

تعديلات عام 2010 على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار  
لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة

القرار (MSC.308(88))

---

2010 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION  
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.308(88))

---

AMENDEMENTS DE 2010 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA  
SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.308(88))

---

ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ  
ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.308(88))

---

ENMIENDAS DE 2010 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA  
VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.308(88))



**RESOLUTION MSC.308(88)**  
**(adopted on 3 December 2010)**

**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 eighty-eighth 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 2012, 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 2012 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 D  
Electrical installations**

**Regulation 41 – Main source of electrical power and lighting systems**

1 In paragraph 6, the words "constructed on or after 1 July 2010" are inserted after the words "In passenger ships".

**CHAPTER II-2  
CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION**

**Part A  
General**

**Regulation 1 – Application**

2 In paragraph 1.1, the date "1 July 2002" is replaced by the date "1 July 2012".

3 In paragraph 1.2.2, the date "1 July 2002" is replaced by the date "1 July 2012".

4 The existing paragraph 2.1 is replaced by the following:

"2.1 Unless expressly provided otherwise, for ships constructed before 1 July 2012, 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), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) and MSC.291(87) are complied with."

5 In paragraph 3.1, the date "1 July 2002" is replaced by the date "1 July 2012".

6 In paragraph 3.2, the date "1 July 2002" is replaced by the date "1 July 2012".

**Regulation 3 – Definitions**

7 The existing paragraph 23 is replaced by the following:

"23 *Fire Test Procedures Code* means the International Code for Application of Fire Test Procedures, 2010 (2010 FTP Code) as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.307(88), 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."

**Part C**  
**Suppression of fire**

**Regulation 7 – Detection and alarm**

8 In paragraph 4.1, at the end of subparagraph .1, the word "and" is deleted; at the end of subparagraph .2.2, the period "." is replaced by the word "; and"; and the following new subparagraph .3 is added after the existing subparagraph .2.2:

".3 enclosed spaces containing incinerators".

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

**Regulation 18 – Approval, surveys and performance standards of navigation systems and equipment and voyage data recorder**

9 The following new paragraph 9 is added after the existing paragraph 8:

"9 The automatic identification system (AIS) shall be subjected to an annual test. The test shall be conducted by an approved surveyor or an approved testing or servicing facility. The test shall verify the correct programming of the ship static information, correct data exchange with connected sensors as well as verifying the radio performance by radio frequency measurement and on-air test using, e.g., a Vessel Traffic Service (VTS). A copy of the test report shall be retained on board the ship."

**Regulation 23 – Pilot transfer arrangements**

10 The existing text of regulation 23 is replaced by the following:

**"1 Application**

1.1 Ships engaged on voyages in the course of which pilots may be employed shall be provided with pilot transfer arrangements.

1.2 Equipment and arrangements for pilot transfer which are installed on or after 1 July 2012 shall comply with the requirements of this regulation, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization.

1.3 Except as provided otherwise, equipment and arrangements for pilot transfer which are provided on ships before 1 July 2012 shall at least comply with the requirements of regulation 17 or 23, as applicable, of the Convention in force prior to that date, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization prior to that date.

1.4 Equipment and arrangements installed on or after 1 July 2012, which are a replacement of equipment and arrangements provided on ships before 1 July 2012, shall, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this regulation.

1.5 With respect to ships constructed before 1 January 1994, paragraph 5 shall apply not later than the first survey on or after 1 July 2012.

1.6 Paragraph 6 applies to all ships.

## **2 General**

2.1 All arrangements used for pilot transfer shall efficiently fulfil their purpose of enabling pilots to embark and disembark safely. The appliances shall be kept clean, properly maintained and stowed and shall be regularly inspected to ensure that they are safe to use. They shall be used solely for the embarkation and disembarkation of personnel.

2.2 The rigging of the pilot transfer arrangements and the embarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer having means of communication with the navigation bridge and who shall also arrange for the escort of the pilot by a safe route to and from the navigation bridge. Personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment shall be instructed in the safe procedures to be adopted and the equipment shall be tested prior to use.

2.3 A pilot ladder shall be certified by the manufacturer as complying with this regulation or with an international standard acceptable to the Organization. Ladders shall be inspected in accordance with regulations I/6, 7 and 8.

2.4 All pilot ladders used for pilot transfer shall be clearly identified with tags or other permanent marking so as to enable identification of each appliance for the purposes of survey, inspection and record keeping. A record shall be kept on the ship as to the date the identified ladder is placed into service and any repairs effected.

2.5 Reference in this regulation to an accommodation ladder includes a sloping ladder used as part of the pilot transfer arrangements.

## **3 Transfer arrangements**

3.1 Arrangements shall be provided to enable the pilot to embark and disembark safely on either side of the ship.

3.2 In all ships, where the distance from sea level to the point of access to, or egress from, the ship exceeds 9 m, and when it is intended to embark and disembark pilots by means of the accommodation ladder, or other equally safe and convenient means in conjunction with a pilot ladder, the ship shall carry such equipment on each side, unless the equipment is capable of being transferred for use on either side.

3.3 Safe and convenient access to, and egress from, the ship shall be provided by either:

.1 a pilot ladder requiring a climb of not less than 1.5 m and not more than 9 m above the surface of the water so positioned and secured that:

.1 it is clear of any possible discharges from the ship;

- .2 it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship;
  - .3 each step rests firmly against the ship's side; where constructional features, such as rubbing bands, would prevent the implementation of this provision, special arrangements shall, to the satisfaction of the Administration, be made to ensure that persons are able to embark and disembark safely;
  - .4 the single length of pilot ladder is capable of reaching the water from the point of access to, or egress from, the ship and due allowance is made for all conditions of loading and trim of the ship, and for an adverse list of 15°; the securing strong point, shackles and securing ropes shall be at least as strong as the side ropes; or
- .2 an accommodation ladder in conjunction with the pilot ladder (i.e. a combination arrangement), or other equally safe and convenient means, whenever the distance from the surface of the water to the point of access to the ship is more than 9 m. The accommodation ladder shall be sited leading aft. When in use, means shall be provided to secure the lower platform of the accommodation ladder to the ship's side, so as to ensure that the lower end of the accommodation ladder and the lower platform are held firmly against the ship's side within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length and clear of all discharges.
- .1 when a combination arrangement is used for pilot access, means shall be provided to secure the pilot ladder and manropes to the ship's side at a point of nominally 1.5 m above the bottom platform of the accommodation ladder. In the case of a combination arrangement using an accommodation ladder with a trapdoor in the bottom platform (i.e. embarkation platform), the pilot ladder and man ropes shall be rigged through the trapdoor extending above the platform to the height of the handrail.

#### **4 Access to the ship's deck**

Means shall be provided to ensure safe, convenient and unobstructed passage for any person embarking on, or disembarking from, the ship between the head of the pilot ladder, or of any accommodation ladder or other appliance, and the ship's deck. Where such passage is by means of:

- .1 a gateway in the rails or bulwark, adequate handholds shall be provided;
- .2 a bulwark ladder, two handhold stanchions rigidly secured to the ship's structure at or near their bases and at higher points shall be fitted. The bulwark ladder shall be securely attached to the ship to prevent overturning.

**5 Shipside doors**

Shipside doors used for pilot transfer shall not open outwards.

**6 Mechanical pilot hoists**

Mechanical pilot hoists shall not be used.

**7 Associated equipment**

7.1 The following associated equipment shall be kept at hand ready for immediate use when persons are being transferred:

- .1 two man-ropes of not less than 28 mm and not more than 32 mm in diameter properly secured to the ship if required by the pilot; man-ropes shall be fixed at the rope end to the ring plate fixed on deck and shall be ready for use when the pilot disembarks, or upon request from a pilot approaching to board (the manropes shall reach the height of the stanchions or bulwarks at the point of access to the deck before terminating at the ring plate on deck);
- .2 a lifebuoy equipped with a self-igniting light;
- .3 a heaving line.

7.2 When required by paragraph 4 above, stanchions and bulwark ladders shall be provided.

**8 Lighting**

Adequate lighting shall be provided to illuminate the transfer arrangements overside and the position on deck where a person embarks or disembarks."

**APPENDIX  
CERTIFICATES**

**Form of Safety Certificate for Passenger Ships**

11 The following new paragraphs 2.10 and 2.11 are added after the existing paragraph 2.9:

"2.10 the ship was/was not<sup>1</sup> subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>1</sup> of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances<sup>1</sup> is/is not<sup>1</sup> appended to this Certificate.

