تعديلات عام 2002 على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

(القرار MSC. 134(76))

经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》的 2002 年修正案

（第 MSC.134(76)号决议）

2002 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.134(76))

AMENDEMENTS DE 2002 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.134(76))

ПОПРАВКИ 2002 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.134(76))

ENMIENDAS DE 2002 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.134(76))

第 MSC.134(76)号决议

(于 2002 年 12 月 12 日通过)

通过经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》的修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职责的第 28（b）条，

进一步忆及有关适用于除第 I 章规定外的本公约附件修正程序的《1974 年国际海上人命安全（SOLAS）公约》（以下称为“公约”）第 VIII（b）条，

在其第七十六次会议上，审议了按照本公约第 VIII（b）（i）条提议和分发的本公约的修正案，

1. 根据公约第 VIII（b）（iv）条，通过了公约的修正案，其条文载于本决议的附件中；

2. 按照本公约第 VIII（b）（vi）（2）（bb）条，决定该修正案应于 2004 年 1 月 1 日视为已被接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的公约缔约国政府或其合计商船队不少于世界商船队总吨位 50%的缔约国政府通知反对该修正案；

3. 还请各缔约国政府注意，按照公约第 VIII（b）（vii）（2）条，在修正案按照上述第 2 段被接受后，应于 2004 年 7 月 1 日生效；

4. 要求秘书长按照公约第 VIII（b）（v）条，将本决议和载于附件中的修正案条文的核正副本发送给公约的所有缔约国政府；

5. 进一步要求秘书长将本决议及其附件的副本发送给非公约缔约国政府的本组织会员。

附　件

经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》的修正案

第 II-1 章

构造 - 分舱与稳性、机电装置

A-1 部分

船舶结构

1　在现有第 3-5 条后增加下列新的第 3-6 条：

“第 3-6 条

进出和在油轮和散货船货物区域的处所内的通道

1　适用范围

1.1　除第 1.2 款中规定者外，本条适用于 2005 年 1 月 1 日或以后建造的 500 总吨及以上的油轮和第 IX／1 条定义的 20,000 总吨及以上的散货船。

1.2　1994 年 10 月 1 日或以后但在 2005 年 1 月 1 日以前建造的 500 总吨及以上的油轮应符合经第 MSC.27（61）号决议通过的第 II-1／12-2 条的规定。

2　货物和其它处所的进出通道

2.1　货物区域的每一处所均应配有固定的进出通道，以便第 IX／1 条定义的主管机关、公司和船上人员及其它必要的人员在整个船舶寿命期内能进行船舶结构的全面和细节检查和厚度测量。此种进出通道应符合本组织可能修正的第 5 款的要求和海上安全委员会以第 MSC.133（76）号决议通过的《用于检查的进出通道的技术规定》，除非此类修正案系按本公约第 VIII 条有关适用于除第 I 章外的附件的修正程序的规定通过、生效和实施。

2.2　如果固定的进出通道在正常的装卸作业中可能会受到损坏或者装配固定的进出通道不实际可行，则主管机关可允许使用《技术规定》中所述的移动式或便携式进出通道代替固定的进出通道，只要附着、装配、悬挂或支撑便携式进出通道的设施构成船舶结构的固定部分。所有便携式设备均应为由船上人员容易地安装或使用。

2.3　所有进出通道的建造和材料及其在船舶结构上的安装均应使主管机关满意。进出通道应在使用之前或结合使用进行公约第 I／10 条规定的检验。

3 安全进出货舱、液货舱、压载舱和其它处所

3.1 货物区域的货舱、空隔舱、压载舱、液货舱和其它处所的安全进出[*]应直接从露天甲板开始，并能确保进行其全面检查。双层底处所的安全进出口[*]可从泵舱、深空隔舱、管隧、货舱、双层壳处所或拟不装载油类或危险货物的类似舱室开始。

3.2 长度为 35m 或以上的舱和分舱应至少装配尽可能远隔的 2 个进出舱口和梯子。长度小于 35m 的舱应至少配备一个进出舱口和梯子。如果一舱被一个或多个缓冲舱壁或相似的障碍分隔，不可以进出到该舱的其它部分，则应至少配备 2 个舱口和梯子。

3.3 每个货舱至少应配备尽可能远隔的 2 个进出通道。这些进出口一般应作对角布置，例如，一个进出口靠近左舷的前舱壁，另一个进出口则靠近右舷的后舱壁。

4 船舶结构进出手册

4.1 进行全面和细节检查和厚度测量的船舶的进出通道应在经主管机关批准的《船舶结构进出手册》中具有说明，船上应保留经更新的该手册副本。《船舶结构进出手册》应包括货物区域每一处所的下列方面：

.1 显示处所进出通道的平面图，附有适当的技术规范和尺寸；

.2 显示能使全面检查得以进行的每个处所内的进出通道的平面图，附有适当的技术规范和尺寸。平面图应表明从何处可以检查处所内的每个区域；

.3 显示能使细节检查得以进行的处所内的进出通道的平面图，附有适当的技术规范和尺寸。平面图应表明关键结构区域的位置，进出通道是固定的还是便携式的以及从何处可以检查每个区域；

.4 检查和维修所有进出通道的结构及附着设施的说明，计及处所内可能含有任何腐蚀性气体；

.5 当进行细节检查和厚度测量使用浮箱时的安全指导说明；

.6 以安全方式装配和使用任何便携式进出通道的说明；

.7 所有便携式进出通道的清单；和

.8 船舶进出通道定期检查和维修的记录。

4.2 就本条而言，“关键结构区域”系指由计算确定需要监测或从相似或姐妹船的营运历史中确定属于易于断裂、翘曲、变形或腐蚀而会损坏船舶结构

[*] 参阅本组织以第 A.864(20)号大会决议通过的关于进入船上封闭处所的建议书。

完整性的位置。

5 总体技术规范

5.1 对于通过水平开口、舱口或人孔的进出口，其尺寸应足够一个配备独立式呼吸装置和保护设备的人员无障碍地上下任何梯子，同时也提供一个便利从处所底部起吊受伤人员的畅通开口。最小的畅通开口应不小于 600㎜×600㎜。当货舱进出通道是通过舱口进行布置时，梯子的上部位置应尽可能靠近舱口围板。高度大于 900㎜ 的进出舱口围板还应在与梯子连接的外部装有踏板。

5.2 对于通过贯穿处所全部长度和宽度的缓冲舱壁、地板、梁和桁材构架的垂直开口或人孔的进出口，其最小开口应不小于 600㎜×800㎜，高度从底部壳板开始不应大于 600㎜，除非装配有格子板或其它踏板。

5.3 对于小于 5,000 总吨的油轮，主管机关可批准在特殊情况中装配小于第 5.1 和 5.2 款中提及的开口尺寸，但通过此种开口或移动受伤人员的能力要应能证明为主管机关所满意。”

B 部分
分舱与稳性

第 12-2 条 - 油轮货物区域中处所的进出口

2 删除现有的第 12-2 条。

C 部分
机器装置

第 31 条-机器控制

2 在本条第 2 款增加下列新的.10 分款：

“.10 自动系统应设计为能确保及时地向负责航行值班的驾驶员发出紧急或紧迫减缓或停止推进系统的临界值警报，以便评估紧急情况中的航行情况。特别是该系统在向负责航行值班的驾驶员提供手动干预机会时应能控制、监测、报告、报警和采取减缓或停止推进系统的安全行动，例如在超速的情况中，但手动干预将使主机和/或推进设备在短时间内完全停止的情况除外。”

第 II-2 章
构造 - 防火、探火和灭火

第 3 条-定义

4 第 20 款中“第 VII／2 条”由“第 VII／1.1 条所定义的《IMDG 规则》”代替。

第 19 条-危险货物运输

5 在表 19.3 竖栏 7 和 8 中（关于 3 类闪点），数字“3.13.2”和“3.3”中由数字“3”分别代替。

6 在表 19.3 竖栏 13 中（关于 5.2 类），第 15 行（关于第 3.10.1 段）和第 16 行（关于第 3.10.2 段）中的符号“X”更换为符号“X[16]”并增加下列新的说明 16：

“[16] 根据经修正的《IMDG 规则》的规定，禁止在甲板下或封闭的滚装处所中积载 5.2 类危险货物。”

第 III 章
救生设备和装置

第 26 条 - 客滚船的附加要求

7 在第 1 款末尾增加下列新的.4 分款：

“.4 2004 年 7 月 1 日以前，应在不晚于该日或其后的首次检验之日符合第 2.5 款的要求,。”

8 在第 2 款后增加下列新的.5 分款：

“.5 客滚船上的救生筏应按每 4 个救生筏配备一部应答器的比率配备雷达应答器*。应答器应安装在救生筏内，当救生筏展开时,其天线应高于海平面 1m，但天篷式可逆转救生筏除外，其应答器应布置成幸存者便于接近和安装。每一应答器均应布置成当救生筏张开时能手动安装。装有应答器的救生筏的容器应有明显的标记。

---

* 参阅经本组织以第 A.802（19）号决议通过的《用于搜寻和救助作业的救生艇筏雷达应答器性能标准。”

第 XII 章
散货船的附加安全措施

9 在现有的第 11 条后增加下列新的第 12 条和第 13 条：

“第 12 条
舱、压载和干燥处所水位探测装置

（此条适用于不论其建造日期如何的散货船）

1 散货船上应安装如下水位探测装置：

.1 在每一货舱中，一个用于当任一舱中内底以上的水位达到 0.5m 的高度时，另一个用于当高度不小于货舱深度 15%但不超过 2m 的高度时，发出视听警报的探测装置。在第 9.2 条适用的散货船上，只需安装带有后一个报警器的探测装置。水位探测装置应安装在货舱的后端。对于用作水压载的货舱，可安装超控警报装置。可视警报装置应能清楚地辨别在每一舱中探测到的两种不同的水位；

.2 在第 II-1／11 条要求的防撞舱壁前面的压载舱中，当舱中的液体位置不超过舱容量的 10%时，发出视听警报。当使用此舱时，可安装便于启动的超控警报装置；和

.3 在除锚链舱之外的任何干燥或空隔处所中，其延伸至最前货舱前面的任何部分在水位处于甲板以上 0.1m 时，发出视听警报。如果封闭处所的容量未超过船舶最大排水量的 0.1%时,则不必提供这样的警报装置。

2 第 1 款中规定的视听警报装置应位于驾驶室。

3 2004 年 7 月 1 日之前建造的散货船应在不晚于 2004 年 7 月 1 日之后船舶进行的年度、中期或换新检验之日符合本条的要求，取早者。

第 13 条

泵系的可用性

（此条适用于不论其建造日期如何的散货船）

1 在散货船上，排放防撞舱壁前面的压载舱和延伸至最前货舱前面的干燥处所某些部分的舱底的设施,应能从易于接近的封闭处所进行操作，其位置为从驾驶室或推进机械控制位置都易于通达，而无须横穿露天干舷甲板或上层建筑甲板。如服务于此种舱柜或舱底的管道贯穿防撞舱壁，使用遥控启动装置操作此类舱、舱底泵和阀作为第 II-1／11.4 条规定的阀门控制的替代办法，是可以接受的，只要这样的控制阀的位置符合本条的要求。

2 2004 年 7 月 1 日之前建造的散货船应在不晚于 2004 年 7 月 1 日之后船舶进行的首次中期或换新检验之日符合本条的要求，但无论如何不得晚于 2007 年 7 月 1 日。”

RESOLUTION MSC.134(76)
(adopted on 12 December 2002)

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

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 amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth 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 said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2004, 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 SOLAS 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 2004 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, AS AMENDED

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A-1

STRUCTURE OF SHIPS

1 The following new regulation 3-6 is added after existing regulation 3-5:

"Regulation 3-6

Access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers

1 Application

1.1 Except as provided for in paragraph 1.2, this regulation applies to oil tankers of 500 gross tonnage and over and bulk carriers, as defined in regulation IX/1, of 20,000 gross tonnage and over, constructed on or after 1 January 2005.

