevant bulkheads and decks are exposed in a test furnace to temperatures corresponding approximately to the standard time-temperature curve. The test methods shall be in accordance with the Fire Test Procedures Code."
- 14 In paragraph 3.4, "139°C" is replaced by "140°C".

15 Existing paragraph 3.5 is replaced by the following:

"5 the Administration shall require a test of a prototype bulkhead or deck in accordance with the Fire Test Procedures Code to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise."

16 In paragraph 4.2, "139°C" is replaced by "140°C".

17 Existing paragraph 4.4 is replaced by the following:

"4 the Administration shall require a test of a prototype division, in accordance with the Fire Test Procedures Code, to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise."

18 Existing paragraph 8 is replaced by the following:

"8 *Low flame spread* means that the surface thus described will adequately restrict the spread of flame, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code."

19 Existing paragraph 22-1 is replaced by the following:

"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 systems;
- .2 automatic sprinklers, fire detection and alarm systems;
- .3 fire door indicator panels;
- .4 fire door closures;
- .5 watertight door indicator panels;
- .6 watertight door closures;
- .7 ventilation fans;
- .8 general/fire alarms;
- .9 communication systems including telephones; and
- .10 microphones to public address systems."

20 Existing paragraph 23.3 is replaced by the following:

"3 all draperies, curtains and other suspended textile materials have qualities of resistance to the propagation of flame not inferior to those of wool of mass 0.8 kg/m<sup>2</sup>, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code."

21 Existing paragraph 23.4 is replaced by the following:

"4 all floor coverings have low flame spread characteristics."

22 Existing paragraph 23.6 is replaced by the following:

"6 all upholstered furniture has qualities of resistance to the ignition and propagation of flame, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code."

23 The following new paragraph 23.7 is added:

"7 all bedding components have qualities of resistance to the ignition and propagation of flame, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code."

24 The following new paragraph 34 is added:

"34 *Fire Test Procedures Code* means the International Code for Application of Fire Test Procedures, as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.61(67), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I."

#### **Regulation 12 - Automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems**

25 Existing paragraph 1.2 is replaced by the following:

"1.2 Each section of sprinklers shall include means for giving a visual and audible alarm signal automatically at one or more indicating units whenever any sprinkler comes into operation. Such alarm systems shall be such as to indicate if any fault occurs in the system. Such units shall indicate in which section served by the system fire has occurred and shall be centralized on the navigation bridge and in addition, visible and audible alarms from the unit shall be located in a position other than on the navigation bridge, so as to ensure that the indication of fire is immediately received by the crew."

26 Existing paragraphs 1.2.1 and 1.2.2 are deleted.

#### **Regulation 16 - Ventilation systems in ships other than passenger ships carrying more than 36 passengers**

27 Existing text of paragraph 1.1 is replaced by the following:

".1 these ducts shall be of a material which has low flame spread characteristics."

28 The following new paragraph 11 is added:

"11 The following arrangements shall be tested in accordance with the Fire Test Procedures Code:

- .1 fire dampers, including relevant means of operation; and
- .2 duct penetrations through "A" class divisions. Where steel sleeves are directly joined to ventilation ducts by means of rivetted or screwed flanges or by welding, the test is not required."

**Regulation 17 - Fireman's outfit**

29 At the end of paragraph 3.1.1 the following sentence is added:

"however, for stairway enclosures which constitute individual main vertical zones and for the main vertical zones in the fore or aft end of a ship which do not contain spaces of categories 26.2.2(6), (7), (8) or (12), no additional fireman's outfits are required."

**Regulation 18 - Miscellaneous items**

30 In the parenthesis below the title of the regulation, the words "and 8" in the first sentence are deleted and the following sentence is added:

"Paragraph 8 of this regulation applies to ships constructed on or after 1 July 1998."

31 Existing paragraph 8 is replaced by the following:

"8 Provisions for helicopter facilities shall be in accordance with the standards developed by the Organization."

**PART B - FIRE SAFETY MEASURES FOR PASSENGER SHIPS**

**Regulation 24 - Main vertical zones and horizontal zones**

32 The third sentence of existing paragraph 1.1 is replaced by the following:

"Where a category 26.2.2(5), (9) or (10) space is on one side or where fuel oil tanks are on both sides of the division, the standard may be reduced to A-0."

**Regulation 26 - Fire integrity of bulkheads and decks in ships carrying more than 36 passengers**

33 The words "26.1 to 26.4" in paragraph 1 are replaced by "26.1 and 26.2" and the superscript "d" is added in the fourth row under columns 6, 7, 8 and 9 of table 26.1 and the following note is added to table 26.1:

"<sup>d</sup> Where spaces of category 6, 7, 8 and 9 are located completely within the outer perimeter of the muster station, the bulkheads of these spaces are allowed to be of "B-0" class integrity. Control positions for audio, video and light installations may be considered as part of the muster station."

**Regulation 28 - Means of escape**

34 At the end of paragraph 1.10, "." is replaced by "; and".

35 The following new subparagraph .11 is added:

".11 In all passenger ships carrying more than 36 passengers, the requirements of 1.10 and regulation 41-2.4.7 shall also apply to the crew accommodation areas."



**Regulation 30 - Openings in "A" class divisions**

36 Existing paragraph 4 is replaced by the following:

"4 Fire doors in main vertical zone bulkheads, galley boundaries and stairway enclosures other than power-operated watertight doors and those which are normally locked, shall satisfy the following requirements:

- .1 the doors shall be self-closing and be capable of closing against an angle of inclination of up to 3.5° opposing closure;
- .2 the approximate time of closure for hinged fire doors shall be no more than 40 s and no less than 10 s from the beginning of their movement with the ship in upright position. The approximate uniform rate of closure for sliding fire doors shall be of no more than 0.2 m/s and no less than 0.1 m/s with the ship in the upright position;
- .3 the doors shall be capable of remote release from the continuously manned central control station, either simultaneously or in groups and shall be capable of release also individually from a position at both sides of the door. Release switches shall have an on-off function to prevent automatic resetting of the system;
- .4 hold-back hooks not subject to central control station release are prohibited;
- .5 a door closed remotely from the central control station shall be capable of being re-opened at both sides of the door by local control. After such local opening, the door shall automatically close again;
- .6 indication shall be provided at the fire door indicator panel in the continuously manned central control station whether each of the remote-released doors are closed;
- .7 the release mechanism shall be so designed that the door will automatically close in the event of disruption of the control system or main source of electric power;
- .8 local power accumulators for power-operated doors shall be provided in the immediate vicinity of the doors to enable the doors to be operated after disruption of the control system or main source of electric power at least ten times (fully opened and closed) using the local controls;
- .9 disruption of the control system or main source of electric power at one door shall not impair the safe functioning of the other doors;
- .10 remote-released sliding or power-operated doors shall be equipped with an alarm that sounds for at least 5 s but no more than 10 s after the door is released from the central control station and before the door begins to move and continue sounding until the door is completely closed;

- .11 a door designed to re-open upon contacting an object in its path shall re-open not more than 1 m from the point of contact;
- .12 double-leaf doors equipped with a latch necessary to their fire integrity shall have a latch that is automatically activated by the operation of the doors when released by the control system;
- .13 doors giving direct access to special category spaces which are power-operated and automatically closed need not be equipped with the alarms and remote-release mechanisms required in .3 and .10;
- .14 the components of the local control system shall be accessible for maintenance and adjusting; and
- .15 power-operated doors shall be provided with a control system of an approved type which shall be able to operate in case of fire, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code. This system shall satisfy the following requirements:
  - .15.1 the control system shall be able to operate the door at the temperature of at least 200°C for at least 60 min, served by the power supply;
  - .15.2 the power supply for all other doors not subject to fire shall not be impaired; and
  - .15.3 at temperatures exceeding 200°C the control system shall be automatically isolated from the power supply and shall be capable of keeping the door closed up to at least 945°C."

37 The second sentence of existing paragraph 6 is replaced by the following:

"The requirements for "A" class integrity of the outer boundaries of the ship shall not apply to exterior doors, except for those in superstructures and deckhouses facing life-saving appliances, embarkation and external muster station areas, external stairs and open decks used for escape routes. Stairway enclosure doors need not meet this requirement."

#### **Regulation 32 - Ventilation systems**

38 Existing paragraph 1.1 is replaced by the following:

"1.1 The ventilation system of a passenger ship carrying more than 36 passengers shall, in addition to this part of this regulation, also be in compliance with the requirements of regulations 16.2 to 16.6, 16.8, 16.9 and 16.11."

39 Existing paragraph 1.4.3.1 is replaced by the following:

".3.1 the duct is constructed of a material which has low flame spread characteristics;"

**Regulation 34 - Restricted use of combustible materials**

40 Existing paragraph 2 is replaced by the following:

"2 Vapour barriers and adhesives used in conjunction with insulation, as well as insulation of pipe fittings, for cold service systems need not be non-combustible, but they shall be kept to the minimum quantity practicable and their exposed surfaces shall have low flame spread characteristics."

41 Existing paragraph 7 is replaced by the following:

"7 Paints, varnishes and other finishes used on exposed interior surfaces shall not be capable of producing excessive quantities of smoke and toxic products, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code."

42 Existing paragraph 8 is replaced by the following:

"8 Primary deck coverings, if applied within accommodation and service spaces and control stations, shall be of an approved material which will not readily ignite or give rise to toxic or explosive hazards at elevated temperatures, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code."

**Regulation 37 - Protection of special category spaces**

43 In paragraph 1.2.1, the following third sentence is added:

"Where fuel oil tanks are below a special category space, the integrity of the deck between such spaces may be reduced to "A-0" standard."

44 The following new paragraph 4 is added:

**"4 Permanent openings for ventilation**

Permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of special category spaces shall be so situated that a fire in the special category space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the special category spaces."

**Regulation 38 - Protection of cargo spaces, other than special category spaces, intended for the carriage of motor vehicles with fuel in their tanks for their own propulsion**

45 The following new paragraphs 5 and 6 are added:

**"5 Permanent openings for ventilation**

Permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of cargo spaces shall be so situated that a fire in the cargo space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the cargo spaces."

## **6 Structural protection**

For ro-ro cargo spaces of ships constructed on or after 1 July 1998, the requirements of paragraphs 1.1, 1.2 and 1.3 of regulation 38-1 shall be complied with."

46 The following new regulation 38-1 is added:

### **"Regulation 38-1**

**Protection of closed and open ro-ro cargo spaces, other than special category spaces and ro-ro cargo spaces intended for the carriage of motor vehicles with fuel in their tanks**

#### **1 General**

1.1 The basic principles underlying regulation 37.1.1 also apply to this regulation.

1.2 In passenger ships carrying more than 36 passengers, the boundary bulkheads and decks of closed and open ro-ro cargo spaces shall be insulated to "A-60" class standard. However, where a category 26.2.2(5), (9) or (10) space is on one side of the division, the standard may be reduced to "A-0". Where fuel oil tanks are below a ro-ro cargo space, the integrity of the deck between such spaces may be reduced to "A-0" standard.

1.3 In passenger ships carrying not more than 36 passengers the boundary bulkheads and decks of closed and open ro-ro cargo spaces shall have a fire integrity as required for category (8) spaces in table 27.1 and the horizontal boundaries as required for category (8) spaces in table 27.2.

1.4 Permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of open and closed ro-ro cargo spaces shall be so situated that a fire in the cargo space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the cargo spaces.

#### **2 Closed ro-ro cargo spaces**

Closed ro-ro cargo spaces shall comply with the requirements of regulation 38, except for paragraph 4 of that regulation.

#### **3 Open ro-ro cargo spaces**

Open ro-ro cargo spaces shall comply with the requirements of regulations 37.1.3, 37.2.1, 38.1, except that a sample extraction smoke detection system is not permitted, and 38.2.3."

## **PART C - FIRE SAFETY MEASURES FOR CARGO SHIPS**

### **Regulation 49 - Restricted use of combustible materials**

47 Existing paragraph 2 is replaced by the following:

"2 Paints, varnishes and other finishes used on exposed interior surfaces shall not be capable of producing excessive quantities of smoke and toxic products, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code."

48 Existing paragraph 3 is replaced by the following:

"3 Primary deck coverings, if applied within accommodation and service spaces and control stations, shall be of approved material which will not readily ignite, or give rise to toxic or explosive hazards at elevated temperatures, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code."

### **Regulation 50 - Details of construction**

49 Existing paragraph 3.1 is replaced by the following:

"3.1 Except in cargo spaces or refrigerated compartments of service spaces, insulating materials shall be non-combustible. Vapour barriers and adhesives used in conjunction with insulation, as well as the insulation of pipe fittings, for cold service systems, need not be of non-combustible materials, but they shall be kept to the minimum quantity practicable and their exposed surfaces shall have low flame spread characteristics."

### **Regulation 53 - Fire protection arrangements in cargo spaces**

50 Existing paragraphs 1.2 and 1.3 are replaced by the following:

"1.2 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.1, any cargo space in a ship engaged in the carriage of dangerous goods on deck or in cargo spaces shall be provided with a fixed gas fire-extinguishing system complying with the provisions of regulation 5 or with a fire-extinguishing system which, in the opinion of the Administration, gives equivalent protection for the cargoes carried.

1.3 The Administration may exempt from the requirements of paragraphs 1.1 and 1.2 cargo spaces of any ship if constructed and solely intended for the carriage of ore, coal, grain, unseasoned timber, non-combustible cargoes or cargoes which, in the opinion of the Administration, constitute a low fire risk. Such exemptions may be granted only if the ship is fitted with steel hatch covers and effective means of closing all ventilators and other openings leading to the cargo spaces. When such exemptions are granted, the Administration shall issue an Exemption Certificate, irrespective of the date of construction of the ship concerned, in accordance with regulation I/12(a)(vi), and shall ensure that the list of cargoes the ship is permitted to carry is attached to the Exemption Certificate."

51 The following new paragraph 2.5 is added:

"2.5 Permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of open and closed ro-ro cargo spaces shall be so situated that a fire in the cargo space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the cargo spaces."

**Regulation 54 - Special requirements for ships carrying dangerous goods**

52 The following new paragraph 2.4.3 is added:

"2.4.3 Natural ventilation shall be provided in enclosed cargo spaces intended for the carriage of solid dangerous goods in bulk, where there is no provision for mechanical ventilation."

53 The following new paragraphs 2.10 and 2.11 are added:

"2.10 In ships having ro-ro cargo spaces, a separation shall be provided between a closed ro-ro cargo space and an adjacent open ro-ro cargo space. The separation shall be such as to minimize the passage of dangerous vapours and liquids between such spaces. Alternatively, such separation need not be provided if the ro-ro cargo space is considered to be a closed cargo space over its entire length and shall fully comply with the relevant special requirements of this regulation.

2.11 In ships having ro-ro cargo spaces, a separation shall be provided between a closed ro-ro cargo space and the adjacent weather deck. The separation shall be such as to minimize the passage of dangerous vapours and liquids between such spaces. Alternatively, a separation need not be provided if the arrangements of the closed ro-ro cargo spaces are in accordance with those required for the dangerous goods carried on the adjacent weather deck."

**Table 54.1 - Application of the requirements to different modes of carriage of dangerous goods in ships and cargo spaces**

54 Existing table 54.1 is replaced by the following:

*"Wherever X appears in table 54.1 it means that this requirement is applicable to all classes of dangerous goods as given in the appropriate line of table 54.3, except as indicated by the notes.*

Regulation 54.1.2	Weather decks .1 to .5 inclusive	.1 Not specifically designed	.2 Container cargo spaces	.3		.4 Solid dangerous goods in bulk	.5 Shipborne barges
				Closed ro-ro cargo spaces <sup>3</sup>	Open ro-ro cargo spaces		
Regulation 54.2							
.1.1	X	X	X	X	X	For application of requirements of regulation 54 to different classes of dangerous goods, see table 54.2	X
.1.2	X	X	X	X	X		-
.1.3	-	X	X	X	X		X
.1.4	-	X	X	X	X		X
.2	-	X	X	X	X		X <sup>4</sup>
.3	-	X	X	X	-		X <sup>4</sup>
4.1	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
4.2	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.5	-	X	X	X	-		-
.6.1	X	X	X	X	X		-
.6.2	X	X	X	X	X		-
.7	X	X	-	-	X		-
.8	X	X	X <sup>2</sup>	X	X		-
.9	-	-	-	X <sup>3</sup>	X	-	

*Notes*

- 1 For classes 4 and 5.1 not applicable to closed freight containers.  
For classes 2, 3, 6.1 and 8 when carried in closed freight containers the ventilation rate may be reduced to not less than two air changes. For the purpose of this requirement a portable tank is a closed freight container.
- 2 Applicable to decks only.
- 3 Applies only to closed ro-ro cargo spaces, not capable of being sealed.
- 4 In the special case where the barges are capable of containing flammable vapours or alternatively if they are capable of discharging flammable vapours to a safe space outside the barge carrier compartment by means of ventilation ducts connected to the barges, these requirements may be reduced or waived to the satisfaction of the Administration.
- 5 Special category spaces shall be treated as closed ro-ro cargo spaces when dangerous goods are carried."

**Table 54.2 - Application of the requirements to different classes of dangerous goods for ships and cargo spaces carrying solid dangerous goods in bulk**

55 Existing table 54.2 is replaced by the following:

"

Class	4.1	4.2	4.3 <sup>6</sup>	5.1	6.1	8	9
Regulation							
54.2.1.1	X	X	-	X	-	-	X
54.2.1.2	X	X	-	X	-	-	X
54.2.2	X	X <sup>7</sup>	X	X <sup>8</sup>	-	-	X <sup>8</sup>
54.2.4.1	-	X <sup>7</sup>	X	-	-	-	-
54.2.4.2	X <sup>9</sup>	X <sup>7</sup>	X	X <sup>7,9</sup>	-	-	X <sup>7,9</sup>
54.2.4.3	X	X	X	X	X	X	X
54.2.6	X	X	X	X	X	X	X
54.2.8	X	X	X	X <sup>7</sup>	-	-	X <sup>10</sup>

*Notes*

- 6 The hazards of substances in this class which may be carried in bulk are such that special consideration must be given by the Administration to the construction and equipment of the ship involved in addition to meeting the requirements enumerated in this table.
- 7 Only applicable to Seedcake containing solvent extractions, to Ammonium nitrate and to Ammonium nitrate fertilizers.
- 8 Only applicable to Ammonium nitrate and to Ammonium nitrate fertilizers. However, a degree of protection in accordance with standards contained in the International Electrotechnical Commission, publication 79 - Electrical Apparatus for Explosive Gas Atmospheres, is sufficient.
- 9 Only suitable wire mesh guards are required.
- 10 The requirements of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes adopted by resolution A.434(XI), as amended, are sufficient."