<sup>1</sup> Delete as appropriate."



### **Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships**

12 The following new paragraphs 4 and 5 are added after the existing paragraph 3:

"4 That the ship was/was not<sup>4</sup> subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17<sup>4</sup> of the Convention.

5 That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection<sup>4</sup> is/is not<sup>4</sup> appended to this Certificate.

---

<sup>4</sup> Delete as appropriate."

### **Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships**

13 The following new paragraphs 2.7 and 2.8 are added after the existing paragraph 2.6:

"2.7 the ship was/was not<sup>4</sup> subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38<sup>4</sup> of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances<sup>4</sup> is/is not<sup>4</sup> appended to this Certificate.

---

<sup>4</sup> Delete as appropriate."

### **Form of Nuclear Passenger Ship Safety Certificate**

14 The existing paragraphs 2.11 and 2.12 are replaced by the following:

"2.11 the ship was/was not<sup>1</sup> subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>1</sup> of the Convention;

2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances<sup>1</sup> is/is not<sup>1</sup> appended to this Certificate.

---

<sup>1</sup> Delete as appropriate."

### **Form of Nuclear Cargo Ship Safety Certificate**

15 The existing paragraphs 2.10 and 2.11 are replaced by the following:

"2.10 the ship was/was not<sup>3</sup> subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>3</sup> of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances<sup>3</sup> is/is not<sup>3</sup> appended to this Certificate.

---

<sup>3</sup> Delete as appropriate."



**RÉSOLUTION MSC.308(88)**  
**(adoptée le 3 décembre 2010)**

**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 ÉGALEMENT 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"), qui concerne la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-huitième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
  2. DÉCIDE que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2012, 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, ces amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2012, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
  4. PRIE le Secrétaire général de communiquer, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
  5. PRIE AUSSI 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 D  
Installations électriques**

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

- 1 Au paragraphe 6, insérer les mots "construits le 1er juillet 2010 ou après cette date" à la suite des mots "À bord des navires à passagers".

**CHAPITRE II-2  
CONSTRUCTION – PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE**

**Partie A  
Généralités**

**Règle 1 – Application**

- 2 Au paragraphe 1.1, remplacer "1er juillet 2002" par "1er juillet 2012".
- 3 Au paragraphe 1.2.2, remplacer "1er juillet 2002" par "1er juillet 2012".
- 4 Remplacer l'actuel paragraphe 2.1 par ce qui suit :
- "2.1 Sauf disposition expresse contraire, dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 2012, l'Administration doit s'assurer qu'ils respectent les prescriptions qui leur sont 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), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) et MSC.291(87)."
- 5 Au paragraphe 3.1, remplacer la date "1er juillet 2002" par la date "1er juillet 2012".
- 6 Au paragraphe 3.2, remplacer la date "1er juillet 2002" par la date "1er juillet 2012".

**Règle 3 – Définitions**

- 7 Remplacer l'actuel paragraphe 23 par ce qui suit :
- "23 *Le Code des méthodes d'essai au feu* est le Code international de 2010 pour l'application des méthodes d'essai au feu (Code FTP de 2010), que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.307(88) 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 concernant les procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I."

**Partie C**  
**Confinement de l'incendie**

**Règle 7 – Détection et alarme**

8 Au paragraphe 4.1, à la fin de l'alinéa .1, supprimer le mot "et", à la fin de l'alinéa .2.2, remplacer le point par "; et" et ajouter le nouvel alinéa .3 suivant après l'actuel alinéa .2.2 :

"3 les locaux fermés contenant des incinérateurs."

**CHAPITRE V**  
**SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION**

**Règle 18 – Approbation, visites et normes de fonctionnement des systèmes et matériel de navigation et des enregistreurs des données du voyage**

9 Après l'actuel paragraphe 8, insérer un nouveau paragraphe 9, libellé comme suit :

"9 Le système d'indentification automatique (AIS) doit être soumis à un essai chaque année. Cet essai doit être effectué par un inspecteur agréé ou une installation de contrôle ou d'entretien agréée. L'essai doit permettre de s'assurer que les données statiques relatives au navire ont été correctement programmées et que l'échange de données avec les capteurs connectés s'effectue sans erreurs et de vérifier le fonctionnement du matériel radioélectrique en mesurant les fréquences radioélectriques et en effectuant un essai en direct à l'aide, par exemple, d'un service de trafic maritime (STM). Un exemplaire du procès-verbal d'essai doit être conservé à bord du navire."

**Règle 23 – Dispositifs de transfert du pilote**

10 Remplacer le texte de la règle 23 par ce qui suit :

**"1 Application**

1.1 Les navires qui effectuent des voyages au cours desquels ils peuvent avoir à employer des pilotes doivent être dotés de dispositifs de transfert du pilote.

1.2 Le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés le 1er juillet 2012 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'Organisation.

1.3 Sauf disposition contraire, le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés à bord des navires avant le 1er juillet 2012 doivent au moins satisfaire aux prescriptions de la règle 17 ou 23, selon le cas, de la Convention qui étaient applicables avant cette date et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'Organisation avant cette date.

---

---

1.4 Le matériel et les dispositifs qui sont installés le 1er juillet 2012 ou après cette date en remplacement de matériel et de dispositifs installés à bord des navires avant le 1er juillet 2012 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique.

1.5 Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 1994, le paragraphe 5 s'applique au plus tard à la date de la première visite prévue le 1er juillet 2012 ou après cette date.

1.6 Le paragraphe 6 s'applique à tous les navires.

## **2 Généralités**

2.1 Tous les dispositifs utilisés pour le transfert du pilote doivent remplir efficacement leur rôle, qui est de permettre au pilote d'embarquer et de débarquer en toute sécurité. Ces dispositifs doivent être tenus propres, être convenablement entretenus et arrimés et être contrôlés régulièrement de façon à pouvoir être utilisés en toute sécurité. Ils ne doivent être utilisés que pour l'embarquement ou le débarquement du personnel.

2.2 La mise en place des dispositifs de transfert du pilote et l'embarquement du pilote doivent être surveillés par un officier responsable disposant de moyens de communication avec la passerelle de navigation, lequel doit aussi faire en sorte que le pilote soit escorté le long d'un parcours sûr pour aller à la passerelle de navigation et en revenir. Le personnel qui s'occupe de la mise en place et de l'utilisation d'un dispositif mécanique doit être mis au courant des consignes de sécurité à suivre et le matériel doit être mis à l'essai avant d'être utilisé.

2.3 La conformité de l'échelle de pilote à la présente règle ou à une norme internationale jugée acceptable par l'Organisation doit être certifiée par le fabricant. Les échelles doivent être inspectées conformément aux dispositions des règles I/6, I/7 et I/8.

2.4 Toutes les échelles de pilote utilisées pour le transfert du pilote doivent être clairement identifiées comme telles à l'aide d'une étiquette ou d'une autre marque permanente afin que chacune d'elles puisse être identifiée dans le contexte des visites, de l'inspection et de la tenue des registres. Les dates auxquelles une échelle donnée a été mise en service et a fait l'objet d'une quelconque réparation doivent être consignées dans un registre conservé à bord du navire.

2.5 L'échelle de coupée à laquelle il est fait référence dans la présente règle peut être une échelle inclinée si elle fait partie des dispositifs de transfert du pilote.

## **3 Dispositifs de transfert**

3.1 Des dispositifs doivent être prévus pour que le pilote puisse embarquer et débarquer en toute sécurité de chaque bord du navire.

3.2 Lorsque, à bord d'un navire, le point d'entrée ou de sortie se trouve à une hauteur de plus de 9 m du niveau de la mer et qu'il est prévu d'embarquer et de débarquer les pilotes en utilisant une échelle de coupée ou tout autre moyen également sûr et commode conjointement avec une échelle de pilote, le navire doit être équipé de ce matériel de chaque bord, à moins que le matériel en question puisse être déplacé pour être transféré d'un bord à l'autre du navire.