1.2 Oil tankers of 500 gross tonnage and over constructed on or after 1 October 1994 but before 1 January 2005 shall comply with the provisions of regulation II-1/12-2 adopted by resolution MSC.27(61).

2 Means of access to cargo and other spaces

2.1 Each space within the cargo area shall be provided with a permanent means of access to enable, throughout the life of a ship, overall and close-up inspections and thickness measurements of the ship's structures to be carried out by the Administration, the company, as defined in regulation IX/1, and the ship's personnel and others as necessary. Such means of access shall comply with the requirements of paragraph 5 and with the Technical provisions for means of access for inspections, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.133(76), 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.

2.2 Where a permanent means of access may be susceptible to damage during normal cargo loading and unloading operations or where it is impracticable to fit permanent means of access, the Administration may allow, in lieu thereof, the provision of movable

or portable means of access, as specified in the Technical provisions, provided that the means of attaching, rigging, suspending or supporting the portable means of access forms a permanent part of the ship's structure. All portable equipment shall be capable of being readily erected or deployed by ship's personnel.

2.3 The construction and materials of all means of access and their attachment to the ship's structure shall be to the satisfaction of the Administration. The means of access shall be subject to survey prior to, or in conjunction with, its use in carrying out surveys in accordance with regulation I/10.

3 Safe access to cargo holds, cargo tanks, ballast tanks and other spaces

3.1 Safe access* to cargo holds, cofferdams, ballast tanks, cargo tanks and other spaces in the cargo area shall be direct from the open deck and such as to ensure their complete inspection. Safe access* to double bottom spaces may be from a pump-room, deep cofferdam, pipe tunnel, cargo hold, double hull space or similar compartment not intended for the carriage of oil or hazardous cargoes.

3.2 Tanks, and subdivisions of tanks, having a length of 35 m or more, shall be fitted with at least two access hatchways and ladders, as far apart as practicable. Tanks less than 35 m in length shall be served by at least one access hatchway and ladder. When a tank is subdivided by one or more swash bulkheads or similar obstructions which do not allow ready means of access to the other parts of the tank, at least two hatchways and ladders shall be fitted.

3.3 Each cargo hold shall be provided with at least two means of access as far apart as practicable. In general, these accesses should be arranged diagonally, for example one access near the forward bulkhead on the port side, the other one near the aft bulkhead on the starboard side.

4 Ship structure access manual

4.1 A ship's means of access to carry out overall and close-up inspections and thickness measurements shall be described in a Ship structure access manual approved by the Administration, an updated copy of which shall be kept on board. The Ship structure access manual shall include the following for each space in the cargo area:

.1 plans showing the means of access to the space, with appropriate technical specifications and dimensions;

.2 plans showing the means of access within each space to enable an overall inspection to be carried out, with appropriate technical specifications and dimensions. The plans shall indicate from where each area in the space can be inspected;

.3 plans showing the means of access within the space to enable close-up inspections to be carried out, with appropriate technical specifications and dimensions. The plans shall indicate the positions of critical structural

---

* Refer to the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships, adopted by the Organization by resolution A.864(20).

areas, whether the means of access is permanent or portable and from where each area can be inspected;

.4 instructions for inspecting and maintaining the structural strength of all means of access and means of attachment, taking into account any corrosive atmosphere that may be within the space;

.5 instructions for safety guidance when rafting is used for close-up inspections and thickness measurements;

.6 instructions for the rigging and use of any portable means of access in a safe manner;

.7 an inventory of all portable means of access; and

.8 records of periodical inspections and maintenance of the ship's means of access.

4.2 For the purpose of this regulation "critical structural areas" are locations which have been identified from calculations to require monitoring or from the service history of similar or sister ships to be sensitive to cracking, buckling, deformation or corrosion which would impair the structural integrity of the ship.

5 General technical specifications

5.1 For access through horizontal openings, hatches or manholes, the dimensions shall be sufficient to allow a person wearing a self-contained air-breathing apparatus and protective equipment to ascend or descend any ladder without obstruction and also provide a clear opening to facilitate the hoisting of an injured person from the bottom of the space. The minimum clear opening shall not be less than 600 mm x 600 mm. When access to a cargo hold is arranged through the cargo hatch, the top of the ladder shall be placed as close as possible to the hatch coaming. Access hatch coamings having a height greater than 900 mm shall also have steps on the outside in conjunction with the ladder.

5.2 For access through vertical openings, or manholes, in swash bulkheads, floors, girders and web frames providing passage through the length and breadth of the space, the minimum opening shall be not less than 600 mm x 800 mm at a height of not more than 600 mm from the bottom shell plating unless gratings or other foot holds are provided.

5.3 For oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight, the Administration may approve, in special circumstances, smaller dimensions for the openings referred to in paragraphs 5.1 and 5.2, if the ability to traverse such openings or to remove an injured person can be proved to the satisfaction of the Administration."

PART B

SUBDIVISION AND STABILITY

Regulation 12-2 - Access to spaces in the cargo area of oil tankers

2 The existing regulation 12-2 is deleted.

PART C

MACHINERY INSTALLATIONS

Regulation 31 - Machinery control

3 The following new sub-paragraph .10 is added to paragraph 2 of the regulation:

".10 automation systems shall be designed in a manner which ensures that threshold warning of impending or imminent slowdown or shutdown of the propulsion system is given to the officer in charge of the navigational watch in time to assess navigational circumstances in an emergency. In particular, the systems shall control, monitor, report, alert and take safety action to slow down or stop propulsion while providing the officer in charge of the navigational watch an opportunity to manually intervene, except for those cases where manual intervention will result in total failure of the engine and/or propulsion equipment within a short time, for example in the case of overspeed."

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Regulation 3 – Definitions

4 In paragraph 20, the words “regulation VII/2” are replaced by the words “the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1”.

Regulation 19 – Carriage of dangerous goods

5 In table 19.3, in vertical columns 7 and 8 (concerning flashpoints of class 3), the numbers “3.1 3.2” and “3.3”, respectively, are replaced by the number “3”.

6 In table 19.3, in vertical column 13 (concerning class 5.2), the character "X" in rows 15 (concerning paragraph 3.10.1) and 16 (concerning paragraph 3.10.2) is replaced by the character "X[16]" and a new note 16 is added as follows:

"[16] Under the provisions of the IMDG Code, as amended, stowage of class 5.2 dangerous goods under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited."

CHAPTER III

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Regulation 26 - Additional requirements for ro-ro passenger ships

7 The following new subparagraph .4 is added at the end of paragraph 1:

".4 before 1 July 2004 shall comply with the requirements of paragraph 2.5 not later than the first survey on or after that date."

8 The following new subparagraph .5 is added at the end of paragraph 2:

".5 Liferafts carried on ro-ro passenger ships shall be fitted with a radar transponder* in the ratio of one transponder for every four liferafts. The transponder shall be mounted inside the liferaft so its antenna is more than one metre above the sea level when the liferaft is deployed, except that for canopied reversible liferafts the transponder shall be so arranged as to be readily accessed and erected by survivors. Each transponder shall be arranged to be manually erected when the liferaft is deployed. Containers of liferafts fitted with transponders shall be clearly marked.

* Refer to the Performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations, adopted by the Organization by resolution A.802(19)."

CHAPTER XII

ADDITIONAL SAFETY MEASURES FOR BULK CARRIERS

9 The following new regulations 12 and 13 are added after existing regulation 11:

"Regulation 12

Hold, ballast and dry space water level detectors

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 Bulk carriers shall be fitted with water level detectors:

.1 in each cargo hold, giving audible and visual alarms, one when the water level above the inner bottom in any hold reaches a height of 0.5 m and another at a height not less than 15% of the depth of the cargo hold but not more than 2 m. On bulk carriers to which regulation 9.2 applies, detectors with only the latter alarm need be installed. The water level detectors shall be fitted in the aft end of the cargo holds. For cargo holds which are used for water ballast, an alarm overriding device may be installed. The visual alarms shall clearly discriminate between the two different water levels detected in each hold;

.2 in any ballast tank forward of the collision bulkhead required by regulation II-1/11, giving an audible and visual alarm when the liquid in the tank reaches a level not exceeding 10% of the tank capacity. An alarm overriding device may be installed to be activated when the tank is in use; and

.3 in any dry or void space other than a chain cable locker, any part of which extends forward of the foremost cargo hold, giving an audible and visual alarm at a water level of 0.1 m above the deck. Such alarms need not be provided in enclosed spaces the volume of which does not exceed 0.1% of the ship's maximum displacement volume.

2 The audible and visual alarms specified in paragraph 1 shall be located on the navigation bridge.

3 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, whichever comes first.

Regulation 13

Availability of pumping systems

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 On bulk carriers, the means for draining and pumping ballast tanks forward of the collision bulkhead and bilges of dry spaces any part of which extends forward of the foremost cargo hold, shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space, the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. Where pipes serving such tanks or bilges pierce the collision bulkhead, valve operation by means of remotely operated actuators may be accepted, as an alternative to the valve control specified in regulation II-1/11.4, provided that the location of such valve controls complies with this regulation.

2 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, but in no case later than 1 July 2007."

