

No. 18961. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974. CONCLUDED AT LONDON ON 1 NOVEMBER 1974¹

N° 18961. CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER. CONCLUE À LONDRES LE 1^{er} NOVEMBRE 1974¹

AMENDMENTS² to the above-mentioned Convention

The amendments were adopted on 21 April 1988 by resolution MSC.11(55) of the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization, in accordance with article VII (b) (iv) of the Convention.

They came into force on 22 October 1989, i.e., six months after the date (21 April 1989) on which they were deemed to have been accepted, as determined by the Maritime Safety Committee, no objection having been notified to the Secretary-General of the International Maritime Organization by any Contracting Government prior to that date, in accordance with article VIII of the said Convention.

Authentic texts of the amendments: Chinese, English, French, Russian and Spanish.

Certified statement was registered by the International Maritime Organization on 7 February 1990.

AMENDEMENTS² à la Convention susmentionnée

Les amendements ont été adoptés le 21 avril 1988 par la résolution MSC.11(55) du Comité pour la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, conformément à l'alinéa iv) du paragraphe b) de l'article VIII de la Convention.

Ils sont entrés en vigueur le 22 octobre 1989, soit six mois après la date (21 avril 1989) à laquelle ils ont été considérés comme adoptés, date fixée par le Comité pour la sécurité maritime, aucune objection d'un Gouvernement contractant n'ayant été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale avant cette date conformément à l'article VIII de ladite Convention.

Textes authentiques des amendements: chinois, anglais, français, russe et espagnol.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation maritime internationale le 7 février 1990.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1184, p. 2 (authentic Chinese and English texts); vol. 1185, p. 2 (authentic French, Russian and Spanish texts); vol. 1300, No. A-18961 (rectification of the authentic English, French, Russian and Spanish texts); vol. 1331, p. 400 (rectification of the authentic Chinese text), and annex A in volumes 1198, 1208, 1226, 1266, 1286, 1323, 1355, 1370, 1371, 1372, 1391, 1402, 1406, 1408, 1419, 1428, 1431, 1432, 1433, 1456, 1484, 1492, 1515, 1522 and 1555.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1184, p. 3 (textes authentiques chinois et anglais); vol. 1185, p. 3 (textes authentiques français, russe et espagnol); vol. 1300, n° A-18961 (rectification des textes authentiques anglais, français, russe et espagnol); vol. 1331, p. 400 (rectification du texte authentique chinois), et annexe A des volumes 1198, 1208, 1226, 1266, 1286, 1323, 1355, 1370, 1371, 1372, 1391, 1402, 1406, 1408, 1419, 1428, 1431, 1432, 1433, 1456, 1484, 1492, 1515, 1522 et 1555.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

一九七四年国际海上人命安全公约

1974年国际海上人命安全公约的修正案

1 第Ⅱ—1章，规则第23—2条

在现有的规则第23条后加上下列新的规则第23—2条

“规则第23—2条

船体和上层建筑的完整性，破损的防止和控制

(本规则适用于一切具有滚装货物处所或规则第Ⅱ—2/3条定义的特种处所的船舶，但是对于1989年10月22日前建造的船舶，第2段须在不迟于1992年10月22日适用)。

1 驾驶台上须装有一切舷门、装载门或主管机关认为其启开或未加适当固定会引起特种处所或滚装货物处所大量进水的其它关闭装置的指示器。指示系统*须按故障自动保险的原则来设计并在门没有完全关闭或固定时做出指示。

2 须采取措施(如电视监视或漏水探测系统)将船首门、船尾门或会引起特别处所或滚装货物处所大量进水的任何其它货物或车辆的装载门的任何漏水向驾驶台做出指示。

3 须采取有效措施(如电视监视)对特种处所和滚装货物处所进行巡察或监视，以便在船舶行进时能观察到车辆在恶劣气候下的运动或旅客的未经许可的进入。

* 参见决议MSC.11(55)，据此决议海上安全委员会决定：对于1989年10月22日以前建造的船舶，如果已装有经主管机关认可的指示器，而该指示器与本规则要求的指示器不同的话，不应要求改变它们的系统。

2 第Ⅱ-1章, 规则第42-1条

在现有的规则第42条后加上下列新的规则第42-1条:

“规则第42-1条

滚装客运渡船的补充应急照明

(本规则适用于一切具有滚装货物处所或规则第Ⅱ-2/3条定义的特种处所的船舶, 但是对于1989年10月22日前建造的船舶, 本条规则须在不迟于1990年10月22日适用)。