**Table 54.3 - Application of the requirements to different classes of dangerous goods except solid dangerous goods in bulk**

56 Existing table 54.3 is replaced by the following:

Class	1.1-1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3	3.1 3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 liquids	6.1 liquids >23°C ≤23°C	6.1 liquids >23°C ≤61°C	6.1 solids	8 liquids	8 liquids ≤23°C	8 liquids >23°C ≤61°C	8 solids	9
Regulation																					
54.2.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
54.2.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.2	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
54.2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.4.1	-	-	X	-	X	X	-	X <sup>11</sup>	X <sup>11</sup>	X	X <sup>11</sup>	-	-	X	X	X <sup>11</sup>	-	X	X	-	X <sup>11</sup>
54.2.4.2	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.5	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-
54.2.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>14</sup>
54.2.7	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.8	X <sup>12</sup>	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>13</sup>	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

*Notes*

- 11 When "mechanically-ventilated spaces" are required by the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended.
- 12 Stow 3 m horizontally away from the machinery space boundaries in all cases.
- 13 Refer to the International Maritime Dangerous Goods Code.
- 14 As appropriate to the goods being carried."

## **PART D - FIRE SAFETY MEASURES FOR TANKERS**

### **Regulation 56 - Location and separation of spaces**

57 The sentence below the title is replaced by the following:

"(This regulation applies to ships constructed on or after 1 February 1992, except that paragraph 9 applies to ships constructed on or after 1 July 1998)."

58 Existing paragraph 7 is replaced by the following:

"7 Exterior boundaries of superstructures and deckhouses enclosing accommodation and including any overhanging decks which support such accommodation, shall be constructed of steel and insulated to "A-60" standard for the whole of the portions which face the cargo area and on the outward sides for a distance of 3 m from the end boundary facing the cargo area. In the case of the sides of those superstructures and deckhouses, such insulation shall be carried as high as is deemed necessary by the Administration."

59 The second sentence in existing paragraph 8.3 is replaced by the following:

"Such windows and sidescuttles, except wheelhouse windows, shall be constructed to "A-60" class standard."

60 The following new paragraph 9 is added:

"9 On every ship to which this regulation applies, where there is permanent access from a pipe tunnel to the main pump-room, a watertight door shall be fitted complying with the requirements of regulation II-1/25-9.2 and in addition with the following:

- .1 in addition to bridge operation, the watertight door shall be capable of being manually closed from outside the main pump-room entrance; and
- .2 the watertight door shall be kept closed during normal operations of the ship except when access to the pipe tunnel is required."

### **Regulation 59 - Venting, purging, gas-freeing and ventilation**

61 The following new paragraph 1.2.3 is added:

".3 a secondary means of allowing full flow relief of vapour, air or inert gas mixtures to prevent over-pressure or under-pressure in the event of failure of the arrangements in 1.2.2. Alternatively, pressure sensors may be fitted in each tank protected by the arrangement required in 1.2.2, with a monitoring system in the ship's cargo control room or the position from which cargo operations are normally carried out. Such monitoring equipment shall also provide an alarm facility which is activated by detection of over-pressure or under-pressure conditions within a tank."

62 Existing paragraph 1.3.2 is replaced by the following:

"1.3.2 Where the arrangements are combined with other cargo tanks, either stop valves or other acceptable means shall be provided to isolate each cargo tank. Where stop valves are fitted, they shall be provided with locking arrangements which shall be under the control of the responsible ship's officer. There shall be a clear visual indication of the operational status of the valves or other acceptable means. Where tanks have been isolated, it shall be ensured that relevant isolating valves are opened before cargo loading or ballasting or discharging of those tanks is commenced. Any isolation must continue to permit the flow caused by thermal variations in a cargo tank in accordance with paragraph 1.2.1."

63 The following new paragraph 1.3.3 is added:

"1.3.3 If cargo loading and ballasting or discharging of a cargo tank or cargo tank group is intended, which is isolated from a common venting system, that cargo tank or cargo tank group shall be fitted with a means for over-pressure or under-pressure protection as required in paragraph 1.2.3"

64 The following new paragraph 1.11 is added:

"1.11 Ships constructed before 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 1.2.3 and 1.3.3 by the date of the first scheduled dry-docking after 1 July 1998, but not later than 1 July 2001."

65 The following new paragraph 5 is added:

**"5 Combustible gas indicators**

All tankers shall be equipped with at least one portable instrument for measuring flammable vapour concentrations, together with a sufficient set of spares. Suitable means shall be provided for the calibration of such instruments."

**Regulation 62 - Inert gas systems**

66 In paragraph 11.2.1, the following sentence is added at the end:

"The control system operated shall provide positive indication of the operational status of such valves."

**CHAPTER V**  
**SAFETY OF NAVIGATION**

- 67 Existing regulation 15-1 is deleted.

**CHAPTER VII**  
**CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS**

**Regulation 2 - Classification**

- 68 "Class 6.1 - Poisonous (toxic) substances" is replaced by the following:  
"Class 6.1 - Toxic substances".
- 69 The words "Miscellaneous dangerous substances, that is" in the existing text for Class 9 are replaced by the following:  
"Miscellaneous dangerous substances and articles, i.e."

**Regulation 7 - Explosives in passenger ships**

- 70 The following new paragraph 1.5 is added:
- ".5 articles in compatibility group N shall only be allowed in passenger ships if the total net explosive mass does not exceed 50 kg per ship and no other explosives, apart from division 1.4 compatibility group S, are carried."

**RESOLUTION MSC.57(67)**  
**(adoptée le 5 décembre 1996)**

**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 du chapitre I;

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

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DECIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 1998 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;
3. INVITE les Gouvernements contractants à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, les amendements 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 du texte des amendements figurant en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.

ANNEXE

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

**CHAPITRE II-1**

**CONSTRUCTION - COMPARTIMENTAGE ET STABILITE, MACHINES ET  
INSTALLATIONS ELECTRIQUES**

**PARTIE A-1 - STRUCTURE DES NAVIRES**

- 1 Ajouter les nouvelles règles 3-3 et 3-4 ci-après dans la partie A-1 du chapitre II-1 :

**"Règle 3-3**

**Sécurité de l'accès à l'étrave des navires-citernes**

1 Aux fins de la présente règle et de la règle 3-4, les navires-citernes comprennent les pétroliers tels que définis à la règle 2.1.2., les navires-citernes pour produits chimiques tels que définis à la règle VII/8.2 et les transporteurs de gaz tels que définis à la règle VII/11.2.

2 Tout navire-citerne construit le 1er juillet 1998 ou après cette date doit être pourvu d'un moyen permettant à l'équipage d'accéder à l'étrave en toute sécurité, même dans des conditions météorologiques défavorables. Les navires-citernes construits avant le 1er juillet 1998 doivent être pourvus de ce moyen d'accès lors de la première mise en cale sèche prévue après le 1er juillet 1998, et au plus tard le 1er juillet 2001. L'Administration doit approuver ce moyen d'accès en se fondant sur les directives élaborées par l'Organisation.

**Règle 3-4**

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

Des dispositifs de remorquage d'urgence doivent être installés à l'avant et à l'arrière de tous les navires-citernes d'un port en lourd d'au moins 20 000 tonnes 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."

## **PARTIE B - COMPARTIMENTAGE ET STABILITE**

- 2 Après la règle 17 actuelle, ajouter la nouvelle règle 17-1 ci-après :

### **"Règle 17-1**

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

Nonobstant les prescriptions de la règle 17, les navires construits le 1er juillet 1998 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17, étant entendu que la mention "ligne de surimmersion" doit être considérée comme faisant référence au pont de cloisonnement des navires à passagers ou au pont de franc-bord des navires de charge."

## **PARTIE C - INSTALLATIONS DE MACHINES**

### **Règle 26 - Dispositions générales**

- 3 Après le paragraphe 8 actuel, ajouter les nouveaux paragraphes 9, 10 et 11 libellés comme suit :

"9 Les joints de dilatation non métalliques dans les systèmes de tuyautages doivent, s'il sont situés dans un système qui traverse le bordé du navire et si le passage et le joint de dilatation non métallique se trouvent au-dessous de la ligne de charge maximale, être inspectés dans le cadre des visites prescrites à la règle I/10 a) et remplacés selon les besoins ou à des intervalles recommandés par le fabricant.

10 Les consignes d'exploitation et d'entretien et les dessins et plans techniques des machines du navire et de l'équipement essentiel à la sécurité de l'exploitation du navire doivent être rédigés dans une langue intelligible aux officiers et aux membres de l'équipage qui sont tenus de comprendre les renseignements en question pour s'acquitter de leurs fonctions.

11 L'emplacement et la disposition des tuyaux de dégagement des gaz des caisses de combustible liquide, de décantation et d'huile de graissage doivent être tels que la rupture d'un tuyau de dégagement des gaz n'entraîne pas directement le risque d'entrée d'eau de mer ou d'eau de pluie. Deux caisses de combustible pour chaque type de combustible utilisé à bord, nécessaire au système de propulsion et aux systèmes essentiels, ou des arrangements équivalents doivent être prévus à bord de chaque navire neuf. Ces caisses doivent avoir une capacité d'au moins 8 heures pour une puissance de sortie continue et totale de l'appareil propulsif et pour un régime d'exploitation normale en mer de la génératrice. Le présent paragraphe ne s'applique qu'aux navires construits le 1er juillet 1998 ou après cette date."

### **Règle 31 - Commande des machines**

- 4 Après le paragraphe 4 actuel, ajouter le nouveau paragraphe 5 ci-après :

"5 les navires construits le 1er juillet 1998 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1 à 4 modifiés comme suit :

- .1 le paragraphe 1 est remplacé par ce qui suit :

- "1 Les machines principales et auxiliaires essentielles à la propulsion, à la conduite et à la sécurité du navire doivent être munies de moyens permettant de les exploiter et de les commander avec efficacité. Tous les dispositifs de commande essentiels à la propulsion, à la conduite et à la sécurité du navire doivent être indépendants ou conçus de manière à ce qu'une défaillance d'un dispositif ne porte pas atteinte au fonctionnement d'un autre dispositif.";
- .2 à la deuxième et à la troisième ligne du paragraphe 2, le membre de phrase "et que les locaux de machines sont destinés à être surveillés par du personnel" est supprimé;
- .3 la première phrase du paragraphe 2.2 est remplacée par ce qui suit :
- "2 la commande doit s'effectuer grâce à un seul dispositif pour chaque hélice indépendante, avec l'exécution automatique de toutes les fonctions associées, y compris, le cas échéant, des moyens de prévention des surcharges de l'appareil propulsif;"
- .4 le paragraphe 2.4 est remplacé par ce qui suit :
- "4 Les ordres de la passerelle de navigation destinés aux machines de propulsion doivent être signalés au local de commande des machines principales et à la plate-forme de manoeuvre.";
- .5 une nouvelle phrase comme suit est ajoutée à la fin du paragraphe 2.6 :
- "On doit également pouvoir commander les machines auxiliaires essentielles à la propulsion et à la sécurité du navire depuis les machines en question ou à proximité de celles-ci."; et
- .6 les paragraphes 2.8, 2.8.1 et 2.8.2 sont remplacés par ce qui suit :
- "8 la passerelle de navigation, le poste de commande des machines principales et la plate-forme de manoeuvre doivent être équipés d'indicateurs :
- .8.1 de la vitesse de l'hélice et du sens de rotation dans le cas des hélices à pas constant; et
- .8.2 de la vitesse de l'hélice et de la position du pas dans le cas des hélices à pas variable".



## **PARTIE D - INSTALLATIONS ELECTRIQUES**

### **Règle 41 - Source principale d'énergie électrique et dispositifs d'éclairage**

5 Ajouter après le paragraphe 4 actuel un nouveau paragraphe 5 libellé comme suit :

"5 Les navires construits le 1er juillet 1998 ou après cette date :

- .1 doivent satisfaire aux dispositions des paragraphes 1 à 3 et, en outre, aux dispositions suivantes :
  - .1.1 lorsque la source principale d'énergie électrique est nécessaire pour la propulsion et la manoeuvre du navire, ce système doit être conçu de façon que l'alimentation en énergie électrique du matériel nécessaire à la propulsion et à la manoeuvre du navire, ainsi qu'à sa sécurité, soit maintenue ou rétablie immédiatement en cas de panne de l'une quelconque des génératrices en service;
  - .1.2 un dispositif de délestage ou tout autre dispositif équivalent doit être prévu afin de protéger les génératrices prescrites par la présente règle contre une surcharge prolongée;
  - .1.3 lorsque la source principale d'énergie électrique est nécessaire pour la propulsion du navire, les barres principales doivent être divisées en deux parties au moins, normalement reliées par des disjoncteurs ou tout autre moyen approuvé; les groupes générateurs et tout autre appareil en double doivent, dans toute la mesure du possible, être répartis également entre les parties; et
- .2 ne doivent pas nécessairement satisfaire aux prescriptions du paragraphe 4."

### **Règle 42 - Source d'énergie électrique de secours à bord des navires à passagers**

6 Ajouter après le paragraphe 3.3 actuel le nouveau paragraphe 3.4 suivant :

"3.4 Dans le cas des navires construits le 1er juillet 1998 ou après cette date, lorsque l'énergie électrique est nécessaire pour rétablir le système de propulsion, la capacité doit être suffisante pour rétablir le système de propulsion du navire ainsi que les autres machines appropriées à partir de la condition "navire privé d'énergie" dans les 30 minutes qui suivent une disjonction générale."

### **Règle 43 - Source d'énergie électrique de secours à bord des navires de charge**

7 Ajouter après le paragraphe 3.3 actuel le nouveau paragraphe 3.4 suivant :

"3.4 Dans le cas des navires construits le 1er juillet 1998 ou après cette date, lorsque l'énergie électrique est nécessaire pour rétablir le système de propulsion, la capacité doit être suffisante pour rétablir le système de propulsion du navire ainsi que les autres machines appropriées à partir de la condition "navire privé d'énergie" dans les 30 minutes qui suivent une disjonction générale."

## CHAPITRE II-2

### CONSTRUCTION - PREVENTION, DETECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

#### PARTIE A - GENERALITES

##### Règle 1 - Application

- 8 Remplacer l'actuel paragraphe 1.1 par ce qui suit :

"1.1 Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1er juillet 1998 ou après cette date."

- 9 Remplacer l'actuel paragraphe 1.3.2 par ce qui suit :

"2 l'expression *tous les navires* désigne les navires construits avant le 1er juillet 1998, le 1er juillet 1998 ou après cette date."

- 10 Remplacer l'actuel paragraphe 2 par ce qui suit :

"2 Sauf disposition expresse contraire, pour les navires construits avant le 1er juillet 1998, l'Administration doit veiller à l'observation des prescriptions applicables en vertu des dispositions 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.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61) et MSC.31(63)."

- 11 Au paragraphe 3.1, remplacer l'expression "1er juillet 1986" par "1er juillet 1998".

##### Règle 3 - Définitions

- 12 Remplacer l'actuel paragraphe 1 par ce qui suit :

"1 "Un *matériau incombustible* est un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer spontanément quand il est porté à une température d'environ 750°C, cette propriété étant déterminée conformément au Code des méthodes d'essai au feu. Tout autre matériau est considéré comme matériau combustible."

- 13 Remplacer l'actuel paragraphe 2 par ce qui suit :

"2 Un *essai au feu standard* est un essai au cours duquel des échantillons de cloisons et de ponts sont soumis, dans un four d'essai, à des températures correspondant approximativement à la courbe standard température-temps. Les méthodes d'essai doivent être conformes au Code des méthodes d'essai au feu."

- 14 Au paragraphe 3.4, remplacer "139°C" par "140°C".
- 15 Remplacer l'actuel paragraphe 3.5 par ce qui suit :
- "5 L'Administration doit exiger que l'on procède à la mise à l'essai d'un prototype de cloison ou de pont de la manière prévue dans le Code des méthodes d'essai au feu, pour s'assurer qu'il satisfait aux prescriptions ci-dessus concernant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température".
- 16 Au paragraphe 4.2, remplacer "139°C" par "140°C".
- 17 Remplacer l'actuel paragraphe 4.4 par ce qui suit :
- ".4 L'Administration doit exiger que l'on procède à la mise à l'essai d'un prototype de cloison, de la manière prévue dans le Code des méthodes d'essai au feu, pour s'assurer qu'il satisfait aux prescriptions ci-dessus concernant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température."
- 18 Remplacer l'actuel paragraphe 8 par ce qui suit :
- "8 *Faible pouvoir propageur de flamme* signifie que la surface à laquelle cette expression s'applique limitera suffisamment la propagation des flammes. Cela doit être établi de la manière prévue dans le Code des méthodes d'essai au feu".
- 19 Remplacer l'actuel paragraphe 22-1 par ce qui suit :
- "22-1 Un *poste de sécurité central* est un poste de sécurité où sont centralisées les fonctions de commande et de signalisation suivantes :
- .1 dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie;
  - .2 dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée, de détection et d'alarme d'incendie;
  - .3 tableaux de signalisation des portes d'incendie;
  - .4 fermetures des portes d'incendie;
  - .5 tableaux de signalisation des portes étanches à l'eau;
  - .6 fermetures des portes étanches à l'eau;
  - .7 ventilateurs;
  - .8 alarmes générale/d'incendie;
  - .9 systèmes de communication, y compris téléphones; et
  - .10 microphones pour les dispositifs de communication avec le public."
- 20 Remplacer l'actuel paragraphe 23.3 par ce qui suit :
- ".3 l'ensemble des tentures, rideaux et autres textiles suspendus offrent un degré de résistance à la propagation de la flamme qui n'est pas inférieur à celui d'une étoffe de laine d'une masse de 0,8 kg/m<sup>2</sup>, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu."
- 21 Remplacer l'actuel paragraphe 23.4 par ce qui suit :

"4 tous les revêtements de sol possèdent un faible pouvoir propagateur de flamme."

22 Remplacer l'actuel paragraphe 23.6 par ce qui suit :

"6 tous les meubles capitonnés offrent un degré de résistance à l'inflammation et à la propagation de la flamme, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu."

23 Ajouter le nouveau paragraphe 23.7 suivant :

"7 tous les éléments de literie offrent un degré de résistance à l'inflammation et à la propagation de la flamme, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu."

24 Ajouter un nouveau paragraphe 34 libellé comme suit :

"34 Le *Code des méth. des d'essai au feu* est le Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.61(67) et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention qui ont trait aux procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I."