RÉSOLUTION MSC.134(76)
(adoptée le 12 décembre 2002)

ADOPTION D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

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

RAPPELANT EN OUTRE 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 à la procédure d'amendement applicable à l'Annexe de la Convention, à l'exclusion des dispositions du chapitre I,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-seizième 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. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2004 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 la Convention SOLAS à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2004 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joints 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 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

CHAPITRE II-1

CONSTRUCTION – STRUCTURE, COMPARTIMENTAGE ET STABILITÉ, MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

PARTIE A-1

STRUCTURE DES NAVIRES

1 Après l'actuelle règle 3-5, ajouter la nouvelle règle 3-6 ci-après :

"Règle 3-6

Accès aux espaces de la tranche de la cargaison des pétroliers et des vraquiers et à l'intérieur de ces espaces

1 Application

1.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 1.2, la présente règle s'applique aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et aux vraquiers, tels que définis à la règle IX-1, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000, construits le 1er janvier 2005 ou après cette date.

1.2 Les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, construits le 1er octobre 1994 ou après cette date mais avant le 1er janvier 2005, doivent satisfaire aux dispositions de la règle II-1/12-2 adoptées par la résolution MSC.27(61).

2 Moyens d'accès aux espaces à cargaison et autres espaces

2.1 Chaque espace de la tranche de la cargaison doit être pourvu d'un moyen d'accès permanent permettant à l'Administration, à la compagnie, telle que définie à la règle IX/1 et au personnel du navire ainsi qu'à d'autres personnes, selon qu'il convient, d'effectuer, pendant toute la durée de vie du navire, des inspections générales et de près et des mesures d'épaisseur. Ces moyens d'accès doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 et aux Dispositions techniques applicables aux moyens d'accès prévus pour les inspections, adoptées par le Comité de la sécurité maritime par la résolution MSC.133(76), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, entrent en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I.

2.2 Si un moyen d'accès permanent est susceptible d'être endommagé au cours des opérations normales de chargement et de déchargement ou s'il n'est pas possible dans la pratique d'installer des moyens d'accès permanents, l'Administration peut autoriser, à la place, l'utilisation de moyens d'accès amovibles ou portatifs tels que spécifiés dans les Dispositions techniques, à condition que les dispositifs permettant de fixer, d'installer, de suspendre ou de soutenir les moyens d'accès portatifs fassent partie de façon permanente de la structure du navire. L'ensemble du matériel portatif doit pouvoir être aisément installé ou déployé par le personnel du navire.

2.3 La construction et les matériaux de tous les moyens d'accès et des dispositifs permettant de les fixer à la structure du navire doivent être jugés satisfaisants par l'Administration. Les moyens d'accès doivent être inspectés avant d'être utilisés pour effectuer les visites en conformité avec la règle I/10, ou parallèlement à ces visites.

3 Accès en toute sécurité aux cales à cargaison, citernes à cargaison, citernes de ballast et autres espaces

3.1 L'accès en toute sécurité[*] aux cales à cargaison, aux cofferdams, aux citernes de ballast, aux citernes à cargaison et aux autres espaces de la tranche de la cargaison doit se faire directement à partir du pont découvert et permettre l'inspection complète de ces espaces. L'accès en toute sécurité[*] aux espaces de double fond peut se faire par une chambre des pompes, un cofferdam profond, un tunnel de tuyautages, une cale à cargaison, un espace de double coque ou un compartiment analogue qui n'est pas destiné au transport d'hydrocarbures ou de cargaisons dangereuses.

3.2 Les citernes et leurs cloisonnements, d'une longueur égale ou supérieure à 35 m doivent être munis d'au moins deux écoutilles et échelles d'accès, aussi éloignées que possible l'une de l'autre. Les citernes d'une longueur inférieure à 35 m doivent être desservies par au moins une écoutille et échelle d'accès. Lorsqu'une citerne est compartimentée par une ou plusieurs cloisons évidées ou des obstructions analogues qui empêchent d'accéder facilement aux autres parties de la citerne, au moins deux écoutilles d'accès et échelles doivent être installées.

3.3 Chaque cale à cargaison doit être pourvue d'au moins deux moyens d'accès aussi éloignés que possible l'un de l'autre. En général, ces moyens d'accès devraient être disposés en diagonale, l'un se trouvant par exemple près de la cloison avant sur bâbord, et l'autre près de la cloison arrière sur tribord.

---

[*] Se reporter aux Recommandations concernant l'accès aux espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.864(20).

4 Manuel d'accès à la structure du navire

4.1 Les moyens d'accès d'un navire permettant d'effectuer les inspections générales et de près et les mesures d'épaisseur doivent être décrits dans un manuel d'accès à la structure du navire approuvé par l'Administration, dont un exemplaire à jour doit se trouver à bord. Le manuel d'accès à la structure du navire doit inclure, pour chaque espace de la tranche de la cargaison :

.1 des plans illustrant les moyens d'accès à l'espace, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées;

.2 des plans illustrant les moyens d'accès à l'intérieur de chaque espace qui permettent d'effectuer une inspection générale, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées. Ces plans doivent indiquer à partir de quel emplacement chaque zone de l'espace peut être inspectée;

.3 des plans illustrant les moyens d'accès à l'intérieur de l'espace qui permettent d'effectuer les inspections de près, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées. Ces plans doivent montrer où se trouvent les zones critiques de la structure, préciser si le moyen d'accès est permanent ou portatif, et indiquer l'emplacement à partir duquel chaque zone peut être inspectée;

.4 des instructions pour inspecter et maintenir la résistance structurale de tous les moyens d'accès et des dispositifs de fixation, compte tenu de la présence éventuelle d'une atmosphère corrosive dans l'espace en question;

.5 des consignes de sécurité lorsqu'un canot pneumatique est utilisé pour les inspections de près et les mesures d'épaisseur;

.6 des instructions concernant l'installation et l'utilisation en toute sécurité des moyens d'accès portatifs;

.7 un inventaire de tous les moyens d'accès portatifs; et

.8 des registres des inspections et opérations d'entretien périodiques des moyens d'accès.

4.2 Aux fins de la présente règle, l'expression "zones critiques de la structure" désigne les zones qui ont été identifiées, à la suite de calculs, comme nécessitant une surveillance continue ou, du fait des antécédents de service de navires analogues ou jumeaux, comme étant des zones sujettes à des phénomènes de fissuration, de flambement, de déformation ou de corrosion qui risquent de porter atteinte à l'intégrité de la structure du navire.

5 Spécifications techniques d'ordre général

5.1 Pour l'accès par les ouvertures horizontales, les écoutilles ou les trous d'homme, les dimensions doivent être suffisantes pour permettre à une personne portant un appareil respiratoire autonome et un équipement de protection de monter ou descendre une échelle sans être gênée, et permettre aussi de hisser facilement un blessé à partir du fond de l'espace considéré. Le clair minimal de ces ouvertures ne doit pas être inférieur à 600 mm sur 600 mm. Lorsque l'accès à une cale à cargaison s'effectue par le panneau de chargement, le haut de l'échelle doit être placé le plus près possible du surbau d'écoutille. Les surbaux d'écoutille d'accès qui ont plus de 900 mm de haut doivent aussi avoir, à l'extérieur, des marches en liaison avec l'échelle.

5.2 Pour l'accès par les ouvertures verticales, ou les trous d'homme dans les cloisons évidées, les varangues, les carlingues et les porques, permettant de traverser l'espace sur toute sa longueur et toute sa largeur, l'ouverture minimale ne doit pas être inférieure à 600 mm sur 800 mm et doit être située à une hauteur ne dépassant pas 600 mm à partir du bordé de fond, sauf s'il existe un caillebotis ou d'autres points d'appui pour les pieds.

5.3 Dans le cas des pétroliers d'un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes, l'Administration peut accepter des dimensions inférieures dans des cas particuliers, pour les ouvertures mentionnées aux paragraphes 5.1 et 5.2 ci-dessus, si l'on peut démontrer, à la satisfaction de l'Administration, qu'il est possible de passer par ces ouvertures ou d'évacuer un blessé."

PARTIE B

COMPARTIMENTAGE ET STABILITÉ

Règle 12-2 – Accès aux espaces de la tranche de la cargaison des pétroliers

2 Supprimer l'actuelle règle 12-2.

PARTIE C

INSTALLATIONS DE MACHINES

Règle 31 – Commande des machines

3 À l'actuel paragraphe 2 de cette règle, ajouter le nouvel alinéa .10 ci-après :

".10 Les systèmes automatisés doivent être conçus de telle sorte qu'un signal d'alarme, en cas de ralentissement ou d'arrêt inéluctable ou imminent du système de propulsion, soit donné à temps à l'officier de quart à la passerelle pour lui permettre d'évaluer les conditions de navigation en cas d'urgence. En particulier, les systèmes doivent avoir une fonction de contrôle, de surveillance, d'information et d'alarme et doivent, pour les besoins de la sécurité, ralentir ou arrêter la propulsion tout en donnant à l'officier de quart à la passerelle la possibilité d'intervenir manuellement, sauf dans les cas où une intervention manuelle entraînerait rapidement la défaillance totale de la machine et/ou de l'appareil de propulsion, comme par exemple en cas de survitesse".

CHAPITRE II-2

CONSTRUCTION – PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

Règle 3 - Définitions

4 Au paragraphe 20, remplacer les mots "à la règle VII/2" par les mots "par le Code IMDG, tel que défini à la règle VII/1.1".

Règle 19 - Transport des marchandises dangereuses

5 Dans les colonnes 7 et 8 (concernant les points d'éclair pour la classe 3) du tableau 19.3, remplacer les numéros "3.1", "3.2" et "3.3", respectivement par le numéro "3".

6 Dans la colonne 13 (concernant la classe 5.2) du tableau 19.3, ajouter "[16]" après le "X" des lignes 15 (concernant le paragraphe 3.10.1) et 16 (concernant le paragraphe 3.10.2), ainsi qu'une nouvelle note 16 ainsi libellée :

"[16] En vertu des dispositions du Code IMDG, tel que modifié, l'arrimage de marchandises dangereuses de la classe 5.2 sous pont ou dans des espaces rouliers fermés est interdit."

CHAPITRE III

ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

Règle 26 – Prescriptions supplémentaires applicables aux navires rouliers à passagers

7 À la fin du paragraphe 1, ajouter le nouvel alinéa .4 ci-après :

".4 avant le 1er juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.5 au plus tard à la date de la première visite ou après cette date."

