تعديلات عام 2022 على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

(القرار MSC.496(105))

《1974 年国际海上人命安全公约》2022 年修正案

（第 MSC.496(105)号决议）

2022 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

RESOLUTION MSC.496(105)

AMENDEMENTS DE 2022 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

RÉSOLUTION MSC.496(105)

ПОПРАВКИ 2022 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.496(105)

ENMIENDAS DE 2022 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

(Resolución MSC.496(105))

القرار MSC.496(105)
(المعتمد في 28 نيسان/أبريل 2022)

تعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تشير إلى المادة 28(ب) من اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية بشأن وظائف اللجنة ،

وإذ تشير أيضاً إلى المادة VIII(ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ("الاتفاقية") ، التي تتصل بإجراءات التعديل التي تنطبق على مرفق الاتفاقية ، ما عدا أحكام الفصل I منه ،

وقد نظرت ، في دورتها الخامسة بعد المئة ، في تعديلات على الاتفاقية اقتُرحَت وعُمِّمَت بموجب المادة VIII(ب)(i) منها ،

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

2 تقرّر ، بموجب المادة VIII(ب)(vi)(2)(ب ب) من الاتفاقية ، أن التعديلات المذكورة تُعتبَر مقبولة في 1 تموز/يوليو 2023 ، ما لم يقم أكثر من ثلث الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية ، أو حكومات متعاقدة تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعةً ما لا يقل عن 50 % من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ، قبل هذا التاريخ ، بإخطار الأمين العام باعتراضاتها على التعديلات ؛

3 تدعو الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية إلى أن تأخذ علماً بأنه بموجب المادة VIII(ب)(vii)(2) من الاتفاقية ، تدخل التعديلات حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2024 فور قبولها بموجب الفقرة 2 أعلاه ؛

4 تطلب من الأمين العام ، لأغراض المادة VIII(ب)(v) من الاتفاقية ، أن يرسل نسخاً مصدّقة من هذا القرار ونصّ التعديلات الوارد في المرفق إلى جميع الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية ؛

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

المرفق

تعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

الفصل II-1
البناء - الهيكل والتقسيم الداخلي والاتزان والآلات والمنشآت الكهربائية

الجزء دال
المنشآت الكهربائية

اللائحة 42 – مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية في سفن الركاب

1 يُستعاض عن الفقرة 3.2.2.2 بما يلي :

"3. المنشأة الراديوية ذات التردد المتوسط والعالي (MF/HF) التي تقتضيها اللائحتان IV/1.1.11 و IV/2.1.11."

اللائحة 43 – مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية في سفن البضائع

2 يُستعاض عن الفقرة 3.2.3.2 بما يلي :

"3. المنشأة الراديوية ذات التردد المتوسط والعالي (MF/HF) التي تقتضيها اللائحتان IV/1.1.11 و IV/2.1.11."

الفصل III
أجهزة الإنقاذ وترتيباته

الجزء باء
متطلّبات السفينة وأجهزة الإنقاذ

اللائحة 6 – الاتصالات

3 يُستعاض عن الفقرات 1 و 2 و 1.2 و 1.1.2 و 2.1.2 و 2.2 بما يلي :

"1 [مخصصة]

2 [مخصصة]"

الفصل IV
الاتصالات الراديوية

4 يُستعاض عن نصّ الفصل IV بما يلي :

"الجزء ألف
عموميات

اللائحة 1 – الانطباق

1 ما لم يُنصّ صراحةً على خلاف ذلك ، ينطبق هذا الفصل على جميع السفن التي تنطبق عليها اللوائح الحالية وعلى سفن البضائع التي تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن فأكثر .

2 لا ينطبق هذا الفصل على السفن التي تنطبق عليها هذه اللوائح بخلاف ذلك عندما تكون مبحرة في البحيرات الكبرى في أميركا الشمالية وفي المياه الموصلة بينها والرافدة لها التي تمتد شرقاً حتى المخرج الأدنى لهَويس سان لامبير ، في مونريال ، مقاطعة كيبيك ، كندا

3 لا يحول أي من الأحكام الواردة في هذا الفصل دون استخدام سفينة أو مركب نجاة أو شخص مستغيث لأي من الوسائل المتاحة له للفت الانتباه والتعريف بموقعه والحصول على المساعدة .