#### **Règle 12 - Dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, système de détection et système avertisseur d'incendie**

25 Remplacer l'actuel paragraphe 1.2 par ce qui suit :

"1.2 Chaque section de diffuseurs doit comporter des dispositifs transmettant automatiquement des signaux lumineux et sonores en un ou plusieurs points pour indiquer la mise en marche d'un diffuseur. Le réseau d'alarme doit être conçu de manière à signaler toute défaillance de l'installation. Ces indicateurs doivent signaler dans quelle section des locaux desservis par l'installation l'incendie s'est déclaré et doivent être centralisés sur la passerelle. Ils doivent en outre déclencher des signaux lumineux et sonores ailleurs que sur la passerelle, en un emplacement choisi de manière que lesdits signaux soient immédiatement reçus par l'équipage, en cas d'incendie."

26 Supprimer les paragraphes 1.2.1 et 1.2.2 actuels.

#### **Règle 16 - Systèmes de ventilation des navires autres que les navires à passagers transportant plus de 36 passagers**

27 Remplacer l'actuel paragraphe 1.1 par ce qui suit :

"1 ces longueurs de conduits doivent être en un matériau qui a un faible pouvoir propagateur de flamme."

28 Ajouter un nouveau paragraphe 11 libellé comme suit :

"11 Les installations suivantes doivent être mises à l'essai de la manière prévue dans le Code des méthodes d'essai au feu :

- .1 volets d'incendie, y compris les dispositifs de commande correspondants; et
- .2 passages de gaines à travers des cloisonnements du type "A". Lorsque les manchons d'acier sont directement rivés aux gaines de ventilation au moyen de brides rivetées ou vissées, ou par soudure, il n'est pas nécessaire de procéder à la mise à l'essai."

#### **Règle 17 - Equipement de pompier**

29 Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 3.1.1 :

"; il n'est toutefois pas nécessaire d'exiger des équipements de pompier supplémentaires pour les entourages d'escaliers qui constituent des tranches verticales principales individuelles et pour les tranches verticales principales situées à l'avant ou à l'arrière du navire qui ne comportent pas de locaux des catégories (6), (7), (8) ou (12) de la règle 26.2.2."

#### **Règle 18 - Divers**

30 Dans la première phrase du texte placé entre parenthèses, au-dessous de l'intitulé de cette règle, supprimer "et 8" et mettre les mots "les paragraphes ... s'appliquent " au singulier. Ajouter également une troisième phrase libellée comme suit :

"Le paragraphe 8 de la présente règle s'applique aux navires construits le 1er juillet 1998 ou après cette date."

31 Remplacer l'actuel paragraphe 8 par ce qui suit :

"8 Les dispositions relatives aux installations pour hélicoptères doivent être conformes aux normes élaborées par l'Organisation."

### **PARTIE B - MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES AUX NAVIRES A PASSAGERS**

#### **Règle 24 - Tranches verticales principales et zones horizontales**

32 Remplacer la troisième phrase de l'actuel paragraphe 1.1 par ce qui suit :

"Lorsqu'un local de la catégorie (5), (9) ou (10) de la règle 26.2.2 se trouve sur l'un des côtés du cloisonnement ou lorsque des citernes de combustible liquide se trouvent des deux côtés du cloisonnement, on peut appliquer la norme inférieure A-0."

#### **Règle 26 - Intégrité au feu des cloisons et des ponts à bord des navires transportant plus de 36 passagers**

33 Au paragraphe 1, remplacer "26.1 à 26.4" par "26.1 et 26.2" et dans la table 26.1, ajouter l'indice "d" à la quatrième ligne des colonnes 6, 7, 8 et 9 et ajouter une note "d" libellée comme suit :

<sup>nd</sup> Lorsque les locaux des catégories 6, 7, 8 et 9 sont entièrement situés à l'intérieur du périmètre extérieur du poste de rassemblement, les cloisons de ces locaux peuvent être du type "B-O". Les postes de commande des installations audio, vidéo et d'éclairage peuvent être considérés comme faisant partie du poste de rassemblement."

#### **Règle 28 - Moyens d'évacuation**

34 Modification sans objet en français.

35 Ajouter un nouveau paragraphe 1.11 libellé comme suit :

"1.11 A bord de tous les navires à passagers transportant plus de 36 passagers, les prescriptions du paragraphe 1.10 et de la règle 41-2.4.7 doivent également s'appliquer aux locaux d'habitation de l'équipage."

#### **Règle 30 - Ouvertures pratiquées dans les cloisonnements du type "A"**

36 Remplacer l'actuel paragraphe 4 par ce qui suit :

"4 Les portes d'incendie situées dans les cloisons des tranches verticales principales et dans les entourages de cuisines et d'escaliers, autres que les portes étanches à l'eau mues par une source d'énergie et que les portes normalement fermées à clef, doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

- .1 les portes doivent être munies de dispositifs de fermeture automatique qui puissent fonctionner en dépit d'une inclinaison défavorable de 3,5°;
- .2 les portes à charnières doivent se fermer en 40 s au maximum et 10 s au minimum, à compter du moment où elles se mettent en mouvement, lorsque le navire est en position droite. Les portes à glissières doivent se fermer à une vitesse quasiment constante de 0,2 m/s au maximum et de 0,1 m/s au minimum lorsque le navire est en position droite;
- .3 les portes doivent pouvoir être fermées à distance, simultanément ou par groupes, à partir du poste de sécurité central gardé en permanence et aussi pouvoir être fermées séparément à partir d'un emplacement de chaque côté de la porte. Les manettes de déclenchement doivent avoir une fonction arrêt-marche afin d'empêcher le réenclenchement automatique du système;
- .4 il est interdit d'installer des dispositifs de retenue qui ne soient pas contrôlés depuis un poste de sécurité central;
- .5 une porte fermée à distance depuis le poste de sécurité central doit pouvoir être rouverte de chaque côté au moyen d'une commande locale. Après avoir été ainsi ouverte localement, la porte doit se refermer automatiquement;
- .6 le tableau indicateur des portes d'incendie du poste de sécurité central gardé en permanence doit indiquer si les portes manœuvrées à distance sont fermées;

- .7 le mécanisme de déclenchement doit être conçu de façon que les portes se ferment automatiquement en cas de défaillance du dispositif de commande ou de la source principale d'énergie électrique;
- .8 des accumulateurs d'énergie locaux doivent être prévus au voisinage immédiat des portes mues par une source d'énergie afin que celles-ci puissent être manoeuvrées au moins dix fois (ouverture et fermeture complètes) au moyen des commandes locales après une défaillance du dispositif de commande ou de la source principale d'énergie électrique;
- .9 une défaillance du dispositif de commande ou de la source principale d'énergie électrique d'une porte ne doit pas porter atteinte à la sécurité du fonctionnement des autres portes;
- .10 les portes à glissières ou mues par une source d'énergie dont la fermeture est commandée à distance doivent être équipées d'une alarme sonore qui se déclenche lorsque la fermeture de la porte est mise en route depuis le poste de commande central et qui retentisse 5 s au moins mais pas plus de 10 s avant que le mouvement de fermeture de la porte soit amorcé et qui continue de retentir jusqu'à la fermeture complète de la porte;
- .11 une porte qui est conçue pour se rouvrir au contact d'un objet sur sa trajectoire doit se rouvrir en laissant un espace maximum de 1 m à partir du point de contact;
- .12 les portes à deux battants qui sont munies d'un verrou nécessaire à leur intégrité au feu doivent avoir un verrou qui se déclenche automatiquement lors de la manoeuvre des portes lorsqu'elles sont actionnées par le dispositif de commande;
- .13 les portes donnant directement sur des locaux de catégorie spéciale qui sont mues par une source d'énergie et se ferment automatiquement n'ont pas à être équipées des alarmes et des mécanismes de fermeture à distance qui sont exigés aux alinéas .3 et .10;
- .14 les éléments du dispositif de commande local doivent être accessibles aux fins d'entretien et de réglage; et
- .15 les portes mues par une source d'énergie doivent être pourvues d'un dispositif de commande d'un type approuvé, capable de fonctionner en cas d'incendie, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu. Ce dispositif doit satisfaire aux prescriptions suivantes :
  - .15.1 le dispositif de commande doit pouvoir manoeuvrer la porte à une température d'au moins 200°C pendant 60 minutes au moins, en utilisant la source d'énergie;
  - .15.2 la source d'énergie de toutes les autres portes non touchées par l'incendie ne doit pas être compromise; et

- .15.3 lorsque la température dépasse 200°C, le dispositif de commande doit automatiquement être isolé de la source d'énergie et doit pouvoir maintenir la porte fermée jusqu'à une température de 945°C au moins."

37 Remplacer la deuxième phrase de l'actuel paragraphe 6 par ce qui suit :

"Les dispositions concernant l'application des normes d'intégrité au feu du type "A" pour les cloisonnements qui constituent les limites extérieures du navire ne s'appliquent pas aux portes extérieures, à l'exception de celles qui sont ménagées dans les superstructures et les roufs et qui donnent sur les engins de sauvetage, les zones d'embarquement et les postes de rassemblement extérieurs, les escaliers extérieurs et les ponts découverts servant d'échappées. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux portes qui donnent sur les entourages d'escaliers."

#### **Règle 32 - Systèmes de ventilation**

38 Remplacer l'actuel paragraphe 1.1 par ce qui suit :

"1.1 Le système de ventilation d'un navire à passagers transportant plus de 36 passagers doit satisfaire aux prescriptions de la section 1 de la présente règle et également aux prescriptions des paragraphes 2 à 6, 8, 9 et 11 de la règle 16."

39 Remplacer l'actuel paragraphe 1.4.3.1 par ce qui suit :

".3.1 ces longueurs de conduits doivent être en un matériau qui a un faible pouvoir propagateur de flamme;"

#### **Règle 34 - Utilisation restreinte des matériaux combustibles**

40 Remplacer l'actuel paragraphe 2 par ce qui suit :

"2 Les écrans anticondensation et les produits adhésifs utilisés pour l'isolation des systèmes de distribution de fluides à basse température ainsi que l'isolation des accessoires des tuyautages correspondants peuvent ne pas être incombustibles mais ils doivent être en quantité aussi limitée que possible et leur surface apparente doit avoir un faible pouvoir propagateur de flamme."

41 Remplacer l'actuel paragraphe 7 par ce qui suit :

"7 Les peintures, les vernis et autres produits utilisés sur des surfaces intérieures apparentes ne doivent pas dégager de trop grandes quantités de fumée et de produits toxiques, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu."

42 Remplacer l'actuel paragraphe 8 par ce qui suit :

"8 S'il y a des revêtements de pont à l'intérieur des locaux d'habitation et de service et des postes de sécurité, les sous-couches doivent être en matériaux approuvés qui ne s'enflamment pas aisément et ne risquent pas d'être toxiques ou d'exploser à des températures élevées, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu."



**Règle 37 - Protection des locaux de catégorie spéciale**

43 Au paragraphe 1.2.1, ajouter une troisième phrase, libellée comme suit :

"Lorsque des citernes de combustible liquide sont situées au-dessous d'un local de catégorie spéciale, le pont entre ces espaces peut être isolé selon la norme inférieure A-O."

44 Ajouter un nouveau paragraphe 4, libellé comme suit :

**"4 Ouvertures permanentes pour la ventilation**

Les ouvertures permanentes ménagées dans le bordé, les extrémités ou le plafond des locaux de catégorie spéciale doivent être situées de sorte qu'un incendie dans le local de catégorie spéciale ne mette pas en danger les zones d'arrimage et les postes d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage, ni les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité qui se trouvent dans les superstructures et les roufs au-dessus des locaux de catégorie spéciale."

**Règle 38 - Protection des espaces à cargaison, autres que les locaux de catégorie spéciale, destinés au transport des véhicules automobiles ayant dans leur réservoir le carburant nécessaire à leur propre propulsion**

45 Ajouter les nouveaux paragraphes 5 et 6 suivants :

**"5 Ouvertures permanentes pour la ventilation**

Les ouvertures permanentes ménagées dans le bordé, les extrémités ou le plafond des espaces à cargaison doivent être situées de manière qu'un incendie dans l'espace à cargaison ne mette pas en danger les zones d'arrimage et les postes d'embarquement pour les embarcations et radeaux de sauvetage, ni les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité qui se trouvent dans les superstructures et les roufs au-dessus des espaces à cargaison.

**6 Protection de la structure**

A bord des navires construits le 1er juillet 1998 ou après cette date, les espaces rouliers à cargaison doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1.1, 1.2 et 1.3 de la règle 38-1."

46 Ajouter la nouvelle règle 38-1 ci-après :

**"Règle 38-1**

**Protection des espaces rouliers à cargaison fermés et ouverts, autres que les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison destinés au transport de véhicules automobiles ayant du carburant dans leur réservoir**

**1 Généralités**

1.1 Les principes fondamentaux de la règle 37.1.1 s'appliquent également à la présente règle.

1.2 A bord des navires à passagers transportant plus de 36 passagers, les cloisons et les ponts délimitant des espaces à cargaison rouliers fermés et ouverts doivent être isolés selon la norme "A-60". Toutefois, lorsqu'un local de la catégorie (5), (9) ou (10) de la règle 26.2.2 se trouve sur l'un des côtés du cloisonnement, la norme inférieure "A-O" peut être appliquée. Lorsque des citernes de combustibles liquides sont situées au-dessous d'un local de catégorie spéciale, le pont entre ces espaces peut être isolé selon la norme inférieure "A-O".

1.3 A bord des navires à passagers ne transportant pas plus de 36 passagers, les cloisons et les ponts délimitant des espaces rouliers à cargaison fermés et ouverts doivent être isolés conformément aux prescriptions applicables aux espaces de la catégorie (8) de la table 27.1, tandis que les cloisonnements horizontaux doivent l'être conformément aux prescriptions applicables aux espaces de la catégorie (8) de la table 27.2.

1.4 Les ouvertures permanentes ménagées dans le bordé, les extrémités ou le plafond des espaces rouliers à cargaison fermés et ouverts doivent être situées de manière qu'un incendie dans l'espace à cargaison ne mette pas en danger les zones d'arrimage et les postes d'embarquement pour embarcations et radeaux de sauvetage, ni les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité qui se trouvent dans les superstructures et les roufs au-dessus des espaces à cargaison.

## **2 Espaces rouliers à cargaison fermés**

Les espaces rouliers à cargaison fermés doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 38, à l'exception du paragraphe 4.

## **3 Espaces rouliers à cargaison ouverts**

Les espaces rouliers à cargaison ouverts doivent satisfaire aux prescriptions des règles 37.1.3, 37.2.1, 38.1, si ce n'est qu'un dispositif de détection de la fumée par prélèvement d'échantillons d'air n'est pas autorisé, et 38.2.3."

# **PARTIE C - MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES AUX NAVIRES DE CHARGE**

## **Règle 49 - Utilisation restreinte des matériaux combustibles**

47 Remplacer l'actuel paragraphe 2 par ce qui suit :

"2 Les peintures, les vernis et autres produits utilisés sur des surfaces intérieures apparentes ne doivent pas dégager de trop grandes quantités de fumée et de produits toxiques, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu".

48 Remplacer l'actuel paragraphe 3 par ce qui suit :

"3 S'il y a des revêtements de pont à l'intérieur des locaux d'habitation et de service et des postes de sécurité, les sous-couches doivent être en matériaux approuvés qui ne s'enflamment pas aisément et ne risquent pas d'être toxiques ou d'exploser à des températures élevées, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu."

**Règle 50 - Détails de construction**

49 Remplacer l'actuel paragraphe 3.1 par ce qui suit :

"3.1 Sauf dans les espaces à cargaison et dans les chambres réfrigérées des locaux de service, les matériaux isolants doivent être incombustibles. Les écrans anticondensation et les produits adhésifs utilisés pour l'isolation des systèmes de distribution de fluides à basse température, ainsi que pour l'isolation des accessoires des tuyautages correspondants, peuvent ne pas être incombustibles mais ils doivent être en quantité aussi limitée que possible et leur surface apparente doit avoir un faible pouvoir propagateur de flamme."

**Règle 53 - Dispositifs de protection contre l'incendie dans les espaces à cargaison**

50 Remplacer les paragraphes 1.2 et 1.3 par ce qui suit :

"1.2 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.1, tout espace à cargaison à bord d'un navire affecté au transport de marchandises dangereuses en pontée ou dans des espaces à cargaison doit être équipé d'un dispositif fixe d'extinction par le gaz conforme aux dispositions de la règle 5 ou d'un dispositif d'extinction qui, de l'avis de l'Administration, assure une protection équivalente eu égard aux cargaisons transportées.

1.3 L'Administration peut accorder une dérogation aux dispositions des paragraphes 1.1 et 1.2 dans le cas des espaces à cargaison d'un navire qui a été construit à seule fin de transporter des minerais, du charbon, des grains, du bois vert, des cargaisons incombustibles ou des cargaisons qui, de l'avis de l'Administration, présentent un faible risque d'incendie. Les navires ne peuvent bénéficier de cette dérogation que s'ils sont pourvus de panneaux d'écouilles en acier et de dispositifs permettant de fermer efficacement toutes les manches de ventilation et autres ouvertures communiquant avec les espaces à cargaison. Lorsqu'elle accorde de telles dérogations, l'Administration doit délivrer un certificat d'exemption, quelle que soit la date de construction du navire en question, conformément à la règle I/12 a) vi), et doit s'assurer que la liste des cargaisons que le navire est autorisé à transporter est jointe à ce certificat.

51 Ajouter un nouveau paragraphe 2.5, libellé comme suit :

"2.5 Les ouvertures permanentes ménagées dans le bordé, les extrémités ou le plafond des espaces rouliers à cargaison ouverts et fermés doivent être situées de manière qu'un incendie dans l'espace à cargaison ne mette pas en danger les zones d'arrimage et les postes d'embarquement pour embarcations et radeaux de sauvetage, ni les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité qui se trouvent dans les superstructures et les roufs au-dessus des espaces à cargaison."

**Règle 54 - Prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses**

52 Ajouter le nouveau paragraphe 2.4.3 suivant :

"2.4.3 Une ventilation naturelle doit être assurée dans les espaces à cargaison fermés qui sont destinés au transport de marchandises dangereuses solides en vrac, lorsqu'il n'est pas prévu de ventilation mécanique."

53 Ajouter deux nouveaux paragraphes 2.10 et 2.11, libellés comme suit :

"2.10 A bord des navires dotés d'espaces rouliers à cargaison, une séparation doit être prévue entre un espace roulier à cargaison fermé et un espace roulier à cargaison ouvert. Cette séparation doit être de nature à réduire au minimum le passage de vapeurs et liquides dangereux entre ces espaces. Il n'y a toutefois pas lieu de prévoir une telle séparation si l'espace roulier à cargaison est considéré comme étant un espace à cargaison fermé sur toute sa longueur et doit satisfaire en tous points aux prescriptions spéciales pertinentes de la présente règle.