8 À la fin du paragraphe 2, ajouter le nouvel alinéa .5 ci-après :

".5 Les radeaux de sauvetage à bord des navires rouliers à passagers doivent être équipés d'un répondeur radar*, à raison d'un répondeur pour quatre radeaux. Le répondeur doit être monté à l'intérieur du radeau de sauvetage de manière à ce que son antenne se trouve à plus d'un mètre au-dessus du niveau de la mer lorsque le radeau est déployé, sauf lorsqu'il s'agit de radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, auquel cas le répondeur doit être disposé de manière à ce que les survivants puissent y accéder et le monter facilement. Chaque répondeur doit être disposé de manière à pouvoir être monté manuellement lorsque le radeau de sauvetage est déployé. Il doit être clairement indiqué sur les enveloppes des radeaux de sauvetage que ceux-ci sont équipés de répondeurs.

---

* Se reporter aux Normes de fonctionnement des répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage destinés à être utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage, qui ont été adoptées par l'Organisation par la résolution A.802(19)."

CHAPITRE XII

MESURES DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES AUX VRAQUIERS

9 Après l'actuelle règle 11, ajouter les nouvelles règles 12 et 13 ci-après :

"Règle 12

Détecteurs de niveau d'eau dans les cales, les espaces à ballast et les espaces secs

(La présente règle s'applique aux vraquiers, quelle que soit leur date de construction.)

1 Les vraquiers doivent être équipés de détecteurs de niveau d'eau comme suit :

.1 chaque cale à cargaison doit être pourvue de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent des alarmes sonores et visuelles, l'une lorsque le niveau d'eau au-dessus du plafond de double fond dans une cale quelconque atteint une hauteur de 0,5 m, et l'autre dans le cas d'une hauteur qui ne soit pas inférieure à 15 % de la profondeur de la cale à cargaison mais qui ne soit pas supérieure à 2 m. À bord des vraquiers auxquels la règle 9.2 s'applique, il

est nécessaire d'installer des détecteurs déclenchant seulement cette dernière alarme. Les détecteurs de niveau d'eau doivent être installés à l'extrémité arrière des cales à cargaison. Dans le cas des cales à cargaison qui sont utilisées pour l'eau de ballastage, un dispositif de neutralisation de l'alarme peut être installé. Les alarmes visuelles doivent faire clairement la distinction entre les deux niveaux d'eau différents détectés dans chaque cale;

.2 toute citerne à ballast située en avant de la cloison d'abordage prescrite par la règle II-1/11 doit être pourvue de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent une alarme sonore et visuelle lorsque le liquide dans la citerne atteint un niveau qui ne dépasse pas 10 % de la capacité de la citerne. On peut installer un dispositif de neutralisation de l'alarme qui sera activé lorsque la citerne est utilisée; et

.3 tout espace sec ou vide autre qu'un puits aux chaînes, dont une partie quelconque se prolonge à l'avant de la cale à cargaison extrême avant doit être pourvu de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent une alarme sonore et visuelle à un niveau d'eau de 0,1 m au-dessus du pont. Il n'est pas nécessaire de prévoir de telles alarmes dans des espaces fermés dont le volume ne dépasse pas 0,1 % du volume de carène maximal du navire.

2 Les alarmes sonores et visuelles mentionnées au paragraphe 1 doivent être situées sur la passerelle de navigation.

3 Les vraquiers construits avant le 1er juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle au plus tard à la date de la visite annuelle, de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement du navire postérieure au 1er juillet 2004, selon celle qui intervient en premier.

Règle 13
Disponibilité des systèmes d'assèchement

(La présente règle s'applique aux vraquiers, quelle que soit leur date de construction)

1 À bord des vraquiers, les dispositifs prévus pour vidanger et assécher les citernes à ballast situées à l'avant de la cloison d'abordage et les puisards des espaces secs dont une partie quelconque se prolonge à l'avant de la cale à cargaison extrême avant doivent pouvoir être mis en marche à partir d'un local fermé facilement accessible, auquel il soit possible d'accéder depuis la passerelle de navigation ou le poste de commande des machines de propulsion sans avoir à traverser le pont de franc-bord exposé ou des ponts de superstructures. Lorsque des tuyautages desservant de tels puisards ou citernes traversent la cloison d'abordage, on peut accepter que les sectionnements soient manœuvrés au moyen de commandes à distance à la place des commandes prescrites à la règle II-1/11.4, à condition que l'emplacement de ces commandes satisfasse à la présente règle.

2 Les vraquiers construits avant le 1er juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle au plus tard à la date de la première visite intermédiaire ou de renouvellement du navire qui doit être effectuée après le 1er juillet 2004, mais dans tous les cas au plus tard le 1er juillet 2007."

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.134(76)
(принята 12 декабря 2002 года)

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

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

СССЫЛАЯСЬ 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 семьдесят шестой 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 упомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2004 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам Конвенции СОЛАС принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 июля 2004 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 членами Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

ГЛАВА II-1

КОНСТРУКЦИЯ – УСТРОЙСТВО, ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ, МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

ЧАСТЬ A-1

УСТРОЙСТВО СУДОВ

1 После существующего правила 3-5 добавляется следующее новое правило 3-6:

"Правило 3-6

Доступ в помещения грузовой зоны нефтяных танкеров и навалочных судов и внутри этих помещений

1 Применение

1.1 За исключением предусмотренного в пункте 1.2, настоящее правило применяется к нефтяным танкерам валовой вместимостью 500 и более и навалочным судам, как они определены в правиле IX/1, валовой вместимостью 20 000 и более, построенным 1 января 2005 года или после этой даты.

1.2 Нефтяные танкеры валовой вместимостью 500 и более, построенные 1 октября 1994 года или после этой даты, но до 1 января 2005 года, должны отвечать положениям правила II-1/12-2, одобренного резолюцией MSC.27(61).

2 Средства доступа в грузовые и другие помещения

2.1 В каждом помещении в пределах грузовой зоны должны быть оборудованы постоянные средства доступа, позволяющие Администрации, компании, как она определена в правиле IX/1, а также судовому персоналу и другим лицам, по мере необходимости, проводить полные и тщательные проверки и замеры толщин судовых конструкций в течение срока эксплуатации судна. Такие средства доступа должны отвечать требованиям пункта 5, а также Техническим положениям о средствах доступа для проверок, одобренным Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.133(76), 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 главы I.

2.2 Если постоянные средства доступа могут подвергаться повреждениям во время обычных операций по погрузке и выгрузке груза или если практически невозможно установить постоянные средства доступа, Администрация может разрешить вместо них использование передвижных или переносных средств доступа, как предусмотрено в Технических положениях, при условии что средства крепления, установки, подвешивания или поддержания переносных средств доступа образуют постоянную часть конструкций судна. Все переносное оборудование должно быть таким, чтобы персонал судна мог легко произвести его монтаж или развертывание.

2.3 Конструкция и материалы всех средств доступа и их крепления к конструкциям судна должны отвечать требованиям Администрации. Средства доступа должны подвергаться освидетельствованию до их использования с целью проведения освидетельствований в соответствии с правилом I/10 или одновременно с такими освидетельствованиями.

3 Безопасный доступ в грузовые трюмы, грузовые танки, балластные танки и другие помещения

3.1 Безопасный доступ* в грузовые трюмы, коффердамы, балластные танки, грузовые танки и другие помещения в грузовой зоне должен осуществляться непосредственно с открытой палубы и таким образом, чтобы обеспечивалась их полная проверка. Безопасный доступ* в помещения двойного дна может осуществляться через насосное отделение, глубокий коффердам, туннель трубопроводов, грузовой трюм, помещение двойного корпуса или подобный отсек, не предназначенный для перевозки нефти или опасных грузов.

3.2 Танки и отсеки танков длиной 35 м или более должны быть оборудованы по меньшей мере двумя люками и трапами для доступа, удаленными друг от друга, насколько это практически возможно. Танки длиной менее 35 м должны обслуживаться по меньшей мере одним люком и трапом для доступа. Если танк разделен на отсеки одной или несколькими отбойными переборками или подобными препятствиями, которые затрудняют легкий доступ к другим частям танка, должны быть установлены по меньшей мере два люка и трапа.

3.3 Каждый грузовой трюм должен быть оборудован по меньшей мере двумя средствами доступа, удаленными друг от друга, насколько это практически возможно. Обычно эти доступы должны располагаться по диагонали, например один доступ – вблизи носовой переборки по левому борту, другой – вблизи кормовой переборки по правому борту.

4 Наставление по доступу к конструкциям судна

4.1 Судовые средства доступа для проведения полных и тщательных проверок и замеров толщин должны быть описаны в Наставлении по доступу к конструкциям судна, одобренном Администрацией, экземпляр которого, учитывающий последние изменения, должен храниться на судне. Для каждого помещения в грузовой зоне Наставление по доступу к конструкциям судна должно включать следующее:

.1 схемы, показывающие средства доступа в помещение, с соответствующими техническими спецификациями и размерами;

---

* См. Рекомендации относительно входа в закрытые помещения на судах, принятые Организацией резолюцией A.864(20).

.2 схемы, показывающие средства доступа внутри каждого помещения, позволяющие провести полную проверку, с соответствующими техническими спецификациями и размерами. На схемах должны быть отмечены места, откуда может быть осмотрен каждый район в помещении;

.3 схемы, показывающие средства доступа внутри помещения, позволяющие провести тщательные проверки, с соответствующими техническими спецификациями и размерами. На схемах должно быть указано расположение критических районов конструкции, уточнено, являются ли средства доступа постоянными или переносными, а также отмечены места, откуда может быть осмотрен каждый район;

.4 инструкции по проверке и поддержанию конструктивной прочности всех средств доступа и средств крепления, принимая во внимание возможное наличие коррозионной атмосферы внутри помещения;

.5 инструкции по безопасности для руководства при использовании плотов во время тщательных проверок и замеров толщин;

.6 инструкции по безопасной установке и использованию переносных средств доступа;

.7 опись всех переносных средств доступа; и

.8 отчеты о периодических проверках и обслуживании средств доступа на судне.

4.2 Для целей настоящего правила "критическими районами конструкции" являются участки, которые, как установлено в результате расчетов, требуют контроля или, как установлено на основании имеющихся сведений об эксплуатации подобных или однотипных судов, подвержены растрескиванию, гофрировке, деформации или коррозии, которые ухудшат конструктивную целостность судна.

5 Общие технические спецификации

5.1 Размеры горизонтальных отверстий, люков или горловин для доступа должны быть достаточными, чтобы позволять человеку с надетыми автономным дыхательным аппаратом и защитным снаряжением беспрепятственно подниматься или спускаться по любому трапу, а также чтобы обеспечивать отверстие, через которое можно было бы поднять пострадавшего с пола соответствующего помещения. Минимальные размеры отверстия должны быть не менее 600 x 600 мм. Если доступ в грузовой трюм обеспечивается через грузовой люк, верхний конец трапа должен быть установлен как можно ближе к комингсу люка. Комингсы люка для доступа высотой более 900 мм должны также иметь ступени с внешней стороны в сочетании с трапом.