除规则第42.2条要求的应急照明外, 在每一具有滚装货物处所或规则Ⅱ-2/3条定义的特种处所的船上:

- 1 所有旅客公共处所和通道均须装有在所有其它电源均发生故障以及船舶处于任何横倾状况时能工作至少三个小时的补充电力照明。所提供的照明须使人易于看到通向逃生装置的通道。补充照明的电源由置于连续充电的照明装置内的蓄电池构成。在可行时, 应由应急配电板向照明装置连续充电。或者, 主管机关可以接受至少是同样有效的任何其它照明装置。补充照明须做到能使人立即发现电灯的任何故障。须根据蓄电池在其工作环境条件下的特定的工作寿命, 对提供的任何蓄电池作定期更换; 和
- 2 除非配有.1段要求的补充应急电源, 则在每一船员处所通道、娱乐处所和通常有人的每一工作处所中均须配有由充电电池供电的便携式电灯。

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА
МОРЕ 1974 Г.

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

1 Глава II-1, правило 23-2

К существующему правилу 23 добавляется новое правило 23-2:

"Правило 23-2

Водонепроницаемость корпуса и надстроек, меры по предотвращению повреждения и борьбе за живучесть судна.

(Это правило применяется ко всем пассажирским судам, имеющим грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в правиле II-2/3, за исключением судов, построенных до 22 октября 1989 года, к которым пункт 2 будет применяться не позднее, чем 22 октября 1992 года).

1 Индикаторы должны быть предусмотрены на ходовом мостике для всех дверей в корпусе судна, дверей для погрузки и выгрузки и других устройств закрытия, которые, если они не остаются открытыми или не задраены должным образом, по мнению Администрации, могут привести к значительному затоплению помещений специальной категории или грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки. Система индикаторов* должна иметь такую конструкцию, которая не нарушает принципы безопасности и позволяет определять, закрыта полностью эта дверь или нет. Источник питания для системы индикаторов должен быть независимым от источника питания для работы и задраивания дверей.

*

См. резолюцию MSC.11(55), которой Комитет по безопасности на море постановил, что от судов, построенных до 22 октября 1989 года, которые уже оборудованы индикаторами, одобренными Администрацией, и могут отличаться от индикаторов, требуемых настоящим правилом, не требуется изменения их систем.

2 Должны быть предусмотрены средства, такие как наблюдение с помощью телевизионных средств или системы определения протечек воды, обеспечивающие индикацию на ходовом мостике о любых протечках через носовые и кормовые двери или любые другие грузовые двери или двери для погрузки и выгрузки транспортных средств, которые могут привести к значительному затоплению помещений специальной категории или помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

3 Помещения специальной категории и грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны либо осматриваться, либо контролироваться с помощью эффективных средств, как например, наблюдение с помощью телевизионных систем, так чтобы движение транспортных средств в неблагоприятную погоду и неразрешенный доступ пассажиров могли наблюдаться на ходу судна.

2 Глава II-1, правило 42-1

К существующему правилу 42 добавляется следующее новое правило 42-1:

"Правило 42-1

Дополнительное аварийное освещение на пассажирских паромах.

(Это правило применяется ко всем пассажирским судам, имеющим грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в правиле II-2/3, за исключением судов, построенных до 22 октября 1989 года, к которым настоящее правило будет применяться не позднее, чем 22 октября 1990 года).

В дополнение к аварийному освещению, требуемому правилом 42.2, на каждом пассажирском судне, имеющем грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в правиле II-2/3:

- .1 все пассажирские общественные помещения и коридоры должны быть обеспечены дополнительным электрическим освещением, которое может работать, по крайней мере, в течение трех часов, когда все другие источники энергии повреждены, или в условиях крена. Обеспечиваемое освещение должно быть таким, чтобы подходы к путям эва-

куации были хорошо видимы. Источник электрической энергии для дополнительного освещения должен включать аккумуляторные батареи, расположенные внутри осветительных приборов, которые постоянно заряжаются, насколько это практически возможно, от аварийного распределительного щита. Кроме того, могут быть приняты Администрацией любые другие средства освещения, которые являются, по крайней мере, эффективными. Дополнительное освещение должно быть таким, чтобы любое повреждение лампы было немедленно обнаружено. Любая предусмотренная аккумуляторная батарея должна быть заменена в промежутке, соответствующем установленному сроку службы в окружающих условиях, в которых она работает; и

- .2 в каждом коридоре помещения для экипажа, помещении для отдыха и в каждом рабочем помещении, в которых обычно находятся люди, должны быть предусмотрены переносные лампы, работающие от перезаряжаемой батареи, если не предусмотрено дополнительное аварийное освещение, требуемое подпунктом .1."