2.11 A bord des navires dotés d'espaces rouliers à cargaison, une séparation doit être prévue entre un espace roulier à cargaison fermé et le pont découvert adjacent. Cette séparation doit être de nature à réduire au minimum le passage de vapeurs et liquides dangereux entre ces espaces. Il n'y a toutefois pas lieu de prévoir une telle séparation si les installations des espaces rouliers à cargaison fermés sont conformes à celles qui sont exigées pour les marchandises dangereuses transportées sur le pont découvert adjacent."

**Table 54.1 - Application des prescriptions aux différentes formules de transport des marchandises dangereuses à bord des navires et dans les espaces à cargaison**

54 Remplacer l'actuelle table 54.1 par ce qui suit :

"Lorsque le signe "X" apparaît dans la table 54.1, la prescription s'applique à toutes les classes de marchandises dangereuses qui figurent à la ligne appropriée de la table 54.3, sauf indications contraires dans les notes.

Règle 54.2	Ponts découverts .1 à .5 compris	.1 Espaces non spécialement conçus	.2 Espaces à cargaison pour conteneurs	.3		.4 Marchandises dangereuses solides en vrac	.5 Barges de navire
				Espaces rouliers à cargaison fermés <sup>3</sup>	Espaces rouliers à cargaison ouverts		
.1.1	X	X	X	X	X	En ce qui concerne l'application des prescriptions de la règle 54 à différentes classes de marchandises dangereuses, voir la table 54.2	X
.1.2	X	X	X	X	X		-
.1.3	-	X	X	X	X		X
.1.4	-	X	X	X	X		X
.2	-	X	X	X	X		X <sup>4</sup>
.3	-	X	X	X	-		X <sup>4</sup>
.4.1	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.4.2	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.5	-	X	X	X	-		-
.6.1	X	X	X	X	X		-
.6.2	X	X	X	X	X		-
.7	X	X	-	-	X		-
.8	X	X	X <sup>2</sup>	X	X		-
.9	-	-	-	X <sup>3</sup>	X		-

Notes :

- 1 Cette prescription ne s'applique pas aux conteneurs fermés transportant des marchandises des classes 4 et 5.1. Pour les marchandises des classes 2, 3, 6.1 et 8 qui sont transportées dans des conteneurs fermés, le taux de ventilation peut être ramené à un minimum de deux changements d'air. Aux fins de cette prescription, une citerne mobile est un conteneur fermé.
- 2 Cette prescription ne s'applique qu'aux ponts.
- 3 Cette prescription ne s'applique qu'aux espaces rouliers à cargaison fermés mais non hermétiques.
- 4 Dans le cas particulier où les barges peuvent retenir les vapeurs inflammables ou si elles peuvent rejeter ces vapeurs, au moyen de conduits de ventilation qui leur sont reliés, dans un espace sûr situé à l'extérieur du compartiment du navire porte-barges, l'application de ces prescriptions peut être moins stricte ou ne pas être exigée, à la satisfaction de l'Administration.
- 5 Les locaux de catégorie spéciale doivent être considérés comme étant des espaces rouliers à cargaison fermés lorsqu'ils sont utilisés pour le transport de marchandises dangereuses."

**Table 54.2 - Application des prescriptions aux différentes classes de marchandises dangereuses à bord des navires et dans les espaces à cargaison transportant des marchandises dangereuses solides en vrac**

55 Remplacer l'actuelle table 54.2 par ce qui suit :

Classe	4.1	4.2	4.3 <sup>6</sup>	5.1	6.1	8	9
Règle							
54.2.1.1	X	X	-	X	-	-	X
54.2.1.2	X	X	-	X	-	-	X
54.2.2	X	X <sup>7</sup>	X	X <sup>8</sup>	-	-	X <sup>8</sup>
54.2.4.1	-	X <sup>7</sup>	X	-	-	-	-
54.2.4.2	X <sup>9</sup>	X <sup>7</sup>	X	X <sup>7,9</sup>	-	-	X <sup>7,9</sup>
54.2.4.3	X	X	X	X	X	X	X
54.2.6	X	X	X	X	X	X	X
54.2.8	X	X	X	X <sup>7</sup>	-	-	X <sup>10</sup>

*Notes :*

- 6 Les dangers présentés par les substances de cette classe qui peuvent être transportées en vrac sont tels que l'Administration doit accorder une attention particulière à la construction et à l'équipement des navires en question et prévoir des prescriptions supplémentaires à celles qui sont énumérées dans la table ci-dessus.
- 7 Cette prescription s'applique uniquement aux tourteaux contenant des sous-produits de l'extraction par solvant, au nitrate d'ammonium et aux engrais contenant du nitrate d'ammonium.
- 8 Cette prescription s'applique uniquement au nitrate d'ammonium et aux engrais contenant du nitrate d'ammonium. Toutefois, il suffit de prévoir un degré de protection conforme aux normes figurant dans la publication 79 de la Commission électrotechnique internationale intitulée "Appareils électriques destinés aux atmosphères contenant des gaz explosibles".
- 9 Seuls des dispositifs de protection grillagés adéquats sont exigés.
- 10 Les prescriptions du Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (résolution A.434(XI), telle que modifiée) sont suffisantes."

**Table 54.3 - Application des prescriptions aux différentes classes de marchandises dangereuses,  
à l'exception des marchandises dangereuses solides en vrac**

56 Remplacer l'actuelle table 54.3 par ce qui suit :

Classe	1.1-1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3	3.1 3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 liquides	6.1 liquides ≤ 23°C	6.1 liquides >23°C ≤61°C	6.1 solides	8 liquides	8 liquides ≤23°C	8 liquides >23°C ≤61°C	8 solides	9
Règle																					
54.2.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
54.2.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.2	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
54.2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.4.1	-	-	X	-	X	X	-	X <sup>11</sup>	X <sup>11</sup>	X	X <sup>11</sup>	-	-	X	X	X <sup>11</sup>	-	X	X	-	X <sup>1</sup>
54.2.4.2	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.5	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-
54.2.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>1</sup>
54.2.7	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.8	X <sup>12</sup>	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>13</sup>	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Notes:

- 11 Cette prescription s'applique lorsque le Code maritime international des marchandises dangereuses (résolution A.716(17), telle que modifiée) exige des "espaces ventilés mécaniquement".
- 12 Les marchandises de cette classe doivent être arrimées à une distance horizontale d'au moins 3 m des limites des locaux de machines, dans tous les cas.
- 13 Se reporter au Code maritime international des marchandises dangereuses.
- 14 Lorsque cela est approprié pour les marchandises dangereuses."

**PARTIE D - MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE  
APPLICABLES AUX NAVIRES-CITERNES**

**Règle 56 - Emplacement et séparation des locaux**

57 Remplacer la phrase qui suit le titre par la suivante :

"(La présente règle s'applique aux navires construits le 1er février 1992 ou après cette date, à l'exception du paragraphe 9 qui s'applique aux navires construits le 1er juillet 1998)."

58 Remplacer l'actuel paragraphe 7 par ce qui suit :

"7 Les cloisonnements d'entourage extérieurs des superstructures et des roufs délimitant les locaux d'habitation, y compris les ponts en surplomb supportant de tels locaux, doivent être construits en acier et isolés selon la norme "A-60" sur l'ensemble des surfaces qui donnent sur la tranche de la cargaison et, pour les parois latérales extérieures, sur une distance de 3 m à partir de la façade donnant sur la tranche de la cargaison. Dans le cas des parois latérales des structures et des roufs, l'isolation doit être prévue sur la hauteur jugée nécessaire par l'Administration."

59 Remplacer la deuxième phrase de l'actuel paragraphe 8.3 par ce qui suit :

"A l'exception des fenêtres de la timonerie, ces fenêtres et hublots doivent satisfaire à la norme "A-60"."

60 Ajouter le nouveau paragraphe 9 ci-après :

"9 A bord des navires auxquels s'applique la présente règle, tout moyen d'accès permanent aménagé entre un tunnel de tuyautage et la chambre des pompes principale doit être pourvu d'une porte étanche à l'eau satisfaisant aux prescriptions de la règle II-1/25-9.2 et également aux prescriptions suivantes :

- .1 la porte étanche à l'eau doit non seulement pouvoir être manoeuvrée depuis la passerelle mais doit aussi pouvoir être fermée manuellement depuis un point situé à l'extérieur de l'entrée de la chambre des pompes principale; et
- .2 la porte étanche à l'eau doit être maintenue fermée pendant l'exploitation normale du navire sauf lorsqu'il est nécessaire d'avoir accès au tunnel de tuyautage."

**Règle 59 - Dégagement des gaz, balayage, dégazage et ventilation**

61 Ajouter le nouveau paragraphe 1.2.3 ci-après :

"1.3 Un moyen secondaire permettant le dégagement sans obstruction des mélanges de vapeur, d'air ou de gaz inerte de manière à prévenir les surpressions et les dépressions excessives en cas de défaillance du dispositif prescrit au paragraphe 1.2.2. Au lieu de ce moyen secondaire, des capteurs de pression peuvent être installés dans chaque citerne protégée par les dispositifs prescrits au paragraphe 1.2.2, avec dispositif de surveillance dans la salle de contrôle de la cargaison ou au poste à partir duquel les opérations de



manutention de la cargaison sont normalement effectuées. Ce matériel de surveillance doit en outre comporter un dispositif avertisseur déclenché par la détection de surpression ou de dépression excessives dans une citerne."

- 62 Remplacer l'actuel paragraphe 1.3.2 par ce qui suit :

"1.3.2 Lorsque les dispositifs sont combinés à ceux d'autres citernes à cargaison, des sectionnements ou d'autres moyens acceptables doivent être prévus pour isoler chaque citerne à cargaison. Si des sectionnements sont installés, ils doivent être munis de dispositifs de verrouillage qui doivent être placés sous le contrôle de l'officier responsable à bord du navire. Il doit exister une indication visuelle claire de la position ouverte ou fermée de tels sectionnements. Lorsque des citernes ont été isolées, il faut s'assurer que les sectionnements appropriés sont ouverts avant que le chargement ou le déchargement de cargaison ou du ballast ne commence. Tout isolement ne doit pas empêcher l'écoulement des gaz engendré par les variations de température dans une citerne à cargaison conformément aux dispositions du paragraphe 1.2.1."

- 63 Ajouter le nouveau paragraphe 1.3.3 ci-après :

"1.3.3 Si le chargement de la cargaison et le ballastage ou le déchargement d'une citerne à cargaison ou d'un groupe de citernes à cargaison isolé d'un circuit commun de dégagement des gaz doivent avoir lieu, cette citerne ou ce groupe de citernes doit être pourvu d'un moyen assurant une protection contre les surpressions et les dépressions excessives, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 1.2.3."

- 64 Ajouter le nouveau paragraphe 1.11 ci-après :

"1.11 Les navires construits avant le 1er juillet 1998 doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1.2.3 et 1.3.3 avant la date de la première mise en cale sèche prévue après le 1er juillet 1998 et au plus tard le 1er juillet 2001."

- 65 Ajouter le nouveau paragraphe 5 ci-après :

**"5 DéTECTEURS DE GAZ COMBUSTIBLES**

Tous les navires-citernes doivent être munis d'au moins un instrument portatif permettant de mesurer les concentrations de vapeurs inflammables, ainsi que d'un nombre suffisant de pièces de rechange. Des moyens appropriés doivent être prévus pour étalonner ces instruments."

**Règle 62 - Dispositifs à gaz inerte**

- 66 Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 11.2.1 :

"Le dispositif de contrôle utilisé doit donner une indication précise de la position ouverte ou fermée de telles soupapes."

## CHAPITRE V

### SECURITE DE LA NAVIGATION

- 67 Supprimer l'actuelle règle 15-1.

## CHAPITRE VII

### TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

#### Règle 2 - Classification

- 68 Sans objet en français.
- 69 Dans le titre de la classe 9, remplacer "Matières dangereuses diverses, c'est-à-dire" par ce qui suit :

"Matières et objets dangereux divers, c'est-à-dire."

#### Règle 7 - Matières et objets explosibles transportés à bord des navires à passagers

- 70 Ajouter le nouveau paragraphe 1.5 ci-après :
- ".5 Les objets du groupe de compatibilité N ne doivent être autorisés à bord des navires à passagers que si la masse nette totale de matières explosibles ne dépasse pas 50 kg par navire et si aucune autre matière ou aucun autre objet explosible, à l'exception de ceux qui relèvent de la division 1.4, groupe de compatibilité S, n'est transporté."

**РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.57(67)**  
**(принята 5 декабря 1996 года)**

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

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

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

РАССМОТРЕВ на своей шестьдесят седьмой сессии поправки к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии с ее статьей VIII b) i),

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции, что поправки считаются принятыми 1 января 1998 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающихся правительств государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 июля 1998 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

ГЛАВА II-1

КОНСТРУКЦИЯ - ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ,  
МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

ЧАСТЬ А-1 – УСТРОЙСТВО СУДОВ

- 1 К части А-1 главы II-1 добавляются следующие новые правила 3-3 и 3-4:

**"Правило 3-3**

**Безопасный доступ в носовую часть танкеров**

1 Для целей настоящего правила и правила 3-4 танкеры включают нефтяные танкеры, как они определены в правиле 2.12, танкеры-химовозы, как они определены в правиле VII/8.2, и газовозы, как они определены в правиле VII/11.2.

2 Каждый танкер, построенный 1 июля 1998 года или после этой даты, должен быть оборудован средствами, позволяющими экипажу получить безопасный доступ в носовую часть даже в тяжелых погодных условиях. Для танкеров, построенных до 1 июля 1998 года, такие средства доступа должны быть оборудованы при первом плановом доковании после 1 июля 1998 года, но не позднее 1 июля 2001 года. Такие средства доступа должны быть одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией.

**Правило 3-4**

**Устройства аварийной буксировки танкеров**

Устройства аварийной буксировки должны устанавливаться на обоих оконечностях каждого танкера дедвейтом не менее 20 000 тонн, построенного 1 января 1996 года или после этой даты. Для танкеров, построенных до 1 января 1996 года, такое устройство должно устанавливаться при первом плановом доковании после 1 января 1996 года, но не позднее 1 января 1999 года. Проект и конструкция устройств буксировки должны быть одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией."

## ЧАСТЬ В - ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ

- 2 После существующего правила 17 добавляется следующее новое правило 17-1:

### "Правило 17-1

**Отверстия в наружной обшивке, расположенные ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах**

Несмотря на требования правила 17, суда, построенные 1 июля 1998 года или после этой даты, должны отвечать требованиям правила 17, в котором выражение "предельная линия погружения" должно считаться означающим палубу переборок на пассажирских судах и палубу надводного борта на грузовых судах."

## ЧАСТЬ С - МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

### Правило 26 - Общие положения

- 3 После существующего пункта 8 добавляются следующие новые пункты 9, 10 и 11:

"9 Неметаллические компенсационные соединения в системах трубопроводов, если эти системы проходят через борт судна и если место прохода, а также неметаллическое компенсационное соединение расположены ниже самой высокой грузовой ватерлинии, подлежат проверке в рамках освидетельствований, предписанных в правиле I/10 а), и заменяются по мере необходимости или через промежутки времени, рекомендованные изготовителем.

10 Инструкции по эксплуатации и техническому обслуживанию, а также чертежи судовых механизмов и оборудования, необходимых для безопасной эксплуатации судна, должны быть составлены на языке, понятном для тех лиц командного состава и членов экипажа, от которых требуется понимание такой информации для выполнения своих обязанностей.

11 Расположение и устройство газоотводных труб расходных топливных, отстойных и масляных цистерн должно быть таким, чтобы в случае поломки газоотводной трубы это не приводило непосредственно к опасности поступления морской или дождевой воды. На каждом новом судне должны быть предусмотрены две расходные топливные цистерны для каждого вида используемого топлива, необходимого для обеспечения движения и важнейших систем, или эквивалентные устройства, обеспечивающие по меньшей мере в течение 8 ч работу двигательной установки при максимальной длительной мощности и обычной эксплуатационной нагрузке генераторной установки в море. Настоящий пункт применяется только к судам, построенным 1 июля 1998 года или после этой даты."

### Правило 31 - Органы управления механизмами

- 4 После существующего пункта 4 добавляется следующий новый пункт 5:

"5 Суда, построенные 1 июля 1998 года или после этой даты, должны отвечать требованиям пунктов 1-4 со следующими поправками:

.1 пункт 1 заменяется следующим:

"1 Главные и вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть оборудованы эффективными средствами, обеспечивающими их работу и управление. Все системы управления, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть независимыми или сконструированы так, чтобы выход из строя одной системы не ухудшал работу другой системы.";

.2 во второй и третьей строках пункта 2 исключаются слова "и предполагается несение вахты в машинных помещениях";

.3 первое предложение пункта 2.2 заменяется следующим:

"2 управление каждым независимым гребным винтом должно осуществляться с помощью отдельного органа управления с автоматическим выполнением всех связанных с этим управлением функций, включая, при необходимости, средства предотвращения перегрузки главных механизмов.";

.4 пункт 2.4 заменяется следующим:

"4 передаваемые с ходового мостика команды по управлению главными механизмами должны указываться в центральном посту управления главными механизмами и в местном посту управления.";

.5 в конце пункта 2.6 добавляется следующее новое предложение:

"Должна быть также предусмотрена возможность управления вспомогательными механизмами, необходимыми для обеспечения движения и безопасности судна, на соответствующих механизмах или около них"; и

.6 пункты 2.8, 2.8.1 и 2.8.2 заменяются следующим:

"8 на ходовом мостике, в центральном посту управления главными механизмами и местном посту управления должны быть установлены указатели:

.8.1 частоты и направления вращения гребного винта, если установлен винт фиксированного шага; и

.8.2 частоты вращения и положения лопастей гребного винта, если установлен винт регулируемого шага;"

## ЧАСТЬ D - ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

### Правило 41 - Основной источник электроэнергии и системы освещения

5 После существующего пункта 4 добавляется следующий новый пункт 5:

"5 Суда, построенные 1 июля 1998 года или после этой даты:

.1 в дополнение к пунктам 1-3 должны отвечать следующим положениям:

.1.1 если основной источник электроэнергии необходим для обеспечения движения и управления судном, система должна быть устроена так, чтобы питание оборудования, необходимого для обеспечения движения, управления и безопасности судна, поддерживалось постоянно или немедленно восстанавливалось в случае отключения любого одного из работающих генераторов;

.1.2 для защиты генераторов, требуемых настоящим правилом, от продолжительной перегрузки должны быть предусмотрены устройства сброса нагрузки или другие эквивалентные устройства;

.1.3 если основной источник электроэнергии необходим для обеспечения движения судна, главная шина должна разделяться по меньшей мере на две секции, которые обычно должны соединяться при помощи автоматических выключателей или других одобренных средств; насколько это практически возможно, подключение генераторных агрегатов и любого другого дублированного оборудования должно быть поровну разделено между этими секциями; и

.2 могут не отвечать положениям пункта 4."