5.2 Минимальные размеры вертикальных отверстий или горловин для доступа в отбойных переборках, флорах, балках и рамных шпангоутах, обеспечивающих проход по длине и ширине помещения, должны быть не менее 600 x 800 мм на высоте не более 600 мм от днищевой обшивки, если не предусмотрены решетчатый настил или другие опоры для ног.

5.3 На нефтяных танкерах дедвейтом менее 5000 тонн Администрация в особых обстоятельствах может одобрить меньшие размеры отверстий, упомянутых в пунктах 5.1 и 5.2, выше, если к удовлетворению Администрации может быть доказана возможность пройти через такие отверстия или перенести через них пострадавшего.".

ЧАСТЬ B

ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ

Правило 12-2 – Доступ в помещения грузовой зоны нефтяных танкеров

2 Существующее правило 12-2 исключается.

ЧАСТЬ C

МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

Правило 31 – Органы управления механизмами

3 К пункту 2 правила добавляется следующий новый подпункт .10:

".10 автоматизированные системы должны разрабатываться так, чтобы пороговый сигнал предупреждения о приближающемся или неминуемом снижении скорости или остановке системы обеспечения движения подавался вахтенному помощнику капитана вовремя, позволяя ему оценить навигационные условия в случае аварии. В частности, системы должны выполнять функции управления, контроля, информации, предупреждения об опасности и должны, в целях безопасности, снижать скорость или останавливать систему обеспечения движения, предоставляя в то же время вахтенному помощнику капитана возможность вмешаться, за исключением тех случаев, когда ручное вмешательство быстро приведет к полному выходу из строя двигателя и/или оборудования, обеспечивающего движение, например в случае разноса машины.".

ГЛАВА II-2

КОНСТРУКЦИЯ – ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

Правило 3 – Определения

4 В пункте 20 слова "правиле VII/2" заменяются словами "МКМПОГ, определенном в правиле VII/1.1".

Правило 19 – Перевозка опасных грузов

5 В таблице 19.3, в седьмой и восьмой колонках (относящихся к температурам вспышки для класса 3), номера "3.1", "3.2" и "3.3" соответственно заменяются номером "3".

6 В таблице 19.3, в тринадцатой колонке (относящейся к классу 5.2), знак "X" в строках 15 (относящейся к пункту 3.10.1) и 16 (относящейся к пункту 3.10.2) заменяется знаком "X[16]" и добавляется примечание 16 следующего содержания:

"[16] Согласно положениям МКМПОГ с поправками размещение опасных грузов класса 5.2 ниже палубы или в закрытых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки запрещается.".

ГЛАВА III

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

Правило 26 – Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро

7 В конце пункта 1 добавляется следующий новый подпункт .4:

".4 до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям пункта 2.5 не позднее первого освидетельствования в эту дату или после нее.".

8 В конце пункта 2 добавляется следующий новый подпункт .5:

".5 Спасательные плоты, имеющиеся на пассажирских судах ро-ро, должны быть оборудованы радиолокационным транспондером* с таким расчетом, чтобы один транспондер имелся для каждых четырех спасательных плотов. Транспондер должен устанавливаться внутри спасательного плота так, чтобы его антенна была более чем на один метр выше уровня воды, когда спасательный плот развернут, за исключением того, что для двусторонних с тентом спасательных плотов транспондер должен располагаться так, чтобы находящиеся на плоту люди имели к нему доступ и могли легко его установить. Каждый транспондер должен быть приспособлен для его ручной установки, когда спасательный плот развернут. Контейнеры спасательных плотов, оборудованных транспондерами, должны иметь четкую маркировку.

---

* См. Эксплуатационные требования к радиолокационным транспондерам спасательных шлюпок и плотов, используемым в поисково-спасательных операциях, принятые Организацией резолюцией A.802(19).".

ГЛАВА XII

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ

9 После существующего правила 11 добавляются следующие новые правила 12 и 13:

"Правило 12

Детекторы уровня воды в трюмах, балластных и сухих помещениях

(Настоящее правило применяется к навалочным судам независимо от даты их постройки)

1 Навалочные суда должны быть оснащены детекторами уровня воды следующим образом:

.1 в каждом грузовом трюме должны быть установлены детекторы уровня воды, которые подают звуковые и световые сигналы, один – когда уровень воды над внутренним дном в любом трюме достигает высоты 0,5 м, и другой – на высоте не менее чем 15% глубины грузового трюма, но не более чем 2 м. На навалочных судах, к которым применяется правило 9.2, необходимо устанавливать детекторы, подающие только последний сигнал. Детекторы уровня воды должны устанавливаться в кормовых оконечностях грузовых трюмов. Для грузовых трюмов, которые используются для водяного балласта, может быть установлено устройство, отключающее сигнализацию. Световые сигналы должны четко отличать друг от друга два разных уровня воды, зафиксированные в каждом трюме;

.2 в любом балластном танке, расположенном в нос от таранной переборки, требуемой правилом II-1/11, должны быть установлены детекторы уровня воды, которые подают звуковой и световой сигналы, когда жидкость в танке достигает уровня, не превышающего 10% вместимости танка. Устройство, отключающее сигнализацию, может быть установлено таким образом, чтобы оно приводилось в действие при использовании танка; и

.3 в любом сухом или пустом помещении, ином чем ящик якорной цепи, любая часть которого простирается в нос от первого грузового трюма, должны быть установлены детекторы уровня воды, которые подают звуковой и световой сигналы при уровне воды 0,1 м над палубой. Нет необходимости предусматривать такую сигнализацию в закрытых помещениях, объем которых не превышает 0,1% максимального объемного водоизмещения судна.

2 Звуковая и световая сигнализация, указанная в пункте 1, должна размещаться на навигационном мостике.

3 Навалочные суда, построенные до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям настоящего правила не позднее даты ежегодного освидетельствования, промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, которое должно быть выполнено после 1 июля 2004 года, смотря по тому, какое из них является первым.

Правило 13

Наличие осушительных систем

(Настоящее правило применяется к навалочным судам независимо от даты их постройки)

1 На навалочных судах средства осушения балластных танков, расположенных в нос от таранной переборки, и скуловых частей сухих помещений, любая часть которых простирается в нос от первого грузового трюма, должны приводиться в действие из легкодоступного закрытого помещения, расположенного так, чтобы в него можно было попасть с ходового мостика или из поста управления главными механизмами не пересекая незащищенной палубы надводного борта или палубы надстройки. Если трубопроводы, обслуживающие такие танки или скуловые пространства, проходят через таранную переборку, то в качестве альтернативы приводу управления клапаном, указанным в правиле II-1/11.4, может быть принято управление клапаном с помощью средств дистанционного управления исполнительным механизмом, при условии что расположение таких приводов управления клапанами отвечает настоящему правилу.

2 Навалочные суда, построенные до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям настоящего правила не позднее даты первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, которое должно быть выполнено после 1 июля 2004 года, однако ни в коем случае не позднее 1 июля 2007 года.".

RESOLUCIÓN MSC.134(76)
(adoptada el 12 de diciembre de 2002)

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

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 (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante "el Convenio"), relativo al procedimiento de enmienda aplicable al Anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I del mismo,

HABIENDO EXAMINADO en su 76º periodo de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2004 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 que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del mismo, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2004, una vez que hayan sido aceptadas conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita 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, ENMENDADO

CAPÍTULO II-1

CONSTRUCCIÓN – ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

PARTE A-1

ESTRUCTURA DE LOS BUQUES

1 Después de la regla existente 3-5 se añade la nueva regla 3-6:

"Regla 3-6

Acceso exterior e interior a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros y graneleros

1 Ámbito de aplicación

1.1 Salvo por lo dispuesto en el párrafo 1.2, la presente regla es aplicable a los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 500 y a los graneleros, tal como se definen éstos en la regla IX/1, de arqueo bruto igual o superior a 20 000, construidos el 1 de enero de 2005 o posteriormente.

1.2 Los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de octubre de 1994 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2005, cumplirán las disposiciones de la regla II-1/12-2 adoptadas mediante la resolución MSC.27(61).

2 Medios de acceso a los espacios de carga y otros espacios

2.1 Todo espacio situado dentro de la zona de la carga dispondrá de medios de acceso permanentes que permitan, durante la vida útil del buque, las inspecciones generales y minuciosas y las mediciones de espesores de las estructuras del buque que llevarán a cabo la Administración, la compañía, tal como se define ésta en la regla IX/1, y el personal del buque u otras partes, según sea necesario. Dichos medios de acceso cumplirán las prescripciones del párrafo 5 y las Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima mediante la resolución MSC.133(76), según las enmiende la Organización, a reserva de que dichas enmiendas se aprueben, entren en vigor y se apliquen de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio, relativo a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo, con excepción del capítulo I.

2.2 Cuando un medio de acceso permanente sea susceptible de sufrir daños durante las operaciones normales de carga y descarga, o cuando sea impracticable instalar medios de acceso permanentes, la Administración podrá disponer, en su lugar, la provisión de medios de acceso móviles o portátiles, según lo especificado en las Disposiciones

técnicas, siempre que los medios de unión, sujeción, suspensión o apoyo de los medios de acceso portátiles formen parte permanente de la estructura del buque. Todo el equipo portátil podrá ser instalado o puesto en servicio fácilmente por el personal del buque.

2.3 La construcción y los materiales de todos los medios de acceso y sus uniones a la estructura del buque serán satisfactorios a juicio de la Administración. Los medios de acceso serán objeto de reconocimiento antes de su uso, o durante éste, al procederse a efectuar los reconocimientos prescritos por la regla I/10.

3 Acceso sin riesgos a las bodegas de carga, tanques de carga, tanques de lastre y otros espacios

3.1 El acceso sin riesgos* a las bodegas de carga, coferdanes, tanques de lastre, tanques de carga y otros espacios de la zona de la carga será directo desde la cubierta expuesta y permitirá la inspección completa de los mismos. El acceso sin riesgos* a los espacios del doble fondo podrá efectuarse desde una cámara de bombas, un coferdán profundo, un túnel de tuberías, una bodega de carga, un espacio del doble casco o compartimientos similares no destinados al transporte de hidrocarburos o de cargas potencialmente peligrosas.