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

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

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

1 Capítulo II-1, regla 23-2

Se añade la nueva regla 23-2 siguiente a continuación de la regla 23:

"Regla 23-2

Integridad del casco y la superestructura, prevención de averías y
lucha contra éstas.

(Esta regla se aplica a todos los buques de pasaje con espacios para
carga rodada o espacios de categoría especial según se definen en la
regla II-2/3, salvo que para los buques construidos antes del 22 de
octubre de 1989, el párrafo 2 se aplicará hasta el 22 de octubre de 1992).

1 En el puente de navegación habrá indicadores para todas las puertas
del forro exterior, las portas de carga y otros dispositivos de cierre
que, a juicio de la Administración, puedan dar lugar a una inundación
grave de un espacio de categoría especial o de un espacio para carga
rodada si se dejan abiertos o mal enclavados. El sistema indicador* se
proyectará conforme al principio de seguridad intrínseca y servirá para
mostrar si la puerta no está completamente cerrada o no está enclavada.
El suministro de energía destinado al sistema indicador será
independiente del que se utilice para accionar y enclavar las puertas.

* Véase la resolución MSC.11(55) mediante la cual el Comité de Seguridad
Marítima resolvió que no se exigirá que se modifiquen los sistemas de los
buques construidos antes del 22 de octubre de 1989 que lleven ya
instalados indicadores aprobados por la Administración diferentes a los
prescritos en la presente regla.

2 Se dispondrán medios, como un sistema de vigilancia por televisión o un sistema de detección de escapes de agua, que indiquen en el puente de navegación cualquier escape a través de las puertas de proa o de popa o de otras puertas de embarque de carga o de vehículos, que pudiera dar lugar a una inundación grave de un espacio de categoría especial o de un espacio para carga rodada.

3 Los espacios de categoría especial y los espacios para carga rodada estarán patrullados o monitorizados utilizando medios eficaces, como un sistema de vigilancia por televisión, de modo que quepa observar el movimiento de vehículos en condiciones de mal tiempo o el acceso no autorizado de pasajeros mientras el buque esté navegando.

2 Capítulo II-1, regla 42-1

Se añade la nueva regla 42-1 siguiente a continuación de la regla 42 existente:

"Regla 42-1

Alumbrado de emergencia suplementario en los buques de pasaje de transbordo rodado.

(Esta regla se aplica a todos los buques de pasaje con espacio para carga rodada o espacios de categoría especial según se definen en la regla II-2/3, salvo que para los buques construidos antes del 22 de octubre de 1989, el párrafo 2 se aplicará hasta el 22 de octubre de 1992).

1 Además del alumbrado de emergencia prescrito en la regla 42-2, en todo buque de pasaje con espacios para carga rodada o con espacios de categoría especial, según se definen en la regla II-2.3,

- .1 todos los espacios y pasillos públicos para pasajeros estarán provistos de un alumbrado eléctrico suplementario capaz de funcionar durante tres horas como mínimo cuando hayan fallado las demás fuentes de energía eléctrica, cualquiera que sea la escora del buque. La iluminación proporcionada será tal que permita ver los accesos a los medios de evacuación. El suministro de energía del alumbrado suplementario consistirá en baterías de acumuladores situadas en el interior de las unidades de alumbrado, que se cargarán continuamente, siempre

que sea factible, desde el cuadro de distribución de emergencia. En su lugar, la Administración podrá aceptar otros medios de alumbrado que sean cuando menos tan efectivos como los descritos. El alumbrado suplementario será tal que se perciba inmediatamente cualquier fallo de la lámpara.

Todos los acumuladores de baterías en uso serán reemplazados a determinados intervalos, teniendo en cuenta la vida de servicio especificada y las condiciones ambientales a que se hallen sometidos estando en servicio; y

- .2 se proveerá una lámpara que funcione con batería recargable portátil en todo pasillo, espacio de recreo y espacio de trabajo para la tripulación que esté normalmente ocupado, a menos que se proporcione alumbrado de emergencia suplementario como se prescribe en el subpárrafo .1 de la presente regla."