### Правило 42 - Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах

6 После существующего пункта 3.3 добавляется следующий новый пункт 3.4:

"3.4 Для судов, построенных 1 июля 1998 года или после этой даты, если электроэнергия необходима для восстановления движения, мощность должна быть достаточной для восстановления движения судна вместе с другими соответствующими механизмами из нерабочего состояния судна в течение 30 мин после полного обесточивания."

### Правило 43 - Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах

7 После существующего пункта 3.3 добавляется следующий новый пункт 3.4:

"3.4 Для судов, построенных 1 июля 1998 года или после этой даты, если электроэнергия необходима для восстановления движения, мощность должна быть достаточной для восстановления движения судна вместе с другими соответствующими механизмами из нерабочего состояния судна в течение 30 мин после полного обесточивания."

## ГЛАВА II-2

### КОНСТРУКЦИЯ - ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

#### ЧАСТЬ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### Правило 1 - Применение

8 Существующий пункт 1.1 заменяется следующим:

"1.1 Настоящая глава, если специально не предусмотрено иное, применяется к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 1998 года или после этой даты."

9 Существующий пункт 1.3.2 заменяется следующим:

"2 выражение *все суда* означает суда, построенные 1 июля 1998 года, до или после этой даты;"

10 Существующий пункт 2 заменяется следующим:

"2 Если специально не предусмотрено иное, в отношении судов, построенных до 1 июля 1998 года, Администрация должна обеспечить выполнение требований, применяемых на основании главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, внесенными резолюциями MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57); MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61) и MSC.31(63)."

11 В пункте 3.1 выражение "1 июля 1986 года" заменяется на "1 июля 1998 года".

##### Правило 3 - Определения

12 Существующий пункт 1 заменяется следующим:

"1 *Негорючий материал* есть материал, который при нагревании до температуры приблизительно 750°C не горит и не выделяет легковоспламеняющихся паров в количестве, достаточном для их самовоспламенения, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость. Всякий иной материал считается горючим материалом."

13 Существующий пункт 2 заменяется следующим:

"2 *Стандартное испытание на огнестойкость* есть такое испытание, при котором образцы соответствующих переборок и палуб подвергаются нагреву в испытательной печи при температурах, приблизительно соответствующих стандартной кривой "время-температура". Методы испытаний должны соответствовать Кодексу по методикам испытаний на огнестойкость."

14 В пункте 3.4 "139°C" заменяется на "140°C".



- 15 Существующий пункт 3.5 заменяется следующим:
- "5 Администрация должна требовать испытания прототипа переборки или палубы в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость, чтобы убедиться, что они отвечают указанным выше требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры."
- 16 В пункте 4.2 "139°C" заменяется на "140°C".
- 17 Существующий пункт 4.4 заменяется следующим:
- "4 Администрация должна требовать испытания прототипа перекрытия в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость, чтобы убедиться, что оно отвечает указанным выше требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры."
- 18 Существующий пункт 8 заменяется следующим:
- "8 *Медленное распространение пламени* означает, что поверхность, характеризующаясь подобным образом, в достаточной степени ограничивает распространение пламени, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость."
- 19 Существующий пункт 22-1 заменяется следующим:
- "22-1 *Центральный пост управления* есть пост управления, в котором сосредоточены средства управления и индикации следующего:
- .1 стационарных систем сигнализации обнаружения пожара;
  - .2 автоматических спринклерных систем пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара;
  - .3 панелей индикации противопожарных дверей;
  - .4 закрытий противопожарных дверей;
  - .5 панелей индикации водонепроницаемых дверей;
  - .6 закрытий водонепроницаемых дверей;
  - .7 вентиляторов;
  - .8 сигнализации общей/пожарной тревоги;
  - .9 систем связи, включая телефоны; и
  - .10 микрофонов системы громкоговорящей связи."
- 20 Существующий пункт 23.3 заменяется следующим:
- "3 все драпировки, занавеси и другие висящие тканевые изделия противостоят распространению пламени не хуже, чем изделия из шерсти массой  $0,8 \text{ кг/м}^2$ , что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость;".
- 21 Существующий пункт 23.4 заменяется следующим:
- "4 все покрытия палуб имеют характеристики медленного распространения пламени;".

22 Существующий пункт 23.6 заменяется следующим:

"6 вся мягкая мебель удовлетворяет требованиям в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость;"

23 Добавляется следующий новый пункт 23.7:

"7 все постельные принадлежности удовлетворяют требованиям в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость."

24 Добавляется следующий новый пункт 34:

"34 *Кодекс по методикам испытаний на огнестойкость* означает Международный кодекс по применению методик испытаний на огнестойкость, одобренный Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.61(67), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в Приложение, за исключением его главы I."

**Правило 12 - Автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара**

25 Существующий пункт 1.2 заменяется следующим:

"1.2 Каждая секция спринклеров должна иметь средства автоматической подачи светового и звукового сигналов на одной или нескольких панелях сигнализации при срабатывании любого из спринклеров. Такие системы сигнализации должны быть устроены так, чтобы они указывали на любую неисправность в системе. Такие панели должны указывать, в какой секции помещений, обслуживаемых системой, возник пожар. Они должны быть сосредоточены на ходовом мостике, и, кроме того, световые и звуковые сигналы от панели сигнализации должны быть выведены в другое место, помимо ходового мостика, с тем чтобы обеспечить немедленное принятие экипажем сигнала о пожаре."

26 Существующие пункты 1.2.1 и 1.2.2 исключаются.

**Правило 16 - Системы вентиляции на судах, иных чем пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров**

27 Существующий текст пункта 1.1 заменяется следующим:

"1 эти каналы должны быть изготовлены из материала, имеющего характеристики медленного распространения пламени;"

28 Добавляется следующий новый пункт 11:

"11 Следующие устройства должны быть испытаны в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость:

.1 противопожарные заслонки, включая соответствующие средства управления ими; и

- .2 места прохода каналов через перекрытия класса "А". Не требуется проведения испытаний, если стальные стаканы непосредственно скреплены с вентиляционными каналами с помощью приклепанных или привинченных фланцев или с помощью сварки."

#### Правило 17 - Снаряжение пожарного

- 29 В конце пункта 3.1.1 добавляется следующее предложение:

" , однако не требуется дополнительных комплектов снаряжения пожарного для выгородок трапов, которые образуют отдельные главные вертикальные зоны, и для главных вертикальных зон в носовой или кормовой оконечностях судна, которые не имеют помещений категорий, указанных в 26.2.2(6), (7), (8) или (12)".

#### Правило 18 - Разное

- 30 В тексте в круглых скобках под заголовком правила в первом предложении слова "Пункты 2.4 и 8 настоящего правила применяются" заменяются словами "Пункт 2.4 настоящего правила применяется" и добавляется следующее предложение:

"Пункт 8 настоящего правила применяется к судам, построенным 1 июля 1998 года или после этой даты."

- 31 Существующий пункт 8 заменяется следующим:

"8 Положения в отношении вертолетных устройств должны соответствовать стандартам, разработанным Организацией."

### ЧАСТЬ В - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПАССАЖИРСКИХ СУДАХ

#### Правило 24 - Главные вертикальные зоны и горизонтальные зоны

- 32 Третье предложение существующего пункта 1.1 заменяется следующим:

"Если с одной стороны перекрытия находится помещение категории 26.2.2(5), (9) или (10) или если с обеих сторон перекрытия находятся топливные цистерны, стандарт может быть снижен до класса "А-0"."

#### Правило 26 - Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих более 36 пассажиров

- 33 В пункте 1 "26.1-26.4" заменяется на "26.1 и 26.2", и в четвертом ряду таблицы 26.1 в колонках 6, 7, 8 и 9 добавляется индекс "d", а к таблице 26.1 добавляется следующая сноска:

<sup>nd</sup> Если помещения категорий 6, 7, 8 и 9 полностью расположены внутри периметра места сбора, допускается, чтобы переборки этих помещений имели огнестойкость класса "В-0". Посты управления аудио-, видео- и осветительных установок могут рассматриваться как часть места сбора."

### Правило 28 - Пути эвакуации

34 В конце пункта 1.10 "." заменяется на "; и".

35 Добавляется следующий новый подпункт .11:

"11 На всех пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, требования пункта 1.10 и правила 41-2.4.7 должны также применяться к районам жилых помещений экипажа."

### Правило 30 - Отверстия в перекрытиях класса "А"

36 Существующий пункт 4 заменяется следующим:

"4 Противопожарные двери в переборках главных вертикальных зон, в ограничивающих конструкциях камбузов и в выгородках трапов, за исключением водонепроницаемых дверей с приводом от источника энергии и обычно задрасненных дверей, должны удовлетворять следующим требованиям:

- .1 двери должны быть самозакрывающимися и должны закрываться при угле наклона до  $3,5^\circ$  в сторону, противоположную закрыванию;
- .2 приблизительное время закрытия для навесных противопожарных дверей должно быть не более 40 с и не менее 10 с с момента начала их перемещения, когда судно находится на ровном киле. Примерная постоянная скорость закрытия скользящих противопожарных дверей должна быть не более 0,2 м/с и не менее 0,1 м/с, когда судно находится на ровном киле;
- .3 двери должны освобождаться дистанционно из постоянно обслуживаемого центрального поста управления либо все одновременно, либо по группам, а также по отдельности с места с обеих сторон двери. Выключатели освобождения двери должны иметь положения "включено - выключено" для предотвращения автоматического возврата системы в исходное положение;
- .4 устройства, удерживающие дверь в открытом состоянии и не освобождаемые из центрального поста управления, запрещаются;
- .5 дверь, закрытая дистанционно из центрального поста управления, должна вновь открываться с обеих сторон двери при помощи местного управляющего устройства. После такого местного открытия дверь должна опять автоматически закрываться;
- .6 на панели индикации противопожарных дверей в постоянно обслуживаемом центральном посту управления должна быть предусмотрена индикация того, закрыта ли каждая из дистанционно освобождаемых дверей;
- .7 освобождающий механизм должен быть устроен так, чтобы дверь автоматически закрывалась в случае отключения системы управления или основного источника электроэнергии;

- .8 местные аккумуляторы энергии для дверей с приводом от источника энергии должны быть предусмотрены в непосредственной близости от дверей, с тем чтобы обеспечить по меньшей мере десятикратное срабатывание этих дверей (полностью открыто – полностью закрыто) при использовании местных управляющих устройств после отключения системы управления или основного источника электроэнергии;
- .9 отключение системы управления или основного источника электроэнергии у одной двери не должно ухудшать безопасное функционирование других дверей;
- .10 дистанционно освобождаемые скользящие двери или двери с приводом от источника энергии должны быть оборудованы аварийно-предупредительной сигнализацией, которая подает сигнал, звучащий в течение не менее 5 с, но не более 10 с после освобождения двери из центрального поста управления и до того, как дверь начнет перемещаться, и продолжающий звучать до тех пор, пока дверь не закроется полностью ;
- .11 дверь, устроенная таким образом, чтобы она вновь открывалась при контакте с препятствием на пути ее закрытия, должна открываться не более чем на 1 м от точки соприкосновения с препятствием;
- .12 двустворчатые двери, оборудованные защелкой-стопором для обеспечения их огнестойкости, должны иметь защелку-стопор, которая срабатывает автоматически при срабатывании дверей, освобождаемых системой управления;
- .13 автоматически закрываемые двери с приводом от источника энергии, ведущие непосредственно в помещения специальной категории, не требуют оборудования аварийно-предупредительной сигнализацией и механизмами дистанционного освобождения, требуемыми в подпунктах .3 и .10;
- .14 компоненты местной системы управления должны быть доступны для технического обслуживания и регулировки; и
- .15 двери с приводом от источника энергии должны быть снабжены системой управления одобренного типа, которая способна работать при пожаре, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость. Эта система должна удовлетворять следующим требованиям:
  - .15.1 система управления должна обеспечивать работу двери при температуре по меньшей мере 200°С в течение не менее 60 мин при питании от источника энергии;
  - .15.2 источник энергии для всех других дверей, не затронутых пожаром, не должен повреждаться; и
  - .15.3 при температурах, превышающих 200°С, система управления должна автоматически отключаться от источника энергии и должна удерживать дверь в закрытом состоянии до температуры по меньшей мере 945°С."

- 37 Второе предложение существующего пункта 6 заменяется следующим:

"Требования в отношении огнестойкости класса "А" для наружных ограничивающих конструкций судна не применяются к наружным дверям, за исключением дверей надстроек и рубок, которые выходят на места размещения спасательных средств, места посадки и наружные районы мест сбора, наружные трапы и открытые палубы, используемые в качестве путей эвакуации. Двери выгородок трапов могут не отвечать этому требованию."

#### Правило 32 - Системы вентиляции

- 38 Существующий пункт 1.1 заменяется следующим:

"1.1 Система вентиляции на пассажирском судне, перевозящем более 36 пассажиров, должна, в дополнение к требованиям этой части настоящего правила, отвечать требованиям правил 16.2-16.6, 16.8, 16.9 и 16.11."

- 39 Существующий пункт 1.4.3.1 заменяется следующим:

"3.1 канал изготовлен из материала, имеющего характеристики медленного распространения пламени;"

#### Правило 34 - Ограничение применения горючих материалов

- 40 Существующий пункт 2 заменяется следующим:

"2 Не требуется, чтобы антиконденсатные материалы и клеи, применяемые в сочетании с изоляцией холодных трубопроводов, а также изоляция арматуры этих трубопроводов были негорючими, но их количество должно быть сведено к практически возможному минимуму, а их открытые поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени."

- 41 Существующий пункт 7 заменяется следующим:

"7 Краски, лаки и прочие отделочные материалы, применяемые на открытых поверхностях внутри помещений, не должны выделять чрезмерное количество дыма и токсичных продуктов, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость."

- 42 Существующий пункт 8 заменяется следующим:

"8 Первичные палубные покрытия, если они применяются в жилых и служебных помещениях и постах управления, должны быть из одобренного материала, который не является легковоспламеняющимся или представляющим опасность в отношении выделения токсичных или взрывоопасных веществ при повышенных температурах, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость."

#### Правило 37 - Защита помещений специальной категории

- 43 К пункту 1.2.1 добавляется следующее третье предложение:

"Если топливные цистерны находятся под помещением специальной категории, огнестойкость палубы между такими помещениями может быть снижена до стандарта "А-0"."

- 44 Добавляется следующий новый пункт 4:

**"4 Постоянные отверстия для вентиляции**

Постоянные отверстия в бортовой обшивке, оконечностях или подволоке помещений специальной категории должны быть расположены так, чтобы пожар в помещении специальной категории не создавал угрозы для мест размещения спасательных шлюпок и плотов и мест посадки в них, жилых помещений, служебных помещений и постов управления в надстройках и рубках, расположенных выше помещений специальной категории."

**Правило 38 - Защита грузовых помещений, не являющихся помещениями специальной категории и предназначенных для перевозки автотранспорта с топливом в баках для передвижения своим ходом**

- 45 Добавляются следующие новые пункты 5 и 6:

**"5 Постоянные отверстия для вентиляции**

Постоянные отверстия в бортовой обшивке, оконечностях или подволоке грузовых помещений должны быть расположены так, чтобы пожар в грузовом помещении не создавал угрозы для мест размещения спасательных шлюпок и плотов и мест посадки в них, жилых помещений, служебных помещений и постов управления в надстройках и рубках, расположенных выше грузовых помещений.

**6 Конструктивная защита**

Грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки на судах, построенных 1 июля 1998 года или после этой даты, должны отвечать требованиям пунктов 1.1, 1.2 и 1.3 правила 38-1."

- 46 Добавляется следующее новое правило 38-1:

**"Правило 38-1**

**Защита закрытых и открытых грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, не являющихся помещениями специальной категории и грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и предназначенных для перевозки автотранспорта с топливом в баках**

**1 Общие положения**

1.1 Принципы, лежащие в основе правила 37.1.1, применяются также к настоящему правилу.

1.2 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, ограничивающие переборки и палубы закрытых и открытых грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны иметь стандарт изоляции класса "А-60". Однако, если с одной стороны переборки находится помещение категории 26.2.2(5), (9) или (10), стандарт может быть снижен до класса "А-0". Если топливные цистерны находятся под грузовым помещением с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, огнестойкость палубы между такими помещениями может быть снижена до стандарта "А-0".

1.3 На пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, ограничивающие переборки и палубы закрытых и открытых грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны иметь огнестойкость, требуемую для помещений категории (8) в таблице 27.1, а горизонтальные ограничивающие конструкции - огнестойкость, требуемую для помещений категории (8) в таблице 27.2.

1.4 Постоянные отверстия в бортовой обшивке, оконечностях или подволоке открытых и закрытых грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны быть расположены так, чтобы пожар в грузовом помещении не создавал угрозы для мест размещения спасательных шлюпок и плотов и мест посадки в них, жилых помещений, служебных помещений и постов управления в надстройках и рубках, расположенных выше грузовых помещений.

**2 Закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки**

Закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны отвечать требованиям правила 38, за исключением пункта 4 этого правила.

**3 Открытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки**

Открытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны отвечать требованиям правил 37.1.3, 37.2.1, 38.1, за исключением того, что не разрешается система обнаружения дыма путем отбора проб воздуха, и 38.2.3."

## ЧАСТЬ С - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ГРУЗОВЫХ СУДАХ

### Правило 49 - Ограничение применения горючих материалов

47 Существующий пункт 2 заменяется следующим:

"2 Краски, лаки и прочие отделочные материалы, применяемые на открытых поверхностях внутри помещений, не должны выделять чрезмерное количество дыма и токсичных продуктов, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость."

48 Существующий пункт 3 заменяется следующим:

"3 Первичные палубные покрытия, если они применяются в жилых и служебных помещениях и постах управления, должны быть из одобренного материала, который не является легковоспламеняющимся или представляющим опасность в отношении выделения токсичных или взрывоопасных веществ при повышенных температурах, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость."