3.2 Los tanques y compartimientos de tanques que tengan una longitud igual o superior a 35 m contarán por lo menos con dos escotillas y escalas de acceso que estén tan separadas entre sí como sea posible. Los tanques que tengan una longitud inferior a 35 m contarán por lo menos con una escotilla y escala de acceso. Cuando los tanques estén compartimentados por uno o más mamparos de balance, u obstrucciones similares que no permitan acceder fácilmente a otras partes del tanque, contarán por lo menos con dos escotillas y escalas.

3.3 Todas las bodegas de carga estarán provistas como mínimo de dos medios de acceso que estén tan separados entre sí como sea posible. En general, estos accesos estarán dispuestos diagonalmente, por ejemplo, uno cerca del mamparo proel, a babor, y el otro cerca del mamparo popel, a estribor.

4 Manual de acceso a la estructura del buque

4.1 Los medios de acceso instalados en el buque que permitan inspecciones generales y minuciosas y mediciones de espesores se describirán en un Manual de acceso a la estructura del buque aprobado por la Administración, del cual se llevará a bordo un ejemplar actualizado. El Manual de acceso a la estructura del buque incluirá la siguiente información respecto de cada espacio de la zona de la carga:

.1 planos en los que figuren los medios de acceso al espacio, con las oportunas especificaciones técnicas y dimensiones;

.2 planos en los que figuren los medios de acceso interiores de cada espacio que permitan que se realice una inspección general, con las oportunas especificaciones técnicas y dimensiones. Los planos indicarán el lugar desde el que podrá inspeccionarse cada zona del espacio;

---

* Véanse las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.864(20).

.3 planos en los que figuren los medios de acceso interiores del espacio que permitan que se realicen las inspecciones minuciosas, con las oportunas especificaciones técnicas y dimensiones. Los planos indicarán la posición de las zonas críticas de la estructura, si los medios de acceso son permanentes o portátiles y el lugar desde el que podrá inspeccionarse cada zona;

.4 instrucciones para la inspección y el mantenimiento de la resistencia estructural de todos los medios de acceso y de unión, teniendo en cuenta cualquier atmósfera corrosiva que pueda existir en el espacio;

.5 instrucciones sobre orientaciones de seguridad cuando se usen balsas para las inspecciones minuciosas y las mediciones de espesores;

.6 instrucciones para el montaje y utilización sin riesgos de todo medio portátil de acceso;

.7 un inventario de todos los medios portátiles de acceso; y

.8 un registro de las inspecciones y el mantenimiento periódicos de los medios de acceso instalados en el buque.

4.2 A los efectos de la presente regla, por "zonas críticas de la estructura" se entenderán las que, a juzgar por los cálculos pertinentes, necesitan vigilancia o que, a la vista del historial de servicio de buques similares o gemelos, son susceptibles de agrietarse, pandearse, deformarse o corroerse de forma que se menoscabaría la integridad estructural del buque.

5 Especificaciones técnicas generales

5.1 Los accesos a través de aberturas, escotillas o registros horizontales tendrán dimensiones suficientes para que una persona provista de un aparato respiratorio autónomo y de equipo protector pueda subir o bajar por cualquier escala sin impedimento alguno, y también un hueco libre que permita izar fácilmente a una persona lesionada desde el fondo del espacio de que se trate. El hueco libre será como mínimo de 600 mm x 600 mm. Cuando el acceso a una bodega de carga sea a través de la escotilla de carga, la parte superior de la escala se situará lo más cerca posible de la brazola de la escotilla. Las brazolas de las escotillas de acceso que tengan una altura superior a 900 mm también tendrán peldaños en el exterior, en combinación con la escala.

5.2 En los accesos a través de aberturas o registros verticales en los mamparos de balance, las varengas, las vagras y las bulárcamas que permitan atravesar el espacio a lo largo y a lo ancho, el hueco libre será como mínimo de 600 mm x 800 mm, y estará a una altura de la chapa del forro del fondo que no exceda de 600 mm, a menos que se hayan provisto rejillas o apoyapiés de otro tipo.

5.3 En los petroleros de peso muerto inferior a 5 000 toneladas, la Administración podrá aprobar, en casos especiales, dimensiones menores para las aberturas citadas en los párrafos 5.1 y 5.2 anteriores, si puede probarse de forma satisfactoria, a juicio de la Administración, que es posible atravesar dichas aberturas o evacuar a una persona lesionada a través de ellas."

PARTE B

COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD

Regla 12-2 - Acceso a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros

2 La actual regla 12-2 se suprime.

PARTE C

INSTALACIONES DE MÁQUINAS

Regla 31 - Mandos de las máquinas

3 Se añade el siguiente nuevo subpárrafo .10 al párrafo 2 de la regla:

".10 los sistemas automáticos se proyectarán de modo que garanticen que el oficial a cargo de la guardia de navegación reciba un aviso previo de desaceleración o cierre próximo o inminente del sistema de propulsión con tiempo suficiente para analizar las condiciones de navegación en caso de emergencia. En particular, los sistemas deberán ejecutar funciones de control, supervisión, información y alerta, así como medidas de seguridad para reducir o detener la propulsión, dando al mismo tiempo al oficial a cargo de la guardia de navegación la oportunidad de intervenir manualmente, excepto en aquellos casos en que la intervención manual ocasionaría un fallo total de los motores y/o del equipo de propulsión a corto plazo, por ejemplo, en caso de sobrevelocidad."

CAPÍTULO II-2

CONSTRUCCIÓN – PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Regla 3 - Definiciones

4 En el párrafo 20, las palabras "en la regla VII/2" se sustituyen por "en el Código IMDG, según se define éste en la regla VII/1.1".

Regla 19 – Transporte de mercancías peligrosas

5 En la tabla 19.3, en las columnas 7 y 8 (correspondientes a los puntos de inflamación de la Clase 3) los números "3.1, 3.2" y "3.3" se sustituyen por el número "3".

6 En la tabla 19.3, en la columna 13 (correspondiente a la Clase 5.2), el carácter "X" de las filas 15 (correspondiente al párrafo 3.10.1) y 16 (correspondiente al párrafo 3.10.2) se sustituye por el carácter "X[16]" y se añade la nueva nota 16 siguiente:

"[16] En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, la estiba de mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en los espacios cerrados de carga rodada está prohibida."

CAPÍTULO III

DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

Regla 26 - Prescripciones complementarias aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado

7 Al final del párrafo 1 se añade el nuevo subpárrafo .4 siguiente:

".4 antes del 1 de julio de 2004 cumplirán lo prescrito en el párrafo 2.5 a más tardar en el primer reconocimiento que se efectúe en esa fecha o posteriormente."

8 Al final del párrafo 2 se añade el nuevo subpárrafo .5 siguiente:

".5 Las balsas salvavidas transportadas a bordo de los buques de pasaje de transbordo rodado irán provistas de un respondedor* de radar a razón de un respondedor por cada cuatro balsas salvavidas. El respondedor estará instalado en el interior de la balsa de modo que su antena se encuentre a más de un metro sobre el nivel del mar cuando la balsa salvavidas esté desplegada, con la excepción de que para las balsas salvavidas reversibles con capota el respondedor estará dispuesto de modo que los supervivientes puedan acceder al mismo e instalarlo fácilmente. Cada respondedor estará dispuesto de modo que sea posible instalarlo manualmente cuando la balsa salvavidas esté desplegada. Las envolturas de las balsas salvavidas dotadas de respondedores estarán claramente marcadas.

---

* Véanse las Normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a las operaciones de búsqueda y salvamento, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.802(19)."

CAPÍTULO XII

MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES APLICABLES A LOS GRANELEROS

9 Después de la regla 11 existente se añaden las nuevas reglas 12 y 13 siguientes:

"Regla 12

Detectores del nivel del agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos

(La presente regla es aplicable a los graneleros independientemente de su fecha de construcción)

1 Los graneleros estarán equipados con detectores del nivel del agua:

.1 en cada bodega de carga, provistos de alarmas audibles y visuales que se activen, una de ellas, cuando el nivel del agua llegue a una altura de 0,5 m por encima del doble fondo de cualquier bodega, y la otra, cuando llegue a una altura no inferior al 15% de la profundidad de la bodega de carga pero no superior a 2 m. En los graneleros a los que se aplique la regla 9.2 sólo es necesario instalar detectores con la segunda alarma. Los detectores del nivel

del agua se instalarán en el extremo de popa de las bodegas de carga. En el caso de las bodegas de carga que se usen para lastre de agua se podrá instalar un dispositivo neutralizador de las alarmas. Las alarmas visuales permitirán distinguir claramente entre los dos diferentes niveles del agua detectados en cada bodega;

.2 en todo tanque de lastre situado a proa del mamparo de colisión prescrito en la regla II-1/11, provistos de una alarma audible y visual que se active cuando el líquido del tanque llegue a un nivel que no exceda del 10% de la capacidad del tanque. Se podrá instalar un dispositivo neutralizador de la alarma que se active cuando el tanque esté en uso; y

.3 en todo espacio seco o vacío que no sea la caja de cadenas y que tenga alguna parte situada a proa de la bodega de carga más cercana a la proa, provistos de una alarma audible y visual que se active cuando el nivel del agua llegue a una altura de 0,1 m por encima de la cubierta. No se requiere instalar tales alarmas en espacios cerrados cuyo volumen no exceda del 0,1% del volumen de desplazamiento máximo del buque.

2 Las alarmas audibles y visuales especificadas en el párrafo 1 estarán situadas en el puente de navegación.

3 Los graneleros construidos antes del 1 de julio de 2004 cumplirán lo prescrito en la presente regla a más tardar en la fecha del primer reconocimiento anual, intermedio o de renovación del buque que se lleve a cabo después del 1 de julio de 2004.

Regla 13

Disponibilidad de los sistemas de bombeo

(La presente regla es aplicable a los graneleros independientemente de su fecha de construcción)

1 En los graneleros, los medios de drenaje y bombeo de los tanques de lastre situados a proa del mamparo de colisión y de las sentinas de los espacios secos que tengan alguna parte situada a proa de la bodega de carga más cercana a la proa se podrán poner en funcionamiento desde un espacio cerrado al cual se acceda fácilmente desde el puente de navegación o desde el puesto de control de la maquinaria de propulsión sin tener que atravesar la cubierta de francobordo expuesta o las cubiertas de la superestructura. Cuando las tuberías de dichos tanques o sentinas atraviesen el mamparo de colisión se podrá aceptar el accionamiento de las válvulas mediante dispositivos telemandados como medio alternativo del control de las válvulas prescrito en la regla II-1/11.4, siempre que la ubicación de los controles de las mismas se ajuste a lo dispuesto en la presente regla.

2 Los graneleros construidos antes del 1 de julio de 2004 cumplirán lo prescrito en la presente regla a más tardar en la fecha del primer reconocimiento intermedio o de renovación del buque que se lleve a cabo después del 1 de julio de 2004, pero en ningún caso después del 1 de julio de 2007."