---

---

3.3 Il doit être possible d'accéder au navire et d'en débarquer de manière sûre et commode par :

- .1 une échelle de pilote, sans monter moins de 1,5 m ni plus de 9 m au-dessus de la surface de l'eau, cette échelle devant être installée et assujettie de manière :
    - .1 qu'elle ne risque pas de recevoir d'éventuels rejets provenant du navire;
    - .2 qu'elle soit située sur la partie rectiligne du navire et, si possible, entre le quart avant et le quart arrière;
    - .3 que chaque échelon soit solidement appuyé contre le bordé du navire; si des caractéristiques de construction, telles que des bandes de ragage, empêchent l'application de la présente disposition, des mesures spéciales doivent être prises, à la satisfaction de l'Administration, pour que les personnes puissent embarquer et débarquer en toute sécurité;
    - .4 qu'elle puisse, tout en étant d'une seule pièce, atteindre l'eau depuis l'accès au navire ou le point de sortie et qu'il soit dûment tenu compte de toutes les conditions de chargement et d'assiette du navire ainsi que d'une contre-gîte de 15°, le point d'assujettissement, les manilles et les cordages de fixation doivent être au moins aussi résistants que les cordages latéraux; ou
  - .2 une échelle de coupée conjointement avec l'échelle de pilote (autrement dit un dispositif combiné) ou un autre dispositif présentant des conditions de sécurité et de commodité équivalentes, lorsque la distance entre le niveau de la mer et le point d'accès au navire est supérieure à 9 m. L'échelle de coupée doit être disposée en direction de l'arrière. Lorsqu'elle est utilisée, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir le plateau inférieur de l'échelle de coupée d'une manière telle que l'extrémité et le plateau inférieurs de l'échelle restent bien contre la partie rectiligne du bordé et, dans la mesure du possible, entre le quart avant et le quart arrière du navire et à l'écart de tout rejet.
    - .1 Si un dispositif combiné est utilisé pour embarquer de pilote, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir l'échelle de pilote et les tire-veilles au bordé du navire à une distance nominale de 1,5 m au-dessus de la plate-forme inférieure de l'échelle de coupée. Dans le cas d'un dispositif combiné qui comprend une échelle de coupée ayant une trappe dans sa plate-forme inférieure (c'est-à-dire la plate-forme d'embarquement), l'échelle de pilote et les tire-veilles doivent passer dans la trappe et se prolonger, au-dessus de la plate-forme, jusqu'à la hauteur de la main courante.
-

---

#### **4 Accès au pont du navire**

Des dispositifs doivent être prévus pour permettre à toute personne embarquant ou débarquant de passer de manière sûre et commode et sans entrave du sommet de l'échelle de pilote, ou de toute échelle de coupée ou autre dispositif, au pont du navire :

- .1 lorsqu'on utilise à cet effet une ouverture dans les lisses ou le pavois, il doit être prévu des poignées appropriées;
- .2 lorsque ce passage s'effectue au moyen d'une échelle de pavois, deux batayoles fixées de manière rigide à la structure du navire, à leur base ou non loin de celle-ci, ainsi qu'à des points situés plus haut, doivent être installées. L'échelle de pavois doit être solidement fixée au navire pour ne pas risquer de se retourner.

#### **5 Portes latérales**

Les portes latérales utilisées pour le transfert du pilote ne doivent pas s'ouvrir vers l'extérieur.

#### **6 Appareils de hissage du pilote**

Il est interdit d'utiliser des appareils de hissage du pilote.

#### **7 Accessoires**

7.1 Les accessoires ci-après doivent toujours être prêts à être utilisés immédiatement lors d'un transfert de personnes :

- .1 deux tire-veilles d'un diamètre d'au moins 28 mm mais de 32 mm au plus, bien assujettis au navire, si le pilote le demande; ces tire-veilles doivent être attachés par leur extrémité à l'anneau fixé sur le pont et doivent être prêts à être utilisés quand le pilote débarque ou à la demande d'un pilote qui s'apprête à embarquer (les tire-veilles doivent se prolonger jusqu'à la hauteur des chandeliers ou du pavois au niveau de l'accès au pont avant leur fixation à l'anneau sur le pont);
- .2 une bouée de sauvetage munie d'un feu à allumage automatique;
- .3 un halin.

7.2 Dans le cas spécifié au paragraphe 4 ci-dessus, les navires doivent être munis de batayoles et d'échelles de pavois.

#### **8 Éclairage**

Un éclairage adéquat doit être prévu pour éclairer les dispositifs de transfert du pilote sur le bordé et l'endroit du pont où se font l'embarquement et le débarquement.".

---



---

## APPENDICE CERTIFICATS

### Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers

11 Ajouter les nouveaux paragraphes 2.10 et 2.11 ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 2.9 :

"2.10 que le navire a fait/n'a pas fait<sup>1</sup> l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>1</sup> de la Convention;

2.11 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage<sup>1</sup> est/n'est pas<sup>1</sup> joint au présent Certificat.

<sup>1</sup> Rayer la mention inutile."

### Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge

12 Ajouter les nouveaux paragraphes 4 et 5 ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 3 :

"4 que le navire a fait/n'a pas fait<sup>4</sup> l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17<sup>4</sup> de la Convention;

5 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie<sup>4</sup> est/n'est pas<sup>4</sup> joint au présent Certificat.

<sup>4</sup> Rayer la mention inutile."

### Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge

13 Ajouter les nouveaux paragraphes 2.7 et 2.8 ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 2.6 :

"2.7 que le navire a fait/n'a pas fait<sup>4</sup> l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-2/17 / III/38<sup>4</sup> de la Convention;

2.8 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage<sup>4</sup> est/n'est pas<sup>4</sup> joint au présent Certificat.

<sup>4</sup> Rayer la mention inutile."

### Modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers

14 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.11 et 2.12 par ce qui suit :

"2.11 que le navire a fait/n'a pas fait<sup>1</sup> l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>1/</sup> de la Convention;

---

2.12 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage<sup>1</sup> est/n'est pas<sup>1</sup> joint au présent Certificat.

<sup>1</sup> Rayer la mention inutile."

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge**

15 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.10 et 2.11 par ce qui suit :

"2.10 que le navire a fait/n'a pas fait<sup>3</sup> l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>3</sup> de la Convention;

2.11 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage<sup>3</sup> est/n'est pas<sup>3</sup> joint au présent Certificat.

<sup>3</sup> Rayer la mention inutile."

---

**РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.308(88)**  
**(принята 3 декабря 2010 года)**

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

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 процедуры внесения поправок в Приложение к Конвенции, за исключением положений его главы I,

РАССМОТРЕВ на своей восьмьдесят восьмой 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 вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2012 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающегося 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 2012 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 С ПОПРАВКАМИ**

**ГЛАВА II-1  
КОНСТРУКЦИЯ – УСТРОЙСТВО, ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ,  
МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ**

**Часть D  
Электрические установки**

**Правило 41 – Основной источник электроэнергии и системы освещения**

1 В пункте 6 после слов «На пассажирских судах» включаются слова «построенных 1 июля 2010 года или после этой даты».

**ГЛАВА II-2  
КОНСТРУКЦИЯ – ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ  
И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА**

**Часть A  
Общие положения**

**Правило 1 – Применение**

2 В пункте 1.1 дата «1 июля 2002 года» заменяется датой «1 июля 2012 года».

3 В пункте 1.2.2 дата «1 июля 2002 года» заменяется датой «1 июля 2012 года».

4 Существующий пункт 2.1 заменяется следующим:

«2.1 Если специально не предусмотрено иное, в отношении судов, построенных до 1 июля 2012 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), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) и MSC.291(87).».

5 В пункте 3.1 дата «1 июля 2002 года» заменяется датой «1 июля 2012 года».

6 В пункте 3.2 дата «1 июля 2002 года» заменяется датой «1 июля 2012 года».

**Правило 3 – Определения**

7 Существующий пункт 23 заменяется следующим:

«23 *Кодекс по методикам испытаний на огнестойкость* означает Международный кодекс по применению методик испытаний на огнестойкость 2010 года (Кодекс МИО 2010 года), одобренный Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.307(88), 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.».

### **Часть С Борьба с пожаром**

#### **Правило 7 – Обнаружение и сигнализация**

8 В пункте 4.1 в конце подпункта .1 слово «и» исключается; в конце подпункта .2.2 знак «.» заменяется словом «; и»; и после существующего подпункта .2.2 добавляется следующий новый подпункт .3:

«.3 выгороженных помещениях, в которых содержатся инсинераторы.».