### Правило 50 - Детали конструкции

49 Существующий пункт 3.1 заменяется следующим:

"3.1 За исключением грузовых помещений и холодильных кладовых служебных помещений, изоляционные материалы должны быть негорючими. Не требуется, чтобы антиконденсатные материалы и клеи, применяемые в сочетании с изоляцией холодных трубопроводов, а также изоляция арматуры этих трубопроводов были негорючими, но их



количество должно быть сведено к практически возможному минимуму, а их открытые поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени."

**Правило 53 - Средства противопожарной защиты в грузовых помещениях**

50 Существующие пункты 1.2 и 1.3 заменяются следующим:

"1.2 Несмотря на положения пункта 1.1, любое грузовое помещение судна, занятого перевозкой опасных грузов на палубе или в грузовых помещениях, должно быть оборудовано стационарной газовой системой пожаротушения, отвечающей положениям правила 5, или системой пожаротушения, которая, по мнению Администрации, обеспечивает равноценную защиту перевозимых грузов.

1.3 Администрация может не применять требования пунктов 1.1 и 1.2 к грузовым помещениям любого судна, построенного и предназначенного только для перевозки руды, угля, зерна, невысушенных лесоматериалов, негорючих грузов или грузов, которые, по мнению Администрации, представляют низкую пожароопасность. Такие изъятия могут предоставляться только в том случае, если судно имеет стальные люковые закрытия и надежные средства закрытия всех вентиляционных и других отверстий, ведущих в грузовые помещения. При предоставлении таких изъятий Администрация должна выдать свидетельство об изъятии, независимо от даты постройки соответствующего судна, согласно правилу I/12 a) vi) и должна обеспечить, чтобы перечень грузов, которые разрешено перевозить судну, был приложен к свидетельству об изъятии."

51 Добавляется следующий новый пункт 2.5:

"2.5 Постоянные отверстия в бортовой обшивке, оконечностях или подволоке открытых и закрытых грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны быть расположены так, чтобы пожар в грузовом помещении не создавал угрозы для мест размещения спасательных шлюпок и плотов и мест посадки в них, жилых помещений, служебных помещений и постов управления в надстройках и рубках, расположенных выше грузовых помещений."

**Правило 54 - Специальные требования для судов, перевозящих опасные грузы**

52 Добавляется следующий новый пункт 2.4.3:

"2.4.3 Если в выгороженных грузовых помещениях, предназначенных для перевозки опасных грузов навалом, не предусмотрена искусственная вентиляция, должна быть обеспечена естественная вентиляция."

53 Добавляются следующие новые пункты 2.10 и 2.11:

"2.10 На судах, имеющих грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, должно быть предусмотрено разделение между закрытым грузовым помещением с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и смежным открытым грузовым помещением с горизонтальным способом погрузки и выгрузки. Разделение должно быть таким, чтобы сводить к минимуму проникновение опасных паров и жидкостей между такими помещениями. В качестве альтернативы можно не предусматривать такое разделение, если грузовое помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки рассматривается как закрытое грузовое помещение по всей его длине и должно полностью отвечать соответствующим специальным требованиям настоящего правила.

2.11 На судах, имеющих грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, должно быть предусмотрено разделение между закрытым грузовым помещением с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и смежной открытой палубой. Разделение должно быть таким, чтобы сводить к минимуму проникновение опасных паров и жидкостей между такими помещениями. В качестве альтернативы можно не предусматривать такое разделение, если устройства закрытых грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки соответствуют тем, которые требуются для опасных грузов, перевозимых на смежной открытой палубе."

Таблица 54.1 - Применение требований к различным способам перевозки опасных грузов на судах и в грузовых помещениях

54 Существующая таблица 54.1 заменяется следующим:

"Знак "X" в таблице 54.1 означает, что это требование применяется ко всем классам опасных грузов, перечисленным в соответствующей строке таблицы 54.3, кроме случаев, указанных в примечаниях.

Правило 54.2	Открытые палубы .1 - .5 включительно	.1 Не являющиеся специально сконструированными	.2 Грузовые помещения для контейнеров	.3		.4 Опасные грузы навалом	.5 Судовые баржи
				Закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки <sup>1</sup>	Открытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки <sup>2</sup>		
.1.1	X	X	X	X	X	О применении требований правила 54 к различным классам опасных грузов см. таблицу 54.2	X
.1.2	X	X	X	X	X		-
.1.3	-	X	X	X	X		X
.1.4	-	X	X	X	X		X
.2	-	X	X	X	X		X <sup>4</sup>
.3	-	X	X	X	-		X <sup>4</sup>
.4.1	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.4.2	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.5	-	X	X	X	-		-
.6.1	X	X	X	X	X		-
.6.2	X	X	X	X	X		-
.7	X	X	-	-	X		-
.8	X	X	X <sup>2</sup>	X	X		-
.9	-	-	-	X <sup>3</sup>	X	-	

**Примечания:**

- 1 Для классов 4 и 5.1 не применяется при перевозке в закрытых грузовых контейнерах. Для классов 2, 3, 6.1 и 8 при перевозке в закрытых грузовых контейнерах кратность вентиляции может быть снижена до уровня не менее двух воздухообменов в час. Для целей настоящего правила съемный танк рассматривается как закрытый грузовой контейнер.
- 2 Применяется только к палубам.
- 3 Применяется только к закрытым грузовым помещениям с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которые не могут быть плотно закрыты.
- 4 В особых случаях, когда баржи способны удерживать легковоспламеняющиеся пары или если имеется возможность отвода легковоспламеняющихся паров по вентиляционным каналам, подведенным к баржам, в безопасное место за пределами помещения, в котором перевозятся баржи, эти требования могут быть снижены или не выполняться совсем в соответствии с требованиями Администрации.
- 5 Помещения специальной категории, когда они используются для перевозки опасных грузов, должны рассматриваться как закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

Таблица 54.2 - Применение требований к различным классам опасных грузов на судах и в грузовых помещениях при перевозке опасных грузов навалом

55 Существующая таблица 54.2 заменяется следующим:

Класс	4.1	4.2	4.3 <sup>6</sup>	5.1	6.1	8	9
Правило							
54.2.1.1	X	X	-	X	-	-	X
54.2.1.2	X	X	-	X	-	-	X
54.2.2	X	X <sup>7</sup>	X	X <sup>8</sup>	-	-	X <sup>8</sup>
54.2.4.1	-	X <sup>7</sup>	X	-	-	-	-
54.2.4.2	X <sup>9</sup>	X <sup>7</sup>	X	X <sup>7,9</sup>	-	-	X <sup>7,9</sup>
54.2.4.3	X	X	X	X	X	X	X
54.2.6	X	X	X	X	X	X	X
54.2.8	X	X	X	X <sup>7</sup>	-	-	X <sup>10</sup>

*Примечания :*

- 6 Опасность веществ этого класса, которые могут перевозиться навалом, такова, что Администрация в дополнение к соблюдению требований, перечисленных в этой таблице, должна уделить особое внимание конструкции и оборудованию судов, занятых их перевозкой.
- 7 Применимо только к жмыху, содержащему продукты экстрагирования, к нитрату аммония и удобрениям с нитратом аммония.
- 8 Применимо только к нитрату аммония и удобрениям с нитратом аммония. Однако степень защиты в соответствии со стандартами, содержащимися в публикации 79 Международной электротехнической комиссии - Электрическая аппаратура для атмосфер, содержащих гремучий газ, является достаточной.
- 9 Требуются только подходящие ограждения из металлической сетки.
- 10 Требования Кодекса безопасной практики перевозки навалочных грузов (резолюция А.434(XI) с поправками) являются достаточными."

Таблица 54.3 - Применение требований к различным классам опасных грузов, кроме опасных грузов, перевозимых навалом

56 Существующая таблица 54.3 заменяется следующим:

Класс	1.1-1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3	3.1 3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 жидкости >23°C ≤61°C	6.1 жидкости >23°C ≤61°C	6.1 жидкости >23°C ≤61°C	6.1 твердые грузы	8 жидкости	8 жидкости ≤23°C	8 жидкости >23°C ≤61°C	8 твердые грузы	9
Правило																					
54.2.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
54.2.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.2	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
54.2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.4.1	-	-	X	-	X	X	-	X <sup>11</sup>	X <sup>11</sup>	X	X <sup>11</sup>	-	-	X	X	X <sup>11</sup>	-	X	X	-	X <sup>11</sup>
54.2.4.2	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.5	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-
54.2.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>14</sup>
54.2.7	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.8	X <sup>12</sup>	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>13</sup>	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-
54.2.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

**Примечания:**

- 11 Применяется в случае, когда "искусственная вентиляция помещений" требуется Международным кодексом морской перевозки опасных грузов с поправками.
- 12 Грузы во всех случаях должны размещаться на расстоянии 3 м по горизонтали от ограничивающих конструкций машинного помещения.
- 13 См. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов.
- 14 Применяется в зависимости от перевозимых грузов."

## ЧАСТЬ D - МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТАНКЕРАХ

### Правило 56 - Расположение и разделение помещений

57 Предложение под заголовком правила заменяется следующим:

"Настоящее правило применяется к судам, построенным 1 февраля 1992 года или после этой даты, за исключением пункта 9, который применяется к судам, построенным 1 июля 1998 года или после этой даты)."

58 Существующий пункт 7 заменяется следующим:

7 Наружные ограничивающие конструкции надстроек и рубок, выгораживающие жилые помещения, включая навесные палубы, на которых находятся такие помещения, должны быть изготовлены из стали и изолированы по стандарту "А-60" на всех участках, обращенных в сторону грузовой зоны, а также на наружных бортах на протяжении 3 м от ограничивающей конструкции, обращенной в сторону грузовой зоны. Такая изоляция бортовых конструкций надстроек и рубок должна доводиться до высоты, которую Администрация сочтет необходимой."

59 Второе предложение существующего пункта 8.3 заменяется следующим:

"Такие окна и иллюминаторы, за исключением окон рулевой рубки, должны быть изготовлены по стандарту класса "А-60"."

60 Добавляется следующий новый пункт 9:

"9 На каждом судне, к которому применяется настоящее правило, где имеется постоянный доступ из туннеля трубопроводов в главное насосное отделение, должна устанавливаться водонепроницаемая дверь, отвечающая требованиям правила II-1/25-9.2 и, кроме того, следующему:

- .1 в дополнение к управлению с мостика водонепроницаемая дверь должна закрываться вручную с внешней стороны входа в главное насосное отделение; и
- .2 водонепроницаемая дверь должна оставаться закрытой во время обычных операций на судне, за исключением случаев, когда требуется доступ в туннель трубопроводов."

### Правило 59 - Отвод газа, продувка, дегазация и вентиляция

61 Добавляется следующий новый пункт 1.2.3:

"3 вспомогательные средства, позволяющие полный выход смесей паров, воздуха или инертного газа для предотвращения возникновения избыточного давления или вакуума в случае неисправности устройств, упомянутых в пункте 1.2.2. В качестве альтернативы на каждом танке, защищаемом устройством, требуемым в пункте 1.2.2, могут устанавливаться датчики давления, контролируемые в судовом посту управления грузовыми операциями или в месте, откуда обычно осуществляются грузовые операции. Такое оборудование контроля также должно обеспечивать

аварийно-предупредительную сигнализацию, которая включается при обнаружении избыточного давления или вакуума в танке."

- 62 Существующий пункт 1.3.2 заменяется следующим:

"1.3.2 Если устройства являются общими с другими грузовыми танками, то для отключения каждого грузового танка должны быть предусмотрены запорные клапаны или другие приемлемые средства. В случае установки запорных клапанов они должны быть снабжены запирающими устройствами, находящимися под контролем ответственного лица командного состава судна. Должна иметься четкая визуальная индикация положения (открыто - закрыто) клапанов или других приемлемых средств. Если танки отключены, должно быть обеспечено, чтобы соответствующие запорные клапаны были открыты до начала погрузки, балластировки или выгрузки груза из этих танков. Никакое отключение не должно приводить к прекращению прохождения смесей, вызванного температурными колебаниями в грузовом танке, в соответствии с пунктом 1.2.1."

- 63 Добавляется следующий новый пункт 1.3.3:

"1.3.3 Если предполагается погрузка груза и балластировка или разгрузка грузового танка или группы грузовых танков, которые отключены от общей газоотводной системы, на таком грузовом танке или на группе грузовых танков должно быть предусмотрено средство для предотвращения избыточного давления или вакуума, как требуется в пункте 1.2.3."

- 64 Добавляется следующий новый пункт 1.11:

"1.11 Суда, построенные до 1 июля 1998 года, должны отвечать требованиям пунктов 1.2.3 и 1.3.3 к дате первого планового докования после 1 июля 1998 года, но не позднее 1 июля 2001 года."

- 65 Добавляется следующий новый пункт 5:

#### "5 Индикаторы горючих газов

Все танкеры должны быть оборудованы по меньшей мере одним переносным прибором для измерения концентраций легковоспламеняющихся паров вместе с достаточным комплектом запасных частей. Должны быть предусмотрены подходящие средства для калибровки таких приборов."

### Правило 62 - Системы инертного газа

- 66 В конце пункта 11.2.1 добавляется следующее предложение:

"Используемая система контроля должна обеспечивать точную индикацию положения (открыто - закрыто) каждого клапана."

**ГЛАВА V**  
**БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ**

- 67 Существующее правило 15-1 исключается.

**ГЛАВА VII**  
**ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

**Правило 2 - Классификация**

- 68 "Класс 6.1 - Ядовитые (токсичные) вещества" заменяется следующим:

"Класс 6.1 - Токсичные вещества".

- 69 Слова "Прочие опасные вещества" в существующем тексте для класса 9 заменяются следующим:

"Прочие опасные вещества и изделия".

**Правило 7 - Взрывчатые вещества на пассажирских судах**

- 70 Добавляется следующий новый пункт 1.5:

"5 изделия группы совместимости N могут разрешаться на пассажирских судах, если только общая масса нетто взрывчатых веществ не превышает 50 кг на судно и не перевозятся другие взрывчатые вещества, кроме веществ подкласса 1.4 группы совместимости S."



**RESOLUCIÓN MSC.57(67)**  
**(aprobada el 5 de diciembre de 1996)**

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

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

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

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

HABIENDO EXAMINADO en su 67º 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 lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 1998, 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 mismas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 1998, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en 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 ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

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

**CAPÍTULO II-1**

**CONSTRUCCIÓN - COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES  
DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS**

**PARTE A-1 - ESTRUCTURA DE LOS BUQUES**

- 1 Se agregan las siguientes nuevas reglas 3-3 y 3-4 a la parte A-1 del capítulo II-1:

**"Regla 3-3**

**Acceso sin riesgos a la proa de los buques tanque**

1 A los efectos de la presente regla y de la regla 3-4, el término buques tanque incluye los petroleros, según se definen éstos en la regla 2.12, los buques tanque quimiqueros, según se definen éstos en la regla VII/8.2, y los buques gaseros, según se definen éstos en la regla VII/11.2.

2 Todos los buques tanque construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente irán provistos de medios que permitan a la tripulación el acceso sin riesgos a la proa, aun con mal tiempo. En el caso de los buques tanque construidos antes del 1 de julio de 1998, tales medios de acceso se instalarán en la primera entrada programada en dique seco que se realice después del 1 de julio de 1998 y a más tardar el 1 de julio del 2001. La Administración aprobará dichos medios de acceso basándose en las Directrices elaboradas por la Organización.

**Regla 3-4**

**Medios de remolque de emergencia en los buques tanque**

Se instalarán medios de remolque de emergencia a proa y popa en los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas, construidos el 1 de enero de 1996 o posteriormente. En el caso de los buques tanque construidos antes del 1 de enero de 1996, tales medios se instalarán en la primera entrada programada en dique seco que realice después del 1 de enero de 1996 y a más tardar el 1 de enero de 1999. La Administración aprobará el proyecto y la construcción de dichos medios de remolque basándose en las Directrices elaboradas por la Organización."

## **PARTE B - COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD**

- 2 A continuación de la regla 17 actual se añade la nueva regla 17-1 siguiente:

### **"Regla 17-1**

#### **Aberturas en el forro exterior por debajo de la cubierta de cierre en los buques de pasaje y por debajo de la cubierta de francobordo en los buques de carga**

No obstante lo prescrito en la regla 17, los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente cumplirán las prescripciones de dicha regla, en la cual la expresión "línea de margen" se entenderá como una referencia a la cubierta de cierre en el caso de los buques de pasaje y a la cubierta de francobordo en el caso de los buques de carga."

## **PARTE C - INSTALACIONES DE MÁQUINAS**

### **Regla 26 - Generalidades**

- 3 A continuación del párrafo 8 actual se añaden los nuevos párrafos 9, 10 y 11 siguientes:

"9 Las juntas de dilatación no metálicas de los sistemas de tuberías, si están situadas en un sistema que atraviesa el costado del buque y tanto el punto de penetración como la junta de dilatación no metálica se hallan por debajo de la línea de máxima carga, deberán inspeccionarse en el marco de los reconocimientos prescritos en la regla I/10 a) y reemplazarse cuando sea necesario o con la frecuencia que recomiende el fabricante.

10 Las instrucciones de uso y mantenimiento de las máquinas del buque y del equipo esencial para el funcionamiento del buque en condiciones de seguridad, así como los planos de dichas máquinas y equipo, estarán redactados en un idioma comprensible para los oficiales y tripulantes que deban entender dicha información para desempeñar sus tareas.

11 Las tuberías de respiración de los tanques de combustible líquido de servicio, los tanques de sedimentación y los tanques de aceite lubricante estarán ubicadas y dispuestas de tal forma que en el caso de que una se rompa ello no entrañe directamente el riesgo de que entre agua de mar o de lluvia. Todo buque nuevo estará provisto de dos tanques de combustible líquido de servicio destinados a cada tipo de combustible utilizado a bordo para la propulsión y los sistemas esenciales, o de medios equivalentes, cuya capacidad mínima de suministro sea de ocho horas para una potencia continua máxima de la planta propulsora y una carga normal de funcionamiento en el mar de la planta electrógena. El presente párrafo es aplicable únicamente a los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente."