القرار MSC.134(76)
(المعتمد في 12 كانون الأول/ديسمبر 2002)

اعتماد تعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، بصغيتها المعدلة

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 28(ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تتعلق بوظائف اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VIII(ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) لعام 1974 (المشار إليها فيما بعد باسم " الاتفاقية ") ، التي تتصل بالاجراءات التي يتعين اتباعها لتعديل مرفق الاتفاقية ، عدا أحكام الفصل I من ذلك المرفق ،

وإذ نظرت ، في دورتها السادسة والسبعين ، في تعديلات على الاتفاقية اقترحت وعممت بموجب المادة VIII(ب)(i) من الاتفاقية ،

1. **تعتمد** وفقًا للمادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية ، التعديلات على الاتفاقية ، الوارد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. **تقرر** ، وفقًا للمادة VIII(ب)(vi)(2)(ب ب) من الاتفاقية ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة في 1 كانون الثاني/يناير 2004 ، ما لم ، يقم ، قبل ذلك التاريخ ، أكثر من ثلث الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية أو حكومات متعاقدة تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة 50% على الأقل من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، بالاخطار عن اعتراضاتها على التعديلات ؛

3. **تدعو** الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية إلى أن تحيط علمًا بأن التعديلات تدخل حيز النفاذ ، وفقًا للمادة VIII(ب)(vii)(2) من الاتفاقية ، في 1 تموز/يوليو 2004 إثر قبولها وفقًا للفقرة 2 أعلاه ؛

4. **تطلب** إلى الأمين العام ، وفقًا للمادة VIII(ب)(v) من الاتفاقية ، أن يرسل إلى جميع الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية نسخًا مصدقة من هذا القرار ونص التعديلات الواردة في المرفق ؛

5. **تطلب كذلك** إلى الأمين العام أن يرسل إلى أعضاء المنظمة من غير الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية نسخًا من هذا القرار ومرفقه .

مرفق

تعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، بصيغتها المعدلة

الفصل II-1

البناء – الهيكل ، التقسيم الداخلي والاتزان ، والآلات والمنشآت الكهربائية

الجزء ألف – 1

هيكل السفن

1 تضاف اللائحة الجديدة التالية 3 – 6 بعد اللائحة 3 – 5 الحالية :

" **اللائحة 3 – 6**

النفاذ إلى وداخل الأماكن الواقعة في منطقة البضائع في ناقلات الزيت وناقلات السوائب

1 التطبيق

1.1 باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة 2.1 ، تنطبق هذه اللائحة على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الاجمالية 500 طن فأكثر وعلى ناقلات السوائب ، حسب تعريفها الوارد في اللائحة 1/IX ، التي تبلغ حمولتها الاجمالية 20 000 طن فأكثر ، المبنية في 1 كانون الثاني/يناير 2005 أو بعده .

2.1 ينبغي أن تمتثل ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الاجمالية 500 طن فأكثر والمبنية في 1 تشرين الأول/أكتوبر 1994 أو بعده ، ولكن قبل 1 كانون الثاني/يناير 2005 ، لأحكام اللائحة II-1/12-2 المعتمدة بموجب القرار MSC.27(61) .

2 وسائل النفاذ إلى مناطق البضائع والأماكن الأخرى

1.2 يزود كل مكان واقع في منطقة البضائع بمنفذ إليه يمكِّن ، طوال عمر السفينة ، الادارة والشركة ، على النحو المحدد في اللائحة 1/IX ، والعاملين على متن السفينة وغيرهم عند الاقتضاء من اجراء عمليات تفتيش وقياس عامة ودقيقة لسماكة هياكل السفينة . وينبغي أن يستوفي هذا المنفذ الشروط المنصوص عليها في الفقرة 5 والأحكام التقنية المتعلقة بالمنافذ لأغراض التفتيش التي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية بموجب القرار MSC.133(76) ، بالصيغة التي قد تعدلها المنظمة ، بشرط أن تكون هذه التعديلات قد اعتمدت ودخلت حيز النفاذ وأصبحت سارية وفقًا لأحكام المادة VIII من هذه الاتفاقية بشأن اجراءات التعديل المطبقة على المرفق بخلاف الفصل I .

2.2 وفي الحالات التي يحتمل أن يتعرض فيها المنفذ إلى ضرر أثناء عمليات شحن وتفريغ البضائع المألوفة ، أو في الحالات التي يتعذر فيها إقامة منفذ دائم ، يجوز للادارة أن تسمح ، عوضًا عن ذلك ، بتوفير وسائل متنقلة أو محمولة للنفاذ ، على النحو المحدد في الأحكام التقنية ، بشرط أن تشكل الوسائل المستخدمة في ربط وشد وتعليق ودعم وسائل

النفاذ المحمولة جزءًا دائمًا من هيكل السفينة . وينبغي أن تكون جميع المعدات المحمولة معَّدة بحيث يتمكن العاملون على متن السفين من نصبها أو نشرها بسهولة .

3.2 وينبغي أن يحظى بناء جميع وسائل النفاذ والمواد المستخدمة فيها وطريقة الحاقها بهيكل السفينة بقبول الادارة . وتخضع وسائل النفاذ للمعاينة قبل أو أثناء استخدامها في اجراء معاينات وفقًا للائحة I/10 .

3 النفاذ الآمن إلى عنابر البضائع وصهاريج البضائع وصهاريج الصابورة والأماكن الأخرى

1.3 ينبغي أن يكون النفاذ الآمن إلى عنابر البضائع والحويات الفاصلة وصهاريج الصابورة وصهاريج البضائع والأماكن الأخرى الواقعة في منطقة البضائع مباشرًا من السطح المفتوح وعلى نحو يتيح تفتيش هذه المناطق تفتيشًا كاملاً . ويجوز أن يتم النفاذ الآمن * إلى أماكن القاع المزدوج من غرفة المضخات والفراغ العازل العميق ونفق الأنابيب وعنابر البضائع وفواصل القاع المزدوج أو الحجيرات الشبيهة بها غير المخصصة لنقل الزيت أو البضائع الخطرة .

2.3 تزود الصهاريج والفواصل الانشائية للصهاريج التي يبلغ طولها 35 مترًا فأكثر بمنفذين عنبريين وبسلمين للنفاذ على الأقل تفصل بينهما أطول مسافة ممكنة . وتزود الصهاريج التي يقل طولها عن 35 مترًا بمنفذ عنبري واحد وسلم واحد للنفاذ على الأقل . وإذا كان الصهريج مقسمًا بفاصل إنشائي واحد أو أكثر لمنع التلاطم أو بموانع مماثلة لا تتيح للنفاذ بيسر إلى أجزاء الصهريج الأخرى ، وجب تركيب منفذين عنبريين وسلمين على الأقل .

3.3 يزود كل عنبر بمنفذين على الأقل تفصل بينهما أطول مسافة ممكنة . وبصفة عامة ، تُعَّد هذه المنافذ على خط قطري فيوضع احدهما ، على سبيل المثال ، قرب حاجز التصادم الأمامي على الجانب الأيسر والآخر قرب حاجز التصادم الخلفي على الجانب الأيمن .

4 كتيب النفاذ إلى هيكل السفينة

1.4 تُوضَّح وسائل النفاذ التي تُمكِّن من اجراء عمليات تفتيش وقياس عامة ودقيقة لسماكة السفينة في كتيب عن النفاذ إلى هيكل السفينة توافق عليه الادارة ويحتفظ بنسخة منقحة منه على متن السفينة . ويشمل كتيب النفاذ إلى هيكل السفينة العناصر التالية بالنسبة لكل موقع في منطقة البضائع :

1. مخططات تُبينِّ وسيلة النفاذ إلى الموقع مع ذكر المواصفات التقنية والأبعاد الملائمة ؛

2. مخططات تُبينِّ وسيلة النفاذ داخل كل حيز التي تمكن من اجراء تفتيش عام مع ذكر المواصفات التقنية والأبعاد الملائمة ؛ وينبغي أن توضح المخططات المكان الذي يمكن منه تفتيش أي منطقة في الموقع ؛

3. مخططات تُبينِّ وسيلة النفاذ داخل كل موقع التي تمكن من اجراء عمليات تفتيش دقيقة ، مع ذكر المواصفات التقنية والأبعاد الملائمة . وينبغي أن توضح المخططات مواقع المناطق الحساسة في الهيكل وأن تذكر إذا كانت وسيلة النفاذ ثابتة أو محمولة والموقع الذي يمكن منه تفتيش كل منطقة ؛

4. توجيهات بشأن فحص وصيانة المتانة الهيكلية لجميع وسائل النفاذ ووسائل الحاقها بالسفينة مع مراعاة أية عوامل مسببة للتآكل قد تكون سائدة داخل الموقع ؛

---

* أنظر التوصيات المتعلقة بدخول الأماكن المغلقة على متن السفن التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار A.864(20) .

.5 توجيهات تتعلق بارشادات السلامة عند استخدام الأطواف في عمليات التفتيش والقياس الدقيقة لسماكة السفينة ؛

.6 توجيهات بشأن تجهيز واستخدام أي وسيلة من وسائل النفاذ المحمولة على نحو آمن ؛

.7 قائمة تُبينِّ جميع وسائل النفاذ المحمولة ؛

.8 سجل تُبينِّ عمليات التفتيش والصيانة الدورية لوسائل النفاذ إلى السفينة .

2.4 لأغراض هذه اللائحة تعني "مناطق الهيكل الحساسة" المواقع التي تُبينِّت العمليات الحسابية أنها تستدعي الرصد ، أو تلك التي اتضح من سجل خدمة سفن مشابهة أو مماثلة أنها عرضة للتصدع أو التحديب أو التشوه أو التآكل على نحو يهدد سلامة هيكل السفينة .

5 المواصفات التقنية العامة

1.5 للنفاذ عبر الفتحات الأفقية أو العنبرية أو فتحات الدخول ، يتعين أن تكون الأبعاد كافية للسماح لشخص يرتدي جهاز تنفس هوائي مستقل ومعدات وقائية بصعود أو نزول أي سلم دون اعاقة ، وأن توفر كذلك فتحة سالكة كافية لرفع جريح من قاع المكان . وينبغي ألا تقل أبعاد الفتحة السالكة عن 600 x 600 ملم . وعندما يكون النفاذ إلى عنابر البضائع من خلال فتحة عنبرية ، ينبغي وضع أعلى السلم في أقرب موقع ممكن من حامل غطاء العنبر . وينبغي أن تزود أطر النفاذ العنبرية التي يزيد ارتفاعها عن 900 ملم بدرجات على الجانب الخارجي بالاقتران مع السلم .