### **ГЛАВА V БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ**

#### **Правило 18 – Одобрение и освидетельствования навигационных систем, оборудования и прибора регистрации данных о рейсе, а также эксплуатационные требования к ним**

9 После существующего пункта 8 добавляется следующий новый пункт 9:

«9 Автоматическая идентификационная система (АИС) должна ежегодно проходить испытание. Испытание должно проводиться одобренным инспектором или одобренной испытательной или обслуживающей организацией. При испытании должны проверяться правильное программирование статической информации о судне, правильный обмен данными с подключенными датчиками, а также работа радио путем измерения радиочастоты и испытания в режиме излучения с использованием, например, службы движения судов (СДС). Копия протокола испытания должна храниться на судне.».

#### **Правило 23 – Устройства для передачи лоцмана**

10 Существующий текст правила 23 заменяется следующим:

##### **«1 Применение**

1.1 Суда, совершающие рейсы, в ходе которых возможно использование лоцманов, должны быть обеспечены устройствами для передачи лоцмана.

1.2 Оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены 1 июля 2012 года или после этой даты, должны отвечать требованиям настоящего правила, и надлежащее внимание должно обращать на стандарты, принятые Организацией.

1.3 Если не предусмотрено иное, оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены на судах до 1 июля 2012 года, должны по меньшей мере отвечать требованиям правила 17 или 23, в

зависимости от случая, Конвенции, действовавшего до этой даты, и надлежащее внимание должно обращаться на стандарты, принятые Организацией до этой даты.

1.4 Оборудование и устройства, установленные 1 июля 2012 года или после этой даты, которые представляют собой замену оборудования и устройств, установленных на судах до 1 июля 2012 года, должны, насколько это целесообразно и практически возможно, отвечать требованиям настоящего правила.

1.5 В отношении судов, построенных до 1 января 1994 года, пункт 5 должен применяться не позднее первого освидетельствования 1 июля 2012 года или после этой даты.

1.6 Пункт 6 применяется ко всем судам.

## **2 Общие положения**

2.1 Все устройства, используемые для передачи лоцмана, должны эффективно соответствовать своему назначению, состоящему в том, чтобы обеспечить безопасную посадку и высадку лоцманов. Устройства должны содержаться чистыми, надлежащим образом обслуживаться и храниться и должны регулярно проверяться с целью убедиться, что их можно безопасно использовать. Они должны использоваться только для посадки и высадки людей.

2.2 Установка устройств для передачи лоцмана, а также посадка лоцмана должны производиться под наблюдением ответственного лица командного состава судна, имеющего средства связи с ходовым мостиком, которое должно также обеспечить сопровождение лоцмана безопасным путем на ходовой мостик и обратно. Лица, участвующие в установке и эксплуатации любого механического оборудования, должны быть проинструктированы в отношении безопасных процедур, которые необходимо соблюдать, а оборудование перед использованием должно быть опробовано.

2.3 Лоцманский трап должен иметь свидетельство, выданное изготовителем в отношении того, что он отвечает настоящему правилу или международному стандарту, приемлемому для Организации. Трапы должны осматриваться в соответствии с правилами I/6, 7 и 8.

2.4 Все лоцманские трапы, используемые для передачи лоцмана, должны быть четко помечены ярлыками или другой долговечной маркировкой, с тем чтобы обеспечить опознавание каждого устройства для целей освидетельствования, проверки и регистрации. На судне должны храниться записи с указанием даты, в которую конкретный трап введен в эксплуатацию, и о любом проведенном ремонте.

2.5 Ссылка в настоящем правиле на штатный трап включает наклонный трап, используемый как часть устройств для передачи лоцмана.

### 3 Устройства для передачи

3.1 Устройства должны обеспечивать безопасную посадку и высадку лоцманов с любого борта судна.

3.2 На всех судах, где расстояние от уровня моря до места входа на судно или схода с него превышает 9 м и предполагается, что посадка и высадка лоцманов будет осуществляться с помощью штатного трапа или другого столь же безопасного и удобного средства совместно с лоцманским трапом, должно иметься такое оборудование по каждому борту, за исключением случаев, когда это оборудование является переносным и может использоваться по обоим бортам.

3.3 Безопасный и удобный вход на судно и сход с него должны обеспечиваться:

- .1 лоцманским трапом, обеспечивающим подъем на высоту от поверхности воды не менее 1,5 м и не более 9 м, который расположен и закреплен так, чтобы:
  - .1 он располагался вне района любого возможного слива с судна;
  - .2 он находился в пределах цилиндрической части корпуса, а также, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна, равной половине его длины;
  - .3 каждая его ступенька плотно прилегала к борту судна; если такие конструктивные элементы, как привальные брусья, препятствуют выполнению этого положения, то должны быть приняты удовлетворяющие Администрацию специальные меры, обеспечивающие безопасную посадку и высадку людей;
  - .4 одна его секция могла достигать уровня воды от места входа на судно или схода с него при любых условиях загрузки и дифферента судна, а также при крене 15° на противоположный борт; рымы, скобы и крепежные тросы должны быть по меньшей мере такими же прочными, как и тетивы трапа; или
- .2 штатным трапом в сочетании с лоцманским трапом (т. е. комбинированным устройством) или другим одинаково безопасным и удобным средством, если расстояние от уровня воды до места входа на судно превышает 9 м. Штатный трап должен устанавливаться по направлению к корме. При использовании должны быть предусмотрены средства для крепления нижней площадки штатного трапа к борту судна, с тем чтобы обеспечить, чтобы нижний конец штатного трапа и нижняя площадка плотно прилегали к борту судна в пределах цилиндрической части корпуса, а также, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна,

равной половине его длины, и вне района любого слива с судна.

- .1 Если для доступа лоцмана используется комбинированное устройство, должны быть предусмотрены средства для крепления лоцманского трапа и фалрепов к борту судна в месте, находящемся примерно в 1,5 м над нижней площадкой штатного трапа. В случае комбинированного устройства, использующего штатный трап с люком в нижней площадке (т. е. посадочной площадке), лоцманский трап и фалрепы должны быть продеты через люк и протянуты над площадкой до уровня поручней.

#### **4 Доступ на палубу судна**

Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие безопасный, удобный и свободный проход для любого лица, осуществляющего посадку на судно или высадку с него, между верхней частью лоцманского трапа или любого штатного трапа либо другого устройства и палубой судна. Если такой проход осуществляется с помощью:

- .1 прохода в леерном ограждении или фальшборте, то он должен быть оборудован надежными поручнями;
- .2 трапа, установленного через фальшборт, то должны быть установлены две стойки поручней, жестко прикрепленные к корпусу судна своими основаниями или частями, находящимися рядом с ними, и в своих более верхних точках. Трап, установленный через фальшборт, должен быть надежно прикреплен к судну, чтобы предотвратить опрокидывание.

#### **5 Двери в борту судна**

Двери в борту судна, используемые для передачи лоцмана, не должны открываться наружу.

#### **6 Механические лоцманские подъемники**

- 6.1 Механические лоцманские подъемники не должны использоваться.

#### **7 Дополнительное оборудование**

7.1 Следующее дополнительное оборудование должно быть готово к немедленному использованию при передаче людей:

- .1 два фалрепа диаметром не менее 28 мм, но не более 32 мм, надежным образом закрепленные на судне, если это потребует лоцман; концы фалрепов должны быть закреплены за рым на палубе, и фалрепы должны быть готовы к использованию при высадке лоцмана или по требованию лоцмана, собирающегося высадиться на судно (фалрепы должны простирались до высоты стоек или фальшборта в



месте доступа на палубу, до места их крепления к рыму на палубе);

- .2 спасательный круг, снабженный самозажигающимся огнем; и
- .3 бросательный конец.

7.2 Если это требуется пунктом 4, выше, должны быть предусмотрены стойки и трапы, установленные через фальшборт.

## 8 Освещение

Должно быть предусмотрено достаточное освещение устройства для передачи лоцмана и пространства за бортом, а также места на палубе для посадки или высадки человека.».

## ДОПОЛНЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

### Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна

11 После существующего пункта 2.9 добавляются следующие новые пункты 2.10 и 2.11:

- «2.10 к судну применялись/не применялись<sup>1</sup> альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>1</sup> Конвенции;
- 2.11 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам<sup>1</sup> прилагается/не прилагается<sup>1</sup> к настоящему Свидетельству.

<sup>1</sup> Ненужное зачеркнуть.».

### Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции

12 После существующего пункта 3 добавляются следующие новые пункты 4 и 5:

- «4 Что к судну применялись/не применялись<sup>4</sup> альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17<sup>4</sup> Конвенции;
- 5 Что документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности<sup>4</sup> прилагается/не прилагается<sup>4</sup> к настоящему Свидетельству.