### **Regla 31 - Mandos de las máquinas**

- 4 A continuación del párrafo 4 actual se añade el nuevo párrafo 5 siguiente:

"5 Los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente cumplirán lo prescrito en los párrafos 1 a 4 modificados del modo siguiente:

- .1 el párrafo 1 se sustituye por el siguiente:

"1 Las máquinas principales y auxiliares que sean esenciales para la propulsión, el gobierno y la seguridad del buque estarán provistas de medios que permitan hacerlas funcionar y gobernarlas eficazmente. Todos los sistemas de mando que sean esenciales para la propulsión, el gobierno y la seguridad del buque serán independientes o estarán proyectados de modo que el fallo de uno de ellos no afecte al funcionamiento de los otros.";

- .2 en la segunda y tercera líneas del párrafo 2 se suprimen las palabras "y los espacios de máquinas hayan de tener dotación";

- .3 la primera oración del párrafo 2.2 se sustituye por la siguiente:

".2 para el mando de cada una de las hélices independientes habrá el correspondiente dispositivo y el funcionamiento de todos los servicios conexos será automático, incluyéndose, en caso necesario, medios que impidan la sobrecarga de las máquinas propulsoras.";

- .4 el párrafo 2.4 se sustituye por el siguiente:

".4 las órdenes dadas a las máquinas propulsoras desde el puente de navegación aparecerán indicadas en la cámara de mando de las máquinas principales y en la plataforma de maniobra;"

- .5 al final del párrafo 2.6 se añade el texto siguiente:

"También será posible gobernar las máquinas auxiliares esenciales para la propulsión y la seguridad del buque desde la propia máquina o cerca de ella."; y

- .6 los párrafos 2.8, 2.8.1 y 2.8.2 se sustituyen por los siguientes:

".8 en el puente de navegación, la cámara de mando de las máquinas principales y la plataforma de maniobra se instalarán indicadores que señalen:

.8.1 la velocidad y el sentido de giro de la hélice, en el caso de las hélices de paso fijo; y

.8.2 la velocidad y el paso de la hélice, en el caso de las hélices de paso variable;"

## PARTE D - INSTALACIONES ELÉCTRICAS

### Regla 41 - Fuente de energía eléctrica principal y red de alumbrado

5 A continuación del párrafo 4 actual se añade el nuevo párrafo 5 siguiente:

"5 Todo buque construido el 1 de julio de 1998 o posteriormente:

.1 cumplirá, además de lo dispuesto en los párrafos 1 a 3, las siguientes disposiciones:

.1.1 cuando la fuente de energía eléctrica principal sea necesaria para la propulsión y el gobierno del buque, el sistema estará dispuesto de modo que el suministro de energía eléctrica al equipo necesario para la propulsión y el gobierno del buque y para garantizar la seguridad de éste, se mantenga o restablezca inmediatamente en el caso de que falle cualquiera de los generadores en servicio;

.1.2 se dispondrá de dispositivos de restricción de la carga eléctrica u otros medios equivalentes a fin de que los generadores exigidos en esta regla queden protegidos contra una sobrecarga continua;

.1.3 cuando la fuente de energía eléctrica principal sea necesaria para la propulsión del buque, las barras colectoras principales estarán subdivididas al menos en dos partes, normalmente unidas por disyuntores u otros medios aprobados; en la medida de lo posible, la unión entre los grupos electrógenos y cualquier otro equipo duplicado se dividirá por igual entre las partes; y

.2 no tendrá que cumplir lo dispuesto en el párrafo 4."

### Regla 42 - Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de pasaje

6 A continuación del párrafo 3.3 actual se añade el nuevo párrafo 3.4 siguiente:

"3.4 En el caso de los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente, cuando sea necesaria la energía eléctrica para restablecer la propulsión, la capacidad de suministro será suficiente para, en combinación con las máquinas pertinentes, restablecer la propulsión del buque apagado en los 30 minutos siguientes al apagón."

### Regla 43 - Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de carga

7 A continuación del párrafo 3.3 actual se añade el nuevo párrafo 3.4 siguiente:

"3.4 En el caso de los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente, cuando sea necesaria la energía eléctrica para restablecer la propulsión, la capacidad de suministro será suficiente para, en combinación con las máquinas pertinentes, restablecer la propulsión del buque apagado en los 30 minutos siguientes al apagón."

## CAPÍTULO II-2

### CONSTRUCCIÓN - PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

#### PARTE A - GENERALIDADES

##### Regla 1 - Ámbito de aplicación

8 Se sustituye el párrafo 1.1 actual por el siguiente:

"1.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplicará a todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 1 de julio de 1998 o posteriormente."

9 Se sustituye el párrafo 1.3.2 actual por el siguiente:

".2 con la expresión *todos los buques* se quiere decir buques construidos antes del 1 de julio de 1998, en esa fecha o posteriormente;"

10 Se sustituye el párrafo 2 actual por el siguiente:

"2 Salvo disposición expresa en otro sentido, la Administración garantizará, respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1998, el cumplimiento de las prescripciones aplicables en virtud 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.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61) y MSC.31(63)."

11 En el párrafo 3.1 se sustituye "1 de julio de 1986" por "1 de julio de 1998".

##### Regla 3 - Definiciones

12 Se sustituye el párrafo 1 actual por el siguiente:

"1 *Material incombustible*: el que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para experimentar autoignición cuando se calienta a 750°C aproximadamente, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego. Cualquier otro material será considerado material combustible."

13 Se sustituye el párrafo 2 actual por el siguiente:

"2 *Ensayo estándar de exposición al fuego*: aquél en que unas muestras de los mamparos o cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo-temperatura. Los métodos de ensayo se ajustarán al Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego."

14 En el párrafo 3.4 se sustituye "139°C" por "140°C".

- 15 Se sustituye el párrafo 3.5 actual por el siguiente:
- "5 la Administración exigirá que se realice una prueba con un prototipo del mamparo o de la cubierta, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, para asegurarse de que éstos satisfacen las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura."
- 16 En el párrafo 4.2 se sustituye "139°C" por "140°C".
- 17 Se sustituye el párrafo 4.4 actual por el siguiente:
- "4 la Administración exigirá que se realice una prueba con un prototipo de la división, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, para asegurarse de que ésta satisface las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura."
- 18 Se sustituye el párrafo 8 actual por el siguiente:
- "8 *Débil propagación de la llama*: expresión que, utilizada en relación con una superficie, significa que ésta impedirá en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego."
- 19 Se sustituye el párrafo 22-1 actual por el siguiente:
- "22-1 *Puesto central de control*: puesto de control en el que están centralizados los siguientes elementos de control e indicadores:
- .1 sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios;
  - .2 sistemas automáticos de rociadores, detección de incendios y alarma contraincendios;
  - .3 cuadros indicadores de las puertas contraincendios;
  - .4 cierres de las puertas contraincendios;
  - .5 cuadros indicadores de las puertas estancas;
  - .6 cierres de las puertas estancas;
  - .7 ventiladores;
  - .8 alarma general/contraincendios;
  - .9 sistemas de comunicaciones, incluidos los teléfonos; y
  - .10 micrófonos de los sistemas megafónicos."

20 Se sustituye el párrafo 23.3 actual por el siguiente:

"3 todos los tapizados, cortinas y demás materiales textiles colgados tienen unas propiedades de resistencia a la propagación de la llama no inferiores a las de la lana de 0,8 kg/m<sup>2</sup> de masa, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego."

21 Se sustituye el párrafo 23.4 actual por el siguiente:

"4 todos los revestimientos de piso tienen características de débil propagación de la llama."

22 Se sustituye el párrafo 23.6 actual por el siguiente:

"6 todos los muebles tapizados tienen propiedades de resistencia a la ignición y a la propagación de la llama, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego."

23 Se añade el nuevo párrafo 23.7 siguiente:

"7 todos los artículos de cama tienen propiedades de resistencia a la ignición y a la propagación de la llama, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego."

24 Se añade el nuevo párrafo 34 siguiente:

"34 *Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego:* el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.61(67), con las enmiendas que introduzca en él la Organización, siempre que dichas enmiendas se aprueben, se pongan en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo, con excepción del capítulo I."

#### **Regla 12 - Sistemas automáticos de rociadores, detección de incendios y alarma contraincendios**

25 Se sustituye el párrafo 1.2 actual por el siguiente.

"1.2 Cada sección de rociadores contará con los medios necesarios para dar automáticamente señales de alarma ópticas y acústicas en uno o más indicadores cuando un rociador entre en funcionamiento. Los circuitos de alarma serán tales que indiquen cualquier fallo que se produzca en el sistema. Esos indicadores señalarán en qué sección atendida por el sistema se ha declarado el incendio y estarán centralizados en el puente de navegación. Además, esas señales de alarma ópticas y acústicas se recibirán en otro punto no situado en el puente de navegación, de modo que lleguen inmediatamente a la tripulación."

26 Se suprimen los párrafos 1.2.1 y 1.2.2 actuales.



**Regla 16 - Sistemas de ventilación de los buques que no sean buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros**

27 Se sustituye el párrafo 1.1 actual por el siguiente:

"1 sean de un material que tenga características de débil propagación de la llama."

28 Se añade el nuevo párrafo 11 siguiente:

"11 Los siguientes dispositivos se someterán a ensayo, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego:

- .1 las válvulas de mariposa contraincendios y sus correspondientes medios de accionamiento; y
- .2 los conductos que atraviesen divisiones de clase "A". Cuando los manguitos de acero empalmen directamente con los conductos de ventilación por medio de bridas remachadas o roscadas, o por medio de soldaduras, no será necesario realizar este ensayo."

**Regla 17 - Equipo de bombero**

29 Se añade el texto siguiente al final del párrafo 3.1.1:

"sin embargo, no será necesario llevar equipos de bombero adicionales en los troncos de escalera que constituyan zonas verticales principales separadas, ni en las zonas verticales principales, situadas en la proa o en la popa del buque, en las que no haya espacios de las categorías (6), (7), (8) o (12), según se definen éstas en la regla 26.2.2."

**Regla 18 - Cuestiones diversas**

30 En el texto que figura entre paréntesis debajo del título de la regla se suprime "y 8" en la primera oración y se añade lo siguiente:

"El párrafo 8 de la presente regla es aplicable a los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente."

31 Se sustituye el párrafo 8 actual por el siguiente:

"8 Las disposiciones sobre las instalaciones para helicópteros se ajustarán a las normas elaboradas por la Organización."

## **PARTE B - MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN BUQUES DE PASAJE**

### **Regla 24 - Zonas verticales principales y zonas horizontales**

32 Se sustituye el texto actual de la tercera oración del párrafo 1.1 por el siguiente:

"Cuando en uno de los lados de la división haya un espacio de categoría (5), (9) o (10), según se definen estas categorías en la regla 26.2.2, o cuando haya tanques de combustible líquido a ambos lados de la misma, se podrá aplicar la norma inferior "A-0"."

### **Regla 26 - Integridad al fuego de los mamparos y cubiertas en buques que transporten más de 36 pasajeros**

33 En el párrafo 1 se sustituye "26.1 a 26.4" por "26.1 y 26.2" y en la tabla 26.1 se añade el índice<sup>d</sup> en la cuarta línea de las columnas 6, 7, 8 y 9 y la siguiente nota "d":

<sup>d</sup> Cuando los espacios de las categorías 6, 7, 8 y 9 estén ubicados completamente dentro de la demarcación exterior del puesto de reunión, se permitirá que los mamparos de dichos espacios tengan una integridad de clase "B-O". Los puestos de mando de las instalaciones de sonido, de imagen y de luz podrán considerarse parte del puesto de reunión."

### **Regla 28 - Medios de evacuación**

34 Al final del párrafo 1.10 el punto se sustituye por "; y".

35 Se añade al párrafo 1 el nuevo subpárrafo .11 siguiente:

".11 Las prescripciones del párrafo 1.10 y de la regla 41-2.4.7 se aplicarán también a los espacios de alojamiento de la tripulación en todos los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros."

### **Regla 30 - Aberturas en divisiones de clase "A"**

36 Se sustituye el párrafo 4 actual por el siguiente:

"4 Las puertas contraincendios de los mamparos de las zonas verticales principales, de los elementos límite de las cocinas y de los troncos de escalera, excluidas las puertas estancas accionadas a motor y las que normalmente permanezcan cerradas, se ajustarán a las siguientes prescripciones:

- .1 las puertas serán de cierre automático y se podrán cerrar venciendo un ángulo de inclinación de hasta 3,5°;
- .2 el cierre de las puertas contraincendios de bisagra se efectuará en un tiempo aproximado no superior a 40 s y no inferior a 10 s, contados a partir del momento en que empiecen a moverse con el buque adrizado. El cierre de las puertas contraincendios de corredera se efectuará a una velocidad uniforme aproximada no superior a 0,2 m/s y no inferior a 0,1 m/s con el buque adrizado,

- .3 las puertas podrán accionarse por telemando desde un puesto central de control con dotación permanente, ya sea todas a la vez o por grupos, y también podrán accionarse individualmente desde ambos lados. Los interruptores de accionamiento tendrán una función de conexión-desconexión para evitar la reposición automática del sistema;
- .4 no se permitirán ganchos de retención que no se puedan accionar desde el puesto central de control;
- .5 una puerta que se haya cerrado por telemando desde el puesto central de control podrá volver a abrirse desde ambos lados mediante un mando local. Después de haberse abierto mediante mando local, la puerta se cerrará de nuevo automáticamente;
- .6 el cuadro indicador de las puertas contra incendios situado en el puesto central de control con dotación permanente señalará si las puertas teleaccionadas están cerradas;
- .7 el mecanismo accionador estará proyectado de modo que la puerta se cierre automáticamente en caso de avería del sistema de control o de fallo de la fuente de energía eléctrica principal;
- .8 en las proximidades de las puertas accionadas a motor se dispondrán acumuladores locales de energía que permitan accionar la puerta al menos 10 veces (apertura y cierre completos) utilizando los mandos locales tras una avería del sistema de control o un fallo de la fuente de energía eléctrica principal;
- .9 la avería del sistema de control o el fallo de la fuente de energía eléctrica principal de una puerta no impedirá el funcionamiento seguro de las demás puertas;
- .10 las puertas de corredera teleaccionadas o accionadas a motor irán provistas de una alarma que se active cuando se accione la puerta desde el puesto central de control y que suene al menos 5 s, pero no más de 10 s, antes de que la puerta empiece a moverse y continúe sonando hasta que la puerta se haya cerrado del todo;
- .11 toda puerta proyectada para volver a abrirse tras tropezar con un obstáculo se abrirá de nuevo cuando esto suceda, pero no más de 1 m desde el punto de contacto;
- .12 las puertas de doble hoja que requieran un pestillo para asegurar su integridad al fuego estarán provistas de un pestillo que se active automáticamente cuando se pongan en movimiento las puertas al ser accionadas por el sistema de control;
- .13 las puertas que den acceso directo a espacios de categoría especial y que sean de accionamiento a motor y cierre automático no tendrán que estar equipadas con las alarmas y mecanismos de teleaccionamiento prescritos en .3 y .10;

- .14 los componentes del sistema de control local serán accesibles, de modo que se puedan realizar en ellos las operaciones de mantenimiento y ajuste necesarias; y
- .15 las puertas accionadas a motor estarán provistas de un sistema de control de un tipo aprobado que pueda funcionar en caso de incendio, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego. Dicho sistema de control se ajustará a las siguientes prescripciones:
  - .15.1 será un sistema que permita accionar la puerta a temperaturas de 200°C como mínimo durante 60 minutos por lo menos, utilizando el suministro de energía;
  - .15.2 no se interrumpirá el suministro de energía de todas las demás puertas a las que no afecte el incendio; y
  - .15.3 a temperaturas superiores a 200°C, el sistema de control se aislará automáticamente del suministro de energía y tendrá capacidad para mantener la puerta cerrada hasta una temperatura de por lo menos 945°C."

37 Se sustituye la segunda oración del párrafo 6 por la siguiente:

"Las prescripciones de integridad relativas a la clase "A" aplicables a los elementos límite exteriores del buque no regirán para las puertas exteriores, excepto para las de superestructuras y casetas que se encuentren frente a dispositivos de salvamento, zonas de puestos de embarco y puestos de reunión exteriores, escaleras exteriores y cubiertas expuestas que se utilicen como vías de evacuación. No es preciso que las puertas de los troncos de escalera cumplan esta prescripción."

#### **Regla 32 - Sistemas de ventilación**

38 Se sustituye el párrafo 1.1 actual por el siguiente:

"1.1 el sistema de ventilación de todo buque de pasaje que transporte más de 36 pasajeros, además de cumplir lo dispuesto en esta parte de la presente regla, se ajustará a lo prescrito en las reglas 16.2 a 16.6, 16.8, 16.9 y 16.11."

39 Se sustituye el párrafo 1.4.3.1 actual por el siguiente:

"3.1 que el conducto esté construido con un material que tenga características de débil propagación de la llama;"

#### **Regla 34 - Uso restringido de materiales combustibles**

40 Se sustituye el párrafo 2 actual por el siguiente:

"2 Los acabados anticondensación y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas de producción de frío y el material aislante de los accesorios de las tuberías de dichos sistemas no tendrán que ser incombustibles, pero se aplicarán en la menor cantidad posible y sus superficies descubiertas tendrán características de débil propagación de la llama."

- 41 Se sustituye el párrafo 7 actual por el siguiente:

"7 Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas no producirán cantidades excesivas de humo ni de productos tóxicos, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego."

- 42 Se sustituye el párrafo 8 actual por el siguiente:

"8 Los revestimientos primarios de cubierta, si se aplican en el interior de espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control, serán de un material aprobado que no se inflame fácilmente ni origine riesgos de toxicidad o de explosión a temperaturas elevadas, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego."

### **Regla 37 - Protección de los espacios de categoría especial**

- 43 Se añade una tercera oración al párrafo 1.2.1:

"Cuando haya tanques de combustible líquido debajo de un espacio de categoría especial, la integridad de la cubierta situada entre dichos espacios podrá ser la de la norma inferior "A-0"."

- 44 Se añade el nuevo párrafo 4 siguiente:

#### **"4 Aberturas fijas para ventilación**

Las aberturas fijas del costado, las extremidades o los techos de los espacios de categoría especial estarán situadas de modo que un incendio en un espacio de categoría especial no ponga en peligro las zonas de estiba y los puestos de embarco de las embarcaciones de supervivencia, ni los espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control situados en superestructuras y casetas que se hallen encima de espacios de categoría especial."

### **Regla 38 - Protección de los espacios de carga distintos de los de categoría especial, destinados al transporte de vehículos automóviles que lleven en los depósitos combustible para su propia propulsión**

- 45 Se añaden los nuevos párrafos 5 y 6 siguientes:

#### **"5 Aberturas fijas para ventilación**

Las aberturas fijas del costado, las extremidades o los techos de los espacios de carga estarán situadas de modo que un incendio en el espacio de carga no ponga en peligro las zonas de estiba y los puestos de embarco de las embarcaciones de supervivencia, ni los espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control situados en superestructuras y casetas que se hallen encima de espacios de carga.