2.5 للنفاذ عبر الفتحات العمودية أو فتحات الدخول في الفواصل الانشائية لمنع التلاطم والأرضيات والعوارض وأطر دعم هيكل السفينة التي تتيح المرور عبر طول المكان وعرضه ، ينبغي ألا تقل أبعاد الفتحات الدنيا عن 600 x 800 ملم وأن تقام على ارتفاع لا يزيد عن 600 ملم من ألواح الجدار القاعدي ، إلا إذا توافرت مواطيء أو ركائز أخرى للأقدام .

3.5 في ناقلات الزيت التي تقل حمولها الساكنة عن 5,000 طن ، يجوز للادارة أن تعتمد ، في حالات خاصة ، أبعادًا أقل للفتحات المشار إليها في الفقرتين 1.5 و2.5 ، إذا تبين للادارة أن امكانية عبور هذه الفتحات أو نقل شخص مصاب عبرها مرضية . "

الجزء باء

التقسيم الداخلي والاتزان

اللائحة 12-2 - النفاذ إلى الأماكن الواقعة في منطقة البضائع في ناقلات الزيت

2 حذفت اللائحة الحالية 12-2

الجزء جيم

تركيبات الآلات

اللائحة 31 – محاكيم الآلات

3 أضيفت الفقرة الفرعية 10 الجديدة التالية إلى الفقرة 2 من اللائحة :

" 10. تصمم الأنظمة الأوتوماتية بحيث تكفل ارسال انذار بدئي بحدوث ابطاء أو توقف محتمل أو وشيك لنظام الدفع إلى الضابط المكلف بالمناوبة الملاحية في وقت يمكنه من تقييم ظروف الملاحة في حالة الطوارئ . وبصفة خاصة ، ينبغي أن تقوم الأنظمة بعمليات الضبط والرصد والابلاغ والانذار ، وباتخاذ تدابير السلامة الكفيلة بابطاء الدفـــع أو ايقافه ، مع اتاحة الفرصة للضابط المكلف بالمناوبة الملاحية ليقوم بالتدخل اليدوي ، إلا في الحالات التي يؤدي فيها التدخل اليدوي إلى توقف المحرك و/أو معدات الدفع بشكل تام في وقت وجيز ، في حالة السرعة المفرطة مثلاً . "

الفصل II–2

البناء – الوقاية من الحرائق وكشفها واخمادها

اللائحة 3 – التعاريف

4 في الفقرة 20 ، يستعاض عن كلمات " اللائحة 2/VII " بكلمات " المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة ، حسب تعريفها الوارد في اللائحة 1.1/VII " .

اللائحة 19 – نقل السلع الخطرة

5 في العمودين الرأسيين 7 و8 (المتعلقين بنقاط التوهج من الصنف 3) ، في الجدول 3.19 ، يستعاض عن الأرقام " 1.3 2.3 " و " 3.3 " ، على التوالي بالرقم " 3 " .

6 في الجدول 3.19 ، وفي العمود الرأسي 13 (المتعلق بالصنف 2.5) ، يستعاض عن العلامة " X " في الصفين 15 (المتعلق بالفقرة 1.10.3) و16 (بشأن الفقرة 2.10.3) بالعلامة " X^{16} " وتضاف حاشية جديدة رقم 16 على النحو التالي :

" [16] بموجب أحكام المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة ، بصيغتها المنقحة ، يحظر تستيف البضائع الخطرة من الصنف 2.5 تحت السطح أو في أماكن الدحرجة المغلقة . "

الفصل III

أجهزة الانقاذ وترتيباته

اللائحة 26 – متطلبات اضافية لسفن الدحرجة للركاب

7 تضاف الفقرة الفرعية 4. الجديدة التالية في نهاية الفقرة 1 :

" 4. قبل 1 تموز/يوليو 2004 تلتزم بالمتطلبات الواردة في الفقرة 5.2 في موعد لا يتجاوز المعاينة الأولى التي تجري في ذلك التاريخ أو بعده . "

8 تضاف الفقرة الفرعية 5. الجديدة التالية عند نهاية الفقرة 2 :

" 5. تزود أطواق النجاة المحمولة على سفن الدحرجة للركاب بمرسل مجيب * بمعدل مرسل مجيب واحد لكل أربعة أطواق نجاة . ويركب المرسل المجيب داخل طوق النجاة بحيث يتجاوز طول هوائيه مترًا واحدًا فوق سطح البحر عند نشر طوق النجاة ، إلا في حالة أطواق النجاة العكوسة المغطاة حيث يوضع المرسل المجيب على نحو يُمكّن الناجين من الوصول إليه ونصبه بسهولة . ويُعَّد كل مرسل مجيب بصورة تمكّن من نصبه يدويًا عند نشر طوق النجاة . وتوضع علامات واضحة على حاويات أطواق النجاة المزودة بأجهزة مرسلة مجيبة .

الفصل XII

معايير سلامة اضافية لناقلات السوائب

9 تضاف اللائحتان الجديدتان التاليتان 12 و13 بعد اللائحة 11 الحالية :

" **اللائحة 12**

مكاشيف منسوب الماء في العنابر والصوابير والفراغ الجاف

(تنطبق هذه اللائحة على ناقلات السوائب بغض النظر عن تاريخ بنائها)

1 تزود ناقلات السوائب بمكاشيف منسوب الماء :

1. في كل عنبر من عنابر البضائع بحيث تطلق انذارين مسموعين ومرئيين ، يُطلق احدهما عندما يبلغ منسوب الماء فوق القاع الداخلي في أي عنبر ارتفاعًا قدره 0,5 متر ، وانذاراً ثانيًا عندما يصل الارتفاع إلى ما لا يقل عن 15% من عمق عنبر البضائع ولكن لا يتجاوز مترين . أما ناقلات السوائب التي تنطبق عليها اللائحة 2.9 ، فينبغي أن تُركَّب فيها المكاشيف المزودة بنظام الانذار الاخير فقط . وتركب المكاشيف في مؤخرة عنابر البضائع . وفي عنابر البضائع التي تستخدم

---

* أنظر معايير أداء المرسلات المجيبة الرادارية في مراكب الخلاص المستخدمة في عمليات البحث والانقاذ التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار A.802(19) "

لصوابير المياه ، يمكن تركيب جهاز لابطال الانذار . وينبغي أن تميز الانذارات المرئية بوضوح بين المستويين المختلفين لمنسوب الماء اللذين يتم اكتشافهما في كل عنبر ؛

.2 في كل صهريج من صهاريج الصابورة يقع في مقدمة حاجز التصادم الذي تستوجبه اللائحة II-11/1 ، بحيث يطلق انذارًا مسموعًا ومرئيًا عندما يبلغ السائل في الصهريج مستوى لا يتجاوز 10% من سعة الصهريج . ويجوز تركيب جهاز لابطال الانذار يمكن تشغيله عند استخدام الصهريج .

.3 في أي مكان جاف أو فارغ عدا بيت الجنزير ، يمتد أي جزء منه إلى ما بعد العنبر الأول من عنابر البضائع ، بحيث يطلق انذارًا مسموعًا ومرئيًا عندما يبلغ منسوب الماء 0,1 متر فوق السطح . ومن غير الضروري تزويد الفراغات المغلقة التي لا يتجاوز حجمها 0,1 % من الحجم الأقصى لانزياح السفينة بهذه الأجهزة المنذرة .

2 وتركب أجهزة الانذار المسموعة والمرئية المحددة في الفقرة 1 في برج الملاحة .

3 ينبغي أن تمتثل ناقلات السوائب المبنية قبل 1 تموز/يوليو 2004 لمتطلبات هذه اللائحة في موعد لا يتجاوز المعاينة السنوية أو البينية أو الدورية للسفينة التي تجرى بعد 1 تموز/يوليو 2004 ، أيها حل أولاً .

اللائحة 13

توافر أجهزة الضخ

(تنطبق هذه اللائحة على ناقلات السوائب بغض النظر عن تاريخ بنائها)

1 في ناقلات السوائب ، ينبغي أن يكون تشغيل وسائل تصريف وضخ صهاريج الصابورة في مقدمة حاجز التصادم ووجمات الفراغات الجافة التي يمتد أي جزء منها إلى أبعد من العنبر الأول من عنابر البضاعة ممكناً من مكان مغلق يسهل الوصول إليه ويمكن النفاذ إلى موقعه من برج الملاحة أو موقع محاكيم آلات الدفع دون الحاجة إلى عبور سطح عائم السفينة المكشوف أو سطح المنشآت العلوية . وحيثما تخترق الأنابيب التي تخدم هذه الصهاريج أو الوجمات حاجز التصادم ، يمكن تشغيل الصمامات بأجهزة تشغيل تدار عن بعد ، عوضًا عن محاكيم الصمامات المحددة في اللائحة II-11/1. 4 ، بشرط أن يستوفي موضع محاكيم الصمامات هذه متطلبات هذه اللائحة .

2 يجب أن تستوفي ناقلات السوائب المبنية قبل 1 تموز/يوليو 2004 متطلبات هذه اللائحة في موعد لا يتجاوز تاريخ المعاينة البينية أو الدورية الأولى للسفينة التي تُجرى بعد 1 تموز/يوليو 2004 ، على ألا يتعدى ذلك اطلاقًا 1 تموز/يوليو 2007 . "

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اعتُمدت في الدورة السادسة والسبعين للجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في 12 كانون الأول/ديسمبر 2002 وفقا للمادة VIII من الاتفاقية المذكورة . ويرد هذا النص في مرفق قرار اللجنة MSC. 134(76) ، وقد أودع أصله لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会第七十六次会议于 2002 年 12 月 12 日按照《1974 年国际海上人命安全公约》第八条通过并载于该委员会第 MSC.134(76)号决议附件的该公约修正案文本的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted at the seventy-sixth session of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on 12 December 2002, in conformity with article VIII of the Convention and set out in the annex to resolution MSC.134(76) 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 que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale a adoptés le 12 décembre 2002 à sa soixante-seizième session conformément à l'article VIII de la Convention et qui figurent en annexe à la résolution MSC.134(76) du Comité; 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 семьдесят шестой сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации 12 декабря 2002 года в соответствии со статьей VIII Конвенции и изложенных в приложении к резолюции MSC.134(76) 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, adoptadas el 12 de diciembre de 2002 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 76º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.134(76) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R. P. Barker

لندن ،

伦敦，

London,
Londres, le 26. 1. 2005
Лондон,
Londres,
J/8784(A/C/E/F/R/S)