<sup>4</sup> Ненужное зачеркнуть.».

### **Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению**

13 После существующего пункта 2.6 добавляются следующие новые пункты 2.7 и 2.8:

«2.7 к судну применялись/не применялись<sup>4</sup> альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-2/17 / III/38<sup>4</sup> Конвенции;

2.8 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по пожарной безопасности/спасательным средствам<sup>4</sup> прилагается/не прилагается<sup>4</sup> к настоящему Свидетельству.

---

<sup>4</sup> Ненужное зачеркнуть.».

### **Форма Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна**

14 Существующие пункты 2.11 и 2.12 заменяются следующим:

«2.11 к судну применялись/не применялись<sup>1</sup> альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>1</sup> Конвенции;

2.12 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам<sup>1</sup> прилагается/не прилагается<sup>1</sup> к настоящему Свидетельству.

---

<sup>1</sup> Ненужное зачеркнуть.».

### **Форма Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна**

15 Существующие пункты 2.10 и 2.11 заменяются следующим:

«2.10 к судну применялись/не применялись<sup>3</sup> альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>3</sup> Конвенции;

2.11 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам и устройствам<sup>3</sup> прилагается/не прилагается<sup>3</sup> к настоящему Свидетельству.

---

<sup>3</sup> Ненужное зачеркнуть.».

**RESOLUCIÓN MSC.308(88)**  
**(adoptada el 3 de diciembre de 2010)**

**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 ASIMISMO el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo al procedimiento de enmienda aplicable al anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I,

HABIENDO EXAMINADO, en su 88º 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 dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2012, 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 Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2012, una vez aceptadas con arreglo 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 son 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 D  
Instalaciones eléctricas**

**Regla 41**

*Fuente de energía eléctrica principal y red de alumbrado*

1 En el párrafo 6, a continuación de las palabras "En los buques de pasaje", se añaden las palabras "construidos el 1 de julio de 2010 o posteriormente".

**CAPÍTULO II-2  
CONSTRUCCIÓN – PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

**Parte A  
Generalidades**

**Regla 1**

*Ámbito de aplicación*

2 En el párrafo 1.1, la fecha "1 de julio de 2002" se sustituye por "1 de julio de 2012".

3 En el párrafo 1.2.2, la fecha "1 de julio de 2002" se sustituye por "1 de julio de 2012".

4 El párrafo 2.1 actual se sustituye por el siguiente:

"2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, la Administración se asegurará de que los buques construidos antes del 1 de julio de 2012 cumplen las prescripciones que sean aplicables en virtud del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado por las resoluciones MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) y MSC.291(87)."

5 En el párrafo 3.1, la fecha "1 de julio de 2002" se sustituye por "1 de julio de 2012".

6 En el párrafo 3.2, la fecha "1 de julio de 2002" se sustituye por "1 de julio de 2012".

### **Regla 3**

#### *Definiciones*

7 El párrafo 23 actual se sustituye por el texto siguiente:

"23 *Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego*: Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010), adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.307(88), según sea enmendado por la Organización, siempre que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y pasen a tener efecto 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."

### **Parte C**

#### **Control de incendios**

### **Regla 7**

#### *Detección y alarma*

8 En el párrafo 4.1, al final del apartado .1, se suprime la palabra "y"; al final del apartado .2.2, se sustituye el punto "." por "; y"; y se añade el nuevo apartado .3 a continuación del apartado .2.2 actual:

"3 los espacios cerrados que contengan incineradores."

### **CAPÍTULO V**

#### **SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

### **Regla 18**

#### *Aprobación, reconocimientos y normas de funcionamiento de los sistemas y aparatos náuticos y del registrador de datos de la travesía*

9 Se añade el nuevo párrafo 9 a continuación del párrafo 8 actual:

"9 El sistema de identificación automática (SIA) se someterá a una prueba anual. Dicha prueba será realizada por un inspector aprobado o en una instalación de prueba o de servicio aprobada. En la prueba se verificará que la información estática del buque se ha programado correctamente, se corregirá el intercambio de datos con los sensores conectados y se comprobará también que el equipo radioeléctrico funciona correctamente a través de la medición de las frecuencias radioeléctricas y de una prueba de transmisión utilizando, por ejemplo, un servicio de tráfico marítimo (STM). Se conservará a bordo del buque una copia del informe sobre la prueba."

## **Regla 23**

### *Medios para el transbordo de prácticos*

10 El texto actual de la regla 23 se sustituye por el siguiente:

#### **"1 Ámbito de aplicación**

1.1 Los buques que realicen viajes en el curso de los cuales exista la posibilidad de que haya que tomar prácticos irán provistos de medios para efectuar el transbordo de éstos.

1.2 El equipo y los medios para el transbordo de prácticos instalados el 1 de julio de 2012, o posteriormente, cumplirán las prescripciones de la presente regla, y en ellos se tendrán debidamente en cuenta las normas adoptadas por la Organización.

1.3 Salvo que se disponga lo contrario, el equipo y los medios para el transbordo de prácticos instalados en los buques antes del 1 de julio de 2012 cumplirán al menos las prescripciones de las reglas 17 o 23, según proceda, del Convenio que estuviera en vigor antes de esa fecha, y en ellos se tendrán debidamente en cuenta las normas adoptadas por la Organización antes de dicha fecha.

1.4 El equipo y los medios que se instalen el 1 de julio de 2012, o posteriormente, y sustituyan al equipo y medios instalados en los buques antes del 1 de julio de 2012 cumplirán, siempre que sea razonable y factible, las prescripciones de la presente regla.

1.5 Por lo que respecta a los buques construidos antes del 1 de enero de 1994, el párrafo 5 se aplicará a más tardar en la fecha del primer reconocimiento efectuado a partir del 1 de julio de 2012.

1.6 El párrafo 6 es aplicable a todos los buques.

#### **2 Generalidades**

2.1 Todos los medios destinados a facilitar el transbordo de prácticos estarán concebidos de modo que éstos puedan embarcar y desembarcar con seguridad. Los dispositivos se conservarán limpios y correctamente estibados, siendo objeto del adecuado mantenimiento y de inspecciones regulares a fin de garantizar su seguridad. Los dispositivos se utilizarán exclusivamente para el embarco y desembarco de personal.

2.2 La colocación de los medios para el transbordo de prácticos y la maniobra de embarco estarán supervisadas por un oficial del buque que disponga de medios de comunicación con el puente, el cual dispondrá también lo necesario para que se acompañe al práctico hasta el puente de navegación, y desde éste, por un camino seguro. El personal que intervenga en la colocación y maniobra de cualquier equipo mecánico habrá sido adiestrado y deberá conocer las medidas de seguridad que quepa adoptar. El equipo será sometido a prueba antes de su utilización.

2.3 El fabricante certificará que la escala de práctico cumple la presente regla o una norma internacional aceptable para la Organización. Las escalas se inspeccionarán de conformidad con lo dispuesto en las reglas 6, 7 y 8 del capítulo I.

2.4 Todas las escalas de práctico que se utilicen para el transbordo de prácticos se señalarán claramente con marbetes u otro marcado permanente de modo que cada dispositivo pueda identificarse a efectos de reconocimiento, inspección y mantenimiento de registros. Se conservará un registro en el buque sobre la fecha en la que se ponga en servicio la escala identificada y se efectúe cualquier reparación.

2.5 Toda referencia en la presente regla a las escalas reales incluye las escalas inclinadas utilizadas como parte de los medios para el transbordo de prácticos.

### **3 Medios para el transbordo**

3.1 Se dispondrán los medios necesarios para que el práctico pueda embarcar y desembarcar con seguridad por ambas bandas del buque.

3.2 En todos los buques en los que la distancia desde el nivel del mar hasta el punto de acceso, o de salida, sea superior a 9 metros, y cuando se tenga el propósito de que los prácticos embarquen y desembarquen con la ayuda de una escala real, u otro medio igualmente seguro y cómodo en combinación con una escala de práctico, se deberá llevar tal equipo en ambas bandas, a menos que éste pueda ser trasladado de una banda a la otra.