#### **6 Protección estructural**

Los espacios de carga rodada de los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente se ajustarán a lo prescrito en los párrafos 1.1, 1.2 y 1.3 de la regla 38-1."

46 Se añade la nueva regla 38-1 siguiente:

**"Regla 38-1**

**Protección de los espacios de carga rodada abiertos y cerrados distintos de los espacios de categoría especial y de los espacios de carga rodada destinados al transporte de vehículos automóviles que lleven combustible en sus depósitos**

**1 Generalidades**

1.1 Los principios fundamentales de la regla 37.1.1 también se aplican a la presente regla.

1.2 En los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, los mamparos límite y las cubiertas de los espacios de carga rodada abiertos y cerrados llevarán el aislamiento correspondiente a la norma "A-60". Sin embargo, cuando a un lado de la división haya un espacio de categoría (5), (9) o (10), según se definen estas categorías en la regla 26.2.2, se podrá aplicar la norma inferior "A-0". Cuando haya tanques de combustible líquido debajo de un espacio de carga rodada, la integridad de la cubierta situada entre dichos espacios podrá ser la de la norma inferior "A-0".

1.3 En los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros, los mamparos límite y las cubiertas de los espacios de carga rodada abiertos y cerrados tendrán la integridad al fuego prescrita para los espacios de categoría (8) en la tabla 27.1 y los límites horizontales tendrán la prescrita para los espacios de categoría (8) en la tabla 27.2.

1.4 Las aberturas fijas del costado, las extremidades o los techos de los espacios de carga rodada abiertos y cerrados estarán situadas de modo que un incendio en un espacio de carga no ponga en peligro las zonas de estiba y los puestos de embarco de las embarcaciones de supervivencia, ni los espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control situados en superestructuras y casetas que se hallen encima de espacios de carga.

**2 Espacios de carga rodada cerrados**

Los espacios de carga rodada cerrados se ajustarán a lo prescrito en la regla 38, con excepción del párrafo 4.

**3 Espacios de carga rodada abiertos**

Los espacios de carga rodada abiertos se ajustarán a lo prescrito en las reglas 37.1.3, 37.2.1, 38.1 y 38.2.3, con la excepción de que no se podrá utilizar un sistema de detección de humo por extracción de muestras."

## **PARTE C - MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN BUQUES DE CARGA**

### **Regla 49 - Uso restringido de materiales combustibles**

47 Se sustituye el párrafo 2 actual por el siguiente:

"2 Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas no producirán cantidades excesivas de humo ni de productos tóxicos, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego."

48 Se sustituye el párrafo 3 actual por el siguiente:

"3 Los revestimientos primarios de cubierta, si se aplican en el interior de espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control, serán de un material aprobado que no se inflame fácilmente ni origine riesgos de toxicidad o de explosión a temperaturas elevadas, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego."

### **Regla 50 - Detalles que procede observar en la construcción**

49 Se sustituye el párrafo 3.1 actual por el siguiente:

"3.1 Salvo en los espacios de carga y en los compartimientos refrigerados de los espacios de servicio, los materiales de aislamiento serán incombustibles. Los acabados anticondensación y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas de producción de frío y el material aislante de los accesorios de las tuberías de dichos sistemas no tendrán que ser de materiales incombustibles, pero se aplicarán en la menor cantidad posible y sus superficies descubiertas tendrán características de débil propagación de la llama."

### **Regla 53 - Medios de prevención de incendios en espacios de carga**

50 Se sustituyen los párrafos 1.2 y 1.3 actuales por los siguientes:

"1.2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1.1, todo espacio de carga de un buque destinado al transporte de mercancías peligrosas en la cubierta o en los espacios de carga irá provisto de un sistema fijo de extinción de incendios por gas que cumpla lo prescrito en la regla 5 o de un sistema de extinción de incendios que a juicio de la Administración ofrezca una protección equivalente para las cargas que se transporten.

1.3 La Administración podrá excluir de la aplicación de lo prescrito en los párrafos 1.1 y 1.2 los espacios de carga de todo buque que haya sido construido con el propósito de destinarlo únicamente al transporte de minerales, carbón, grano, madera verde, cargas incombustibles o cargas que a juicio de la Administración entrañen un riesgo limitado de incendio. Sólo se podrán conceder esas exenciones si el buque lleva tapas de acero en las escotillas y medios que permitan cerrar de modo efectivo todas las aberturas de ventilación y otras que den a los espacios de carga. Cuando se concedan dichas exenciones, la Administración expedirá un certificado de exención, independientemente de la fecha de construcción del buque en cuestión, de conformidad con lo dispuesto en la regla 1/12 a) vi), y se asegurará de que se adjunta al certificado de exención la lista de cargas que el buque está autorizado a transportar."

- 51 Se añade el nuevo párrafo 2.5 siguiente:

"2.5 Las aberturas fijas del costado, las extremidades o los techos de los espacios de carga rodada abiertos y cerrados estarán situadas de modo que un incendio en un espacio de carga no ponga en peligro las zonas de estiba y los puestos de embarco de las embarcaciones de supervivencia, ni los espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control situados en superestructuras y casetas que se hallen encima de espacios de carga."

**Regla 54 - Prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas**

- 52 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.4.3:

"2.4.3 En los casos en que no haya ventilación mecánica, los espacios de carga cerrados destinados al transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel tendrán ventilación natural."

- 53 Se añaden los nuevos párrafos 2.10 y 2.11 siguientes:

"2.10 En los buques dotados de espacios de carga rodada se dejará una separación entre un espacio de carga rodada cerrado y el espacio de carga rodada abierto adyacente. La separación será tal que reducirá al mínimo el paso de vapores y líquidos peligrosos entre dichos espacios. Sin embargo, no será necesario dejar dicha separación si el espacio de carga rodada se considera espacio de carga cerrado en toda su extensión y cumple plenamente las prescripciones especiales pertinentes de la presente regla.

2.11 En los buques dotados de espacios de carga rodada se dejará una separación entre un espacio de carga rodada cerrado y la cubierta de intemperie adyacente. La separación será tal que reducirá al mínimo el paso de vapores y líquidos peligrosos entre dichos espacios. Sin embargo, no será necesario dejar una separación si los medios con que cuentan los espacios de carga rodada se ajustan a los exigidos para las mercancías peligrosas transportadas en la cubierta de intemperie adyacente."



**Tabla 54.1 - Aplicación de las prescripciones a los distintos modos de transporte de mercancías peligrosas en buques y espacios de carga**

54 Se sustituye la tabla 54.1 actual por la siguiente:

*"Siempre que en la tabla 54.1 aparece una X, la prescripción se aplica a todas las clases de mercancías peligrosas indicadas en la línea correspondiente de la tabla 54.3, con las excepciones señaladas en las notas.*

Regla 54.1.2	Cubiertas de intemperie .1 a .5 inclusive	.1 No proyectados especialmente	.2 Espacios de carga para contenedores	.3		.4 Mercancías peligrosas sólidas a granel.	.5 Gabarras de buque
				Espacios de carga rodada cerrados <sup>3</sup>	Espacios de carga rodada abiertos		
Regla 54.2							
.1.1	X	X	X	X	X	Para la aplicación de las disposiciones de la regla 54 a las diferentes clases de mercancías peligrosas, véase la tabla 54.2.	X
.1.2	X	X	X	X	X		-
.1.3	-	X	X	X	X		X
.1.4	-	X	X	X	X		X
.2	-	X	X	X	X		X <sup>4</sup>
.3	-	X	X	X	-		X <sup>4</sup>
.4.1	-	X	X <sup>4</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.4.2	-	X	X <sup>4</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.5	-	X	X	X	-		-
.6.1	X	X	X	X	X		-
.6.2	X	X	X	X	X		-
.7	X	X	-	-	X		-
.8	X	X	X <sup>2</sup>	X	X		-
.9	-	-	-	X <sup>2</sup>	X	-	

**Notas:**

- 1 No se aplica a los contenedores cerrados respecto de las clases 4 y 5.1. Respecto de las clases 2, 3, 6.1 y 8, cuando el transporte se efectúe en contenedores cerrados la ventilación podrá reducirse a un mínimo de dos renovaciones de aire. A los efectos de esta prescripción, las cisternas portátiles se considerarán contenedores cerrados.
- 2 Aplicable solamente a las cubiertas.
- 3 Aplicable solamente a los espacios de carga rodada cerrados que no se puedan cerrar herméticamente.
- 4 En el caso especial de que las gabarras puedan contener vapores inflamables, o bien puedan descargarlos por conductos de ventilación conectados a ellas a un espacio exento de riesgos situado fuera del compartimento portagabarras, la Administración podrá aceptar una aplicación menos rigurosa de estas prescripciones o eximir de su cumplimiento.
- 5 Los espacios de categoría especial se considerarán espacios de carga rodada cerrados cuando se transporten mercancías peligrosas."

**Tabla 54.2 - Aplicación de las prescripciones a las distintas clases de mercancías peligrosas con respecto a los buques y espacios de carga en los que se transporten mercancías peligrosas sólidas a granel**

55 Se sustituye la tabla 54.2 actual por la siguiente:

Clase	4.1	4.2	4.3 <sup>6</sup>	5.1	6.1	8	9
Regla							
54.2.1.1	X	X	-	X	-	-	X
54.2.1.2	X	X	-	X	-	-	X
54.2.2	X	X <sup>7</sup>	X	X <sup>8</sup>	-	-	X <sup>8</sup>
54.2.4.1	-	X <sup>7</sup>	X	-	-	-	-
54.2.4.2	X <sup>9</sup>	X <sup>7</sup>	X	X <sup>7,9</sup>	-	-	X <sup>7,-</sup>
54.2.4.3	X	X	X	X	X	X	X
54.2.6	X	X	X	X	X	X	X
54.2.8	X	X	X	X <sup>7</sup>	-	-	X <sup>10</sup>

**Notas:**

- 6 Los riesgos que entrañan las sustancias de esta clase que se pueden transportar a granel son tales que, además de cumplirse las prescripciones indicadas en esta tabla, la Administración tendrá que prestar una especial atención a la construcción y al equipo de los buques en cuestión.
- 7 Aplicable solamente a las tortas de semillas que contengan extractos de disolvente, al nitrato amónico y a los fertilizantes que contengan nitrato amónico.
- 8 Aplicable solamente al nitrato amónico y a los fertilizantes que lo contengan. No obstante, es suficiente un grado de protección conforme a las normas recogidas en la publicación 79 de la Comisión Electrotécnica Internacional - *Electrical Apparatus for Explosive Gas Atmospheres* (Aparatos eléctricos para atmósferas de gas explosivas).
- 9 Únicamente se exigen guardas de tela metálica adecuadas.
- 10 Son suficientes las prescripciones del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (resolución A.434(XI)), en su forma enmendada."

**Tabla 54.3 - Aplicación de las prescripciones a las distintas clases de mercancías peligrosas, con excepción de las mercancías peligrosas sólidas a granel**

56 Se sustituye la tabla 54.3 actual por la siguiente:

"

Clase	1.1-1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3	3.1-3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 líquidos	6.1 líquidos ≤23°C	6.1 líquidos >23°C ≤61°C	6.1 sólidos	8 líquidos	8 líquidos ≤23°C	8 líquidos >23°C ≤61°C	8 sólidos	9	
Regla																						
54.2.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
54.2.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
54.2.2	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-
54.2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
54.2.4.1	-	-	X	-	X	X	-	X <sup>11</sup>	X <sup>11</sup>	X	X <sup>11</sup>	-	-	X	X	X <sup>11</sup>	-	X	X	-	X <sup>11</sup>	-
54.2.4.2	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
54.2.5	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-	-
54.2.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>14</sup>
54.2.7	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
54.2.8	X <sup>12</sup>	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>13</sup>	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
54.2.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

**Notas:**

- 11 Cuando se exigen "espacios ventilados mecánicamente" en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, en su forma enmendada.
- 12 Se estarán en todos los casos a una distancia de 3 m, en sentido horizontal, de los elementos límite de los espacios de máquinas.
- 13 Véase el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas.
- 14 Según sea adecuado para las mercancías transportadas."

## PARTE D - MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN BUQUES TANQUE

### Regla 56 - Ubicación y separación de los espacios

57 Se sustituye el texto que figura inmediatamente debajo del título de la regla por el siguiente:

"(Lo dispuesto en la presente regla es aplicable a los buques construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, salvo el párrafo 9, que es aplicable a los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente)."

58 Se sustituye el párrafo 7 actual por el siguiente:

"7 Los cerramientos exteriores de las superestructuras y casetas que contengan espacios de alojamiento, incluidas las cubiertas en voladizo que soporten tales espacios, serán de acero y llevarán un aislamiento que se ajuste a la norma "A-60" en todas las partes que den a la zona de la carga y hasta una distancia de 3 m desde el extremo que dé a dicha zona en los laterales. En los laterales de dichas superestructuras y casetas, el aislamiento tendrá la altura que la Administración juzgue necesaria."

59 La segunda oración del párrafo 8.3 existente se sustituye por la siguiente:

"Las ventanas y los portillos, con excepción de las ventanas de la caseta de gobierno, estarán contruidos de conformidad con la norma "A-60"."

60 Se añade el nuevo párrafo 9 siguiente:

"9 En todo buque al que sea aplicable la presente regla, cuando exista un acceso permanente de un túnel de tuberías a la cámara de bombas principal, se instalará una puerta estanca que se ajuste a lo prescrito en la regla II-1/25-9.2 y que cumpla además las prescripciones siguientes:

- .1 además de poder ser accionada desde el puente, la puerta podrá cerrarse manualmente desde la parte exterior de la entrada de la cámara de bombas principal; y
- .2 la puerta se mantendrá cerrada durante las operaciones normales del buque, excepto cuando sea necesario entrar al túnel de tuberías."

### Regla 59 - Respiración, purga, desgasificación y ventilación

61 Se añade el nuevo párrafo 1.2.3 siguiente:

"3 un medio secundario que permita el alivio máximo de las mezclas de vapor, aire o gas inerte para impedir la sobrepresión o la subpresión en caso de fallo de los medios prescritos en el párrafo 1.2.2. En lugar de ese medio secundario, podrán instalarse sensores de presión en cada tanque protegido por los medios prescritos en el párrafo 1.2.2, con un sistema de vigilancia en la cámara de control de la carga del buque o en el puesto desde el que normalmente se realicen las operaciones relacionadas con la carga. Ese equipo de vigilancia estará dotado además de una instalación de alarma que se active al detectar condiciones de sobrepresión o de subpresión dentro del tanque."

- 62 Se sustituye el párrafo 1.3.2 actual por el siguiente:

"1.3.2 Cuando esos medios estén combinados con los de otros tanques de carga, se proveerán válvulas de cierre u otros medios aceptables para aislar cada tanque de carga. Si se instalan válvulas de cierre, éstas irán provistas de medios de bloqueo que estarán a cargo del oficial responsable del buque. Habrá un indicador visual, u otro medio aceptable, que señale claramente si las válvulas están abiertas o cerradas. En los casos en que se hayan aislado los tanques, habrá que cerciorarse de que las correspondientes válvulas de aislamiento están abiertas antes de iniciar las operaciones de carga, de lastrado o de descarga de los tanques. El aislamiento de los tanques no impedirá en ningún caso el escape de las mezclas que las variaciones térmicas pueden producir en un tanque de carga, de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.2.1."

- 63 Se añade el nuevo párrafo 1.3.3 siguiente:

"1.3.3 Si se prevén operaciones de carga y lastrado o de descarga de un tanque o grupo de tanques de carga que esté aislado de un sistema de respiración común, ese tanque o grupo de tanques de carga estará provisto del medio de protección contra la sobrepresión o la subpresión prescrito en el párrafo 1.2.3."

- 64 Se añade el nuevo párrafo 1.11 siguiente:

"1.11 Los buques construidos antes del 1 de julio de 1998 cumplirán lo prescrito en los párrafos 1.2.3 y 1.3.3 en la fecha de la primera entrada programada en dique seco que se realice después del 1 de julio de 1998 y a más tardar el 1 de julio del 2001."

- 65 Se añade el nuevo párrafo 5 siguiente:

**"5 Indicadores de gases combustibles**

Todos los petroleros dispondrán de por lo menos un instrumento portátil para medir las concentraciones de vapores inflamables, así como de suficientes piezas de repuesto. Se facilitarán los medios adecuados para calibrar dichos instrumentos."

**Regla 62 - Sistemas de gas inerte**

- 66 Se añade el texto siguiente al final de párrafo 11.2.1:

"El sistema de control utilizado proporcionará una indicación clara de la posición abierta o cerrada de tales válvulas."

**CAPÍTULO V**

**SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

- 67 Se suprime la actual regla 15-1.

## CAPÍTULO VII

### TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

#### **Regla 2 - Clasificación**

68 Se sustituye "Clase 6.1 - Sustancias venenosas (tóxicas)" por "Clase 6.1 - Sustancias tóxicas".

69 En el texto actual de la Clase 9, las palabras "Sustancias peligrosas varias, es decir" se sustituyen por "Sustancias y artículos peligrosos varios, es decir".

#### **Regla 7 - Transporte de explosivos en buques de pasaje**

70 Se añade el nuevo párrafo 1.5 siguiente:

"1.5 los artículos comprendidos en el grupo de compatibilidad N sólo se podrán transportar en buques de pasaje si la masa neta total de explosivos no excede de 50 kg por buque y si no se transportan otros explosivos, aparte de los comprendidos en la División 1.4, grupo de compatibilidad S."



本件系国际海事组织海上安全委员会第六十七次会议按《1974年国际海上人命安全公约》第VIII条于1996年12月5日通过并载于该委员会第MSC.57(67)号决议附件中的该公约修正案条文的核证无误副本,其正本由国际海事组织秘书长保管。

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-seventh session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 5 December 1996 in conformity with article VIII thereof and set out in the annex to resolution MSC.57(67) 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 5 décembre 1996 lors de la soixante-septième session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale conformément à l'article VIII de la Convention et figurant à l'annexe de la résolution MSC.57(67) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, одобренных на шестьдесят седьмой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации 5 декабря 1996 года в соответствии со статьей VIII Конвенции и изложенных в приложении к резолюции MSC.57(67) Комитета, подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 67º periodo de sesiones el 5 de diciembre de 1996, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, que figuran en el anexo de la resolución MSC.57(67) del Comité y cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

国际海事组织秘书长的代表:

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:

*M. N. Chabano*

伦敦,

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

20.1.1998