3.3 Se habilitarán medios seguros y cómodos de acceso al buque y de salida de éste, consistentes en:

- .1 una escala de práctico cuando no sea necesario trepar menos de 1,5 metros ni más de 9 metros desde la superficie del agua, colocada y fijada de modo que:
  - .1 quede a resguardo de cualquier posible descarga del buque;
  - .2 quede situada en la parte del buque en que los costados son paralelos y, en la medida de lo posible, dentro de la mitad central del buque;
  - .3 cada peldaño esté asentado firmemente contra el costado del buque; cuando haya elementos estructurales del buque, tales como cintones, que impidan el cumplimiento de esta disposición, se habilitarán los medios necesarios para garantizar de manera satisfactoria a juicio de la Administración el embarco y desembarco de las personas en condiciones de seguridad;
  - .4 la escala, de un solo tramo, baste para alcanzar el agua desde el lugar de acceso al buque, o de salida de éste, y se tomen las medidas necesarias para que esta condición se cumpla en cualquier estado de carga y asiento del buque y con una escora a la banda contraria de 15°; los puntos de sujeción reforzados, los grilletes y los cabos de sujeción serán al menos tan resistentes como los cabos laterales; o

- .2 una escala real en combinación con la escala de práctico (es decir, un medio combinado), u otro medio igualmente seguro y cómodo, siempre que la distancia desde el nivel del mar hasta el punto de acceso al buque sea superior a 9 metros. La escala real se emplazará orientada hacia popa. Cuando se utilice, se proveerán medios para sujetar la plataforma inferior de la escala real al costado del buque para garantizar que el extremo inferior de la escala real y la plataforma inferior estén firmemente unidos al costado en la parte del buque en que los costados son paralelos y, en la medida de lo posible, dentro de la mitad central y alejados de toda descarga;
- .1 cuando se utilice un medio combinado para el acceso del práctico, se proveerán medios para sujetar la escala de práctico y los guardamancebos al costado del buque en un punto situado nominalmente 1,5 metros por encima de la plataforma inferior de la escala real. En el caso de que un medio combinado utilice una escala real con un escotillón de acceso en la plataforma inferior (es decir, plataforma de embarco), la escala de práctico y los guardamancebos se colocarán a través del escotillón de acceso de manera que sobresalgan de la plataforma hasta la altura del pasamanos.

#### **4 Acceso a la cubierta del buque**

Se dispondrán los medios necesarios para garantizar el paso seguro, cómodo y expedito de toda persona que embarque o desembarque, entre la parte alta de la escala de práctico, la escala real u otro medio, y la cubierta del buque. Cuando tal paso se efectúe a través de:

- .1 una porta abierta en la barandilla o amurada, se colocarán asideros adecuados;
- .2 una escala de amurada, se colocarán dos candeleros bien fijos a la estructura del buque por la base o por un punto próximo a ésta, y por otros puntos más altos. La escala de amurada se afirmará al buque de modo seguro para impedir que se revire.

#### **5 Portas del costado del buque**

Las portas del costado del buque utilizadas para el transbordo de prácticos no abrirán hacia afuera.

#### **6 Elevador mecánico de práctico**

No se utilizarán elevadores mecánicos de práctico.



## **7 Equipo conexo**

7.1 Se tendrá a mano y listo para su utilización inmediata para el transbordo de personas el siguiente equipo conexo:

- .1 dos guardamancebos firmemente sujetos al buque, si lo pide el práctico, de diámetro no inferior a 28 mm y no superior a 32 mm; los guardamancebos estarán atados por el extremo del cabo a la placa con anilla sujeta a la cubierta y estarán disponibles para su uso cuando desembarque el práctico o cuando lo solicite un práctico que se esté aproximando al buque (los guardamancebos llegarán a la altura de los candeleros o las amuradas en el punto de acceso a la cubierta antes de terminar en la placa con anilla de la cubierta);
- .2 un aro salvavidas con una luz de encendido automático; y
- .3 una guía.

7.2 Cuando lo exija el párrafo 4 anterior, se colocarán candeleros y escalas de amurada.

## **8 Alumbrado**

Habrá alumbrado para iluminar adecuadamente los medios de transbordo en el costado y la parte de la cubierta por donde embarquen o desembarquen las personas."

## **APÉNDICE**

### **CERTIFICADOS**

#### **Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje**

11 Se añaden los nuevos párrafos 2.10 y 2.11 a continuación del párrafo 2.9 actual:

"2.10 Que el buque cuenta/no cuenta<sup>1</sup> con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de las reglas II-1/55, II-2/17 y III/38<sup>1</sup> del Convenio.

2.11 Que se adjunta/no se adjunta<sup>1</sup> al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Táchese según proceda."

### **Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga**

- 12 Se añaden los nuevos párrafos 4 y 5 a continuación del párrafo 3 actual:
- "4 Que el buque cuenta/no cuenta<sup>4</sup> con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de las reglas II-1/55 y II-2/17<sup>4</sup> del Convenio.
- 5 Que se adjunta/no se adjunta<sup>4</sup> al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Táchese según proceda."

### **Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga**

- 13 Se añaden los nuevos párrafos 2.7 y 2.8 a continuación del párrafo 2.6 actual:
- "2.7 Que el buque cuenta/no cuenta<sup>4</sup> con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de las reglas II-2/17 y III/38<sup>4</sup> del Convenio.
- 2.8 Que se adjunta/no se adjunta<sup>4</sup> al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Táchese según proceda."

### **Modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje**

- 14 Se sustituyen los párrafos 2.11 y 2.12 actuales por los siguientes:
- "2.11 el buque cuenta/no cuenta<sup>1</sup> con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de las reglas II-1/55, II-2/17 y III/38<sup>1</sup> del Convenio;
- 2.12 se adjunta/no se adjunta<sup>1</sup> al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Táchese según proceda."

### **Modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de carga**

- 15 Se sustituyen los párrafos 2.10 y 2.11 actuales por los siguientes:
- "2.10 el buque cuenta/no cuenta<sup>3</sup> con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de las reglas II-1/55, II-2/17 y III/38<sup>3</sup> del Convenio;
- 2.11 se adjunta/no se adjunta<sup>3</sup> al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Táchese según proceda."

### نموذج شهادة سلامة سفينة الركاب النووية

4 يُستعاض عن الفقرتين الحاليتين 11.2 و 12.2 بما يلي :

11.2" خضعت/لم تخضع <sup>1</sup> السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللانحة (اللوائح) II-1/55/17/2-II / 38/III <sup>1</sup> من الاتفاقية ؛

12.2 تم/لم يتم <sup>1</sup> إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/السلامة الحرائقية/ أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .

<sup>1</sup> لل حذف حسب الاقتضاء ."

### نموذج شهادة سلامة سفينة البضائع النووية

15 يُستعاض عن الفقرتين الحاليتين 10.2 و 11.2 بما يلي :

10.2" خضعت/لم تخضع <sup>3</sup> السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللانحة (اللوائح) II-1/55/17/2-II / 38/III <sup>3</sup> من الاتفاقية ؛

11.2 تم/لم يتم <sup>3</sup> إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/السلامة الحرائقية/ أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .

<sup>3</sup> لل حذف حسب الاقتضاء ."

## تذييل الشهادات

### نموذج شهادة السلامة لسفن الركاب

11 تُضاف الفقرتان الجديدتان التاليتان 10.2 و 11.2 بعد الفقرة الحالية 9.2 :

“10.2 خضعت/لم تخضع <sup>1</sup> السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللوائح) II-1/55/1-II/17/2-11/38/III<sup>1</sup> من الاتفاقية ؛

11.2 تم/لم يتم <sup>1</sup> إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/السلامة الحرائقية/ أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .

<sup>1</sup> لل حذف حسب الاقتضاء .”

### نموذج شهادة إنشاءات السلامة لسفن البضائع

12 تُضاف الفقرتان الجديدتان التاليتان 4 و 5 بعد الفقرة الحالية 3 :

“4 خضعت/لم تخضع <sup>4</sup> السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) II-1/55/1-II/17/2-11<sup>4</sup> من الاتفاقية ؛

5 تم/لم يتم <sup>4</sup> إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والإنشاءات الكهربائية/السلامة الحرائقية بهذه الشهادة .

<sup>4</sup> لل حذف حسب الاقتضاء .”

### نموذج شهادة معدات السلامة لسفن البضائع

13 تُضاف الفقرتان الجديدتان التاليتان 7.2 و 8.2 بعد الفقرة الحالية 6.2 :

“7.2 خضعت/لم تخضع <sup>4</sup> السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) II-1/55/1-II/17/2-11<sup>4</sup> من الاتفاقية ؛

8.2 تم/لم يتم <sup>4</sup> إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة الحرائقية/أجهزة الإنقاذ بهذه الشهادة .

<sup>4</sup> لل حذف حسب الاقتضاء .”

## 7 المعدات المرافقة

1.7 يجب أن تكون المعدات المرافقة التالية في متناول اليد وجاهزة للاستخدام الفوري أثناء عمليات انتقال الأشخاص :

1. حبلاً أمان لا يقل قطرها عن 28 مم ولا يزيد على 32 مم ، مثبتان بإحكام إلى السفينة إذا طلب المرشد ذلك ؛ ويجب تثبيت حبال الأمان الجانبية بنهاية حبل المسطح الخلفي المثبت على السطح ويجب أن يكون جاهزاً للاستعمال عند صعود المرشد ، أو عندما يطلب ذلك المرشد عند اقترابه من السفينة للصعود إليه (يجب أن تصل حبال الأمان إلى علو الدعامات أو الملاطم عند نقطة النفاذ إلى السطح قبل أن تنتهي عند المسطح الخلفي على سطح السفينة) ؛

2. عوامة مجهزة بمصدر ضوئي ذاتي الاشتعال ؛

3. حبل سحب .

2.7 يجب أن تُوفّر دعامات وسلالم للملطم إذا استوجبت الفقرة 4 ذلك .

## 8 الإضاءة

يجب أن تُوفّر إضاءة كافية لإثارة ترتيبات الانتقال على الجانب الخارجي وموضع صعود الأشخاص أو نزولهم على سطح السفينة .”

2. أن يكون ضمن الجزء القائم من بدن السفينة ، وأن يقع كذلك بين الربع الأمامي والربع الخلفي للسفينة قدر الإمكان ؛
3. أن تستقر كل درجة بثبات على جانب السفينة ؛ وحيثما تحول سمات إنشائية ، كأطواق الاحتكاك مثلاً ، دون تنفيذ هذا الحكم ، يجب اتخاذ ترتيبات خاصة ترتضيها الإدارة لتمكين الأشخاص من الصعود إلى السفينة والنزول منها بأمان ؛
4. أن يصل طول سلّم المرشد المؤلف من قطعة واحدة إلى الماء من نقطة الدخول إلى السفينة والخروج منها ، على أن تُراعى بالصورة الواجبة جميع ظروف تحميل السفينة ووزانها ، إضافة إلى ميل معاكس مقداره 15° ؛ ويجب أن تكون نقاط التثبيت والقارنات وحبال التثبيت ذات قوة تماثل ، على الأقل ، قوة الحبال الجانبية ؛

2. أو سلّم خارجي بالترافق مع سلّم المرشد (أي ترتيب مشترك) ، أو وسيلة مكافئة وآمنة ومريحة أخرى ، كلما كانت المسافة بين سطح الماء ونقطة النفاذ إلى السفينة تزيد على 9 أمتار . ويجب أن يكون موقع السلّم الخارجي في اتجاه المؤخرة . وعند استخدام هذا السلّم ، يجب توفير الوسائل بحيث يستند طرفه الأدنى والمنصة السفلية بإحكام إلى جانب السفينة ضمن الجزء القائم من بدن السفينة ، وقدر الإمكان من الناحية العملية بين الربع الأمامي والخلفي للسفينة وبعيداً عن أي تصريف منها ؛

1. حيثما يُستخدم ترتيب مشترك لوصول المرشدين ، يجب توفير الوسائل بحيث يستند سلّم المرشدين وحبال الأمان الجانبية إلى جانب السفينة بإحكام عند نقطة يبلغ ارتفاعها الإسمي فوق المنصة السفلية لسلّم المرشدين 1,5 متر . وحيثما يُستخدم ترتيب مشترك يتضمّن سلّم المرشدين وباباً أفقياً في المنصة السفلية (أي منصة صعود) ، يجب تثبيت سلّم المرشدين وحبال الأمان الجانبية مروراً بالباب الأفقي الذي يمتد فوق المنصة إلى علو الدرابزين .

#### 4 النفاذ إلى سطح السفينة

يجب توفير الوسائل اللازمة لضمان المرور الآمن والمريح وغير المعوق لأي شخص يصعد إلى السفينة أو ينزل منها بين قمة سلّم المرشد ، أو أي سلّم خارجي أو معدات أخرى ، وسطح السفينة . وحيثما يكون هذا المرور عبر :

1. منفذ بوابي في السياج أو الملطم ، يجب توفير مقابض يدوية كافية ؛
2. سلّم ملطم ، يجب تركيب دعامتين مثبتتين بإحكام إلى هيكل السفينة عند قاعدتهما أو بالقرب منهما ، وكذلك عند نقاط أعلى . ويجب تثبيت سلّم الملطم بإحكام إلى السفينة لمنع انقلابه .

#### 5 الأبواب الجانبية

يجب ألا تفتّح الأبواب الجانبية التي تُستخدم لانتقال المرشد نحو الخارج .

#### 6 رافعات المرشد الميكانيكية

يجب ألا يتم استخدام رافعات المرشد الميكانيكية .

4.1 إن المعدات والترتيبات المركبة في 1 تموز/يوليو 2012 أو بعد ذلك التاريخ ، والتي تشكل استبدالاً للمعدات والترتيبات المتوافرة على متن السفينة قبل 1 تموز/يوليو 2012 ، يجب أن تستوفي ، بقدر ما هو معقول وعملي ، متطلبات هذه اللائحة .

5.1 في ما يتعلق بالسفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 1994 ، تنطبق الفقرة 5 في موعد أقصاه تاريخ المعاينة الأولى في 1 تموز/يوليو 2012 أو بعد ذلك التاريخ .

6.1 تطبيق الفقرة 6 على كافة السفن .

## 2 عموميات

1.2 يجب أن تؤدي كافة الترتيبات المستخدمة لانتقال المرشدين بكفاءة وظيفتها المتمثلة في تمكين المرشدين من الصعود والنزول بطريقة آمنة . ويجب أن تظل المعدات نظيفة وأن يتم صيانتها وصيانتها على النحو الملائم ، وأن تخضع للتفقد بانتظام لضمان استخدامها بصورة آمنة . ويجب أن يقتصر استخدام هذه الترتيبات على صعود العاملين ونزولهم .

2.2 يجب أن يخضع تجهيز ترتيبات انتقال المرشدين وصعودهم ونزولهم لإشراف ضابط مسؤول مجهز بوسيلة للاتصال ببرج الملاحة . ويجب على هذا الضابط أيضاً أن يرتب مرافقة المرشد عبر مسار آمن إلى برج الملاحة ومنه . ويجب تزويد العاملين المكلفين بتجهيز وتشغيل أي معدات ميكانيكية بإرشادات بشأن إجراءات السلامة التي يتعين اتباعها . ويجب اختبار تلك المعدات قبل استخدامها .

3.2 يجب على شركة التصنيع أن تصدر شهادة بشأن سلم المرشد تفيد بأنه يستوفي هذه اللائحة أو معياراً دولياً تقبل به المنظمة . ويجب تفقد السلم بموجب اللوائح 6/ و 7 و 8 .

4.2 يجب تحديد جميع سلالم المرشدين التي تُستخدم لانتقال المرشدين وذلك بواسطة علامات ترقيم أو علامات دائمة أخرى لكي يتيسر تحديد كل أداة لأغراض المعاينة والتفقد ومسك السجلات . ويجب مسك سجل على متن السفينة يبين تاريخ وضع السلم المعين في الخدمة وأي تصليحات تُجرى له .

5.2 تشمل الإشارة في هذه اللائحة إلى سلم السفينة الخارجي سُلماً مائلاً يُستخدم كجزء من ترتيبات انتقال المرشدين .

## 3 ترتيبات الانتقال

1.3 يجب توفير ترتيبات لتمكين المرشدين من الصعود والنزول بطريقة آمنة على أي من جانبي السفينة .

2.3 في جميع السفن التي تزيد المسافة التي تفصل بين مستوى البحر ونقطة الدخول إليها أو الخروج منها على 9 أمتار ، وحيثما يكون من المزمع إصعاد المرشدين وإنزالهم عبر سلم السفينة الخارجي ، أو أي وسيلة أخرى مماثلة من حيث السلامة والراحة بالتوافق مع سلم المرشدين ، يجب أن تحمل السفينة تلك المعدات على جانبيها ، إلا إذا كانت المعدات قابلة للنقل بحيث يتسنى استخدامها على أي من الجانبين .

3.3 يجب أن تُجهز السفينة بمنفذ آمن ومريح للدخول إليها والخروج منها ، وذلك بالاعتماد على إحدى الوسائل التالية :

1. سلم مرشد يتطلب ارتقاء لا يقل عن 1,5 متر ولا يزيد على 9 أمتار فوق سطح الماء ، على أن يكون موقع هذا السلم ونثبيته على نحو يضمن ما يلي :

1. أن يكون بعيداً عن أي تصريف محتمل من السفينة ؛

### اللائحة 3 - تعريفات

7 يُستعاض عن الفقرة الحالية 23 بما يلي :

“23 مدونة تدابير اختبارات الحرائق : هي المدونة الدولية لتطبيق تدابير اختبارات الحرائق لعام 2010 (مدونة FTP لعام 2010) التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بالقرار (MSC.307(88) ، على النحو الذي قد تُعدّل به من قِبَل المنظمة ، شريطة أن تُعتمد هذه التعديلات وتوضع موضع التنفيذ ويسري مفعولها بموجب أحكام المادة VIII من هذه الاتفاقية التي تتعلق بإجراءات التعديل التي تنطبق على المرفق ، عدا الفصل 1 منه .”

#### الجزء جيم إخماد الحرائق

### اللائحة 7 - الكشف والإنذار

8 في الفقرة 1.4 ، لا ينطبق التعديل الذي أُدخل على نهاية الفقرة الفرعية 1. من النصّ الإنكليزي على النصّ العربي ؛ وفي نهاية الفقرة الفرعية 2.2 ، يُستعاض عن النقطة “ .” بفاصلة منقوطة “؛” وتُضاف الفقرة الفرعية الجديدة 3. التالية بعد الفقرة الفرعية الحالية 2.2 :

“3. الأماكن المحوّطة التي تضم مرمرّدات .”

#### الفصل V سلامة الملاحة

اللائحة 18 - الموافقة على النظم والمعدات الملاحية ومسجلات بيانات الرحلة ومعايناتها ومعايير أدائها

9 تُضاف الفقرة الجديدة 9 التالية بعد الفقرة الحالية 8 :

“9 يجب أن يخضع نظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن (نظام AIS) لاختبار سنوي . ويجب أن يُجرى الاختبار من جانب مُعابن معتمد أو مرفق اختبار أو خدمة معتمد . ويجب أن يتحقق الاختبار من مدى صحة برمجة المعلومات الساكنة عن السفينة ومدى صحة تبادل المعلومات مع أجهزة الاستشعار الموصولة ، فضلاً عن التحقق من الأداء الراديوي بقياس الترددات الراديوية واختبار الإرسال على الهواء باستخدام إحدى خدمات حركة مرور السفن (VTS) على سبيل المثال .”

### اللائحة 23 - ترتيبات انتقال المرشدين

10 يُستعاض عن النصّ الحالي لللائحة 23 بما يلي :

#### 1“ الانطباق

1.1 يجب أن تجهز السفن التي تقوم برحلات يُرجح خلالها الاستعانة بالمرشدين بترتيبات لانتقال المرشدين .

2.1 يجب أن تستوفي المعدات والترتيبات الخاصة بانتقال المرشدين ، المركبة في 1 تموز/يوليو 2012 أو بعد ذلك التاريخ ، متطلبات هذه اللائحة ، مع إيلاء الاهتمام الواجب للمعايير التي تعتمد عليها المنظمة .

3.1 باستثناء ما نُصّ عليه بخلاف ذلك ، يجب أن تستوفي المعدات والترتيبات الخاصة بانتقال المرشدين ، المتوافرة على متن السفن قبل 1 تموز/يوليو 2012 ، على الأقل متطلبات اللائحة 17 أو اللائحة 23 من الاتفاقية السارية المفعول قبل ذلك التاريخ ، مع إيلاء الاهتمام الواجب للمعايير التي اعتمدها المنظمة قبل ذلك التاريخ المذكور .



مرفق

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

الفصل II-1

البناء - الهيكل والتقسيم الداخلي والاتزان  
والآلات والمنشآت الكهربائية

الجزء دال

المنشآت الكهربائية

اللائحة 41 - المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية ونظم الإضاءة

1 في الفقرة 6 ، تُضاف عبارة "المبنية في 1 تموز/يوليو 2010 أو بعد ذلك التاريخ" بعد عبارة "في سفن الركاب" .

الفصل II-2

البناء - الوقاية من الحرائق وكشفها وإخمادها

الجزء ألف

عموميات

اللائحة 1 - الانطباق

2 في الفقرة 1.1 ، يُستعاض عن التاريخ "1 تموز/يوليو 2002" بالتاريخ "1 تموز/يوليو 2012" .

3 في الفقرة 2.1 ، يُستعاض عن التاريخ "1 تموز/يوليو 2002" بالتاريخ "1 تموز/يوليو 2012" .

4 يُستعاض عن الفقرة الحالية 1.2 بما يلي :

"1.2 ما لم يُنص صراحةً على خلاف ذلك ، تضمن الإدارة استيفاء السفن التي بُنيت قبل 1 تموز/يوليو 2012 المتطلبات التي تنطبق بموجب الفصل 11-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة بالقرارات MSC.1(XLV) و MSC.6(48) و MSC.13(57) و MSC.22(59) و MSC.24(60) و MSC.27(61) و MSC.31(63) و MSC.57(67) و MSC.99(73) و MSC.134(76) و MSC.194(80) و MSC.20(81) و MSC.216(82) و MSC.256(84) و MSC.269(85) و MSC.291(87) ."

5 في الفقرة 1.3 ، يُستعاض عن التاريخ "1 تموز/يوليو 2002" بالتاريخ "1 تموز/يوليو 2012" .

6 في الفقرة 2.3 ، يُستعاض عن التاريخ "1 تموز/يوليو 2002" بالتاريخ "1 تموز/يوليو 2012" .

القرار (88) MSC.308  
(المعتمد في 3 كانون الأول/ديسمبر 2010)

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

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تستذكر المادة 28 (ب) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن وظائف اللجنة ،

وإذ تستذكر كذلك المادة VIII (ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس) لعام 1974 (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") ، التي تتصل بالإجراءات المعتمدة لتعديل مرفق الاتفاقية ، عدا أحكام الفصل 1 من ذلك المرفق ،

وقد نظرت ، في دورتها الثامنة والثمانين ، في تعديلات على الاتفاقية اقترحت وعُمت بموجب المادة VIII (ب) (i) منها ،

1. تعتمد ، بموجب المادة VIII (ب) (iv) من الاتفاقية ، التعديلات على الاتفاقية التي يرد نصها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب المادة VIII (ب) (vi) (2) (ب) من الاتفاقية ، بأن التعديلات المذكورة تُعتبر مقبولة في 1 كانون الثاني/يناير 2012 ، إلا إذا قام أكثر من ثلث الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية ، أو حكومات متعاقدة تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، قبل هذا التاريخ ، بالإخطار عن اعتراضها على التعديلات ؛

3. تدعو الحكومات المتعاقدة في اتفاقية سولاس إلى أن تلاحظ أنه بموجب المادة VIII (ب) (vii) (2) من الاتفاقية ، تدخل التعديلات حيز النفاذ في 1 تموز/يوليو 2012 حال قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

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

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



نسخة صادقة مصدقة من نصّ التعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة ، التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثامنة والثمانين ، في 3 كانون الأول/ديسمبر 2010 ، وفقاً للمادة VIII (ب)(iv) من الاتفاقية . ويرد هذا النصّ في مرفق القرار (MSC.308(88) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, adopted on 3 December 2010 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its eighty-eighth a session, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, and attached at annex to resolution MSC.308(88), the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale le 3 décembre 2010 à sa quatre-vingt-huitième session le 3 décembre 2010, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, dont le texte figure en annexe à la résolution MSC.308(88) du Comité et 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, с поправками, одобренных Комитетом по безопасности на море Международной морской организации, на его восемьдесят восьмой сессии 3 декабря 2010 года в соответствии со статьей VIII b) iv) этой Конвенции и изложенных в приложении к резолюции MSC.308(88) Комитета, подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, adoptadas el 3 de diciembre de 2010, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 88º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.308(88) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية

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. Bels

لندن ، في

London,  
Londres, le  
Лондон,  
Londres,

20<sup>th</sup> July, 2011.

J/10303(A/E/F/R/S)