اللائحة 2 – المصطلحات والتعاريف

1 لأغراض هذا الفصل ، تُستخدَم المصطلحات التالية حسب المعاني المحددة أدناه :

1. *جهاز الإرسال لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن للبحث والإنقاذ (AIS-SART)* هو جهاز إرسال لنظام التحديد الأوتوماتي لأغراض البحث والإنقاذ قادر على العمل على الترددَيْن المخصصَيْن للتحديد الأوتوماتي لهوية السفن (161,975 ميغاهيرتز (AIS1) و 162,025 ميغاهيرتز (AIS2)) .

2. *الاتصالات بين أبراج قيادة السفن* : هي الاتصالات الراديوية ذات الصلة بالسلامة بين السفن التي تتم انطلاقاً من المواضع التي تُقاد منها عادةً هذه السفن .

3. *الخفارة الراديوية المستمرة* : تعني أن الخفارة الراديوية والتنصّت المعنيين لن يتوقفا إلاّ لفترات قصيرة فحسب عند تعرض طاقة الاستقبال في السفينة لخلل أو انحجابها بفعل اتصالاتها الذاتية أو عند إخضاع المرافق لعمليات الصيانة أو الفحوص الدورية .

4. *المناداة الانتقائية الرقمية (DSC)* : هي التقنية التي تستخدم رموز رقمية تتيح اتصال محطة راديوية ما بمحطة أخرى أو مجموعة من المحطات ونقل المعلومات إليها ، والتي تستوفي التوصيات ذات الصلة بذلك الصادرة عن قطاع الاتصالات الراديوية في الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU-R) .

5. *المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ (EPIRB)* : هي جهاز إرسال يعمل ضمن نطاق الترددات 406,0 – 406,1 ميغاهيرتز وقادر على إرسال إنذار استغاثة بواسطة السواتل إلى مركزٍ لتنسيق الإنقاذ وبثّ إشارات لتحديد الموقع ميدانياً .

6. *الاتصالات الراديوية العامة* : هي الاتصالات بخلاف رسائل الاستغاثة والحالات العاجلة والسلامة .

7. *النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (نظام GMDSS)* : هو نظام يؤدي الوظائف المنصوص عليها في اللائحة 1.1.4 .

8. *هويات النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (نظام GMDSS)* : هي المعلومات التي يمكن إرسالها لتعريف السفينة بشكل فريد أو زوارق الإنقاذ ومراكب النجاة المرتبطة بها . وهذه الهويات هي رمز نداء السفينة وهوية الخدمة النقّالة البحرية (MMSI) والهوية السداسية العشرية للمنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ (EPIRB) وهويات الخدمة الساتلية النقّالة المعتمدة والأرقام المسلسلة للمعدات .

9. *تحديد الموقع* : يعني العثور على السفن أو الطائرات أو مراكب النجاة أو الأشخاص المستغيثين .

10. *المعلومات عن السلامة البحرية (MSI)* : هي التحذيرات الملاحية وتلك المتعلقة بالأحوال الجوية وتوقعات الأحوال الجوية ورسائل السلامة الأخرى التي تُبَثّ إلى السفن .

11. *الجهاز المُرسِل – المجيب الراداري الذي يُستخدَم في عمليات البحث والإنقاذ (Radar SART)* : هو جهاز مُرسِل – مجيب لأغراض البحث والإنقاذ يعمل على الترددات الرادارية ضمن نطاق الترددات 9,2 – 9,5 غيغاهيرتز .

12. *لوائح الراديو* : هي لوائح الراديو التي تستكمل اتفاقية إنشاء الاتحاد الدولي للاتصالات والسارية المفعول في أي وقت ما .

13. *الخدمة الساتلية النقّالة المعتمدة* : هي أي خدمة تعمل عبر نظام ساتلي وتعترف بها المنظمة ، لاستخدامها في نظام GMDSS .

14. *خدمة السواتل التي تعمل على التردد 406 ميغاهيرتز* : هي خدمة تعمل بواسطة نظام ساتلي متوافر عالمياً ومصمّم لاكتشاف المنارات الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ (EPIRBs) التي تبثّ ضمن نطاق الترددات 406,0 – 406,1 ميغاهيرتز .

15. *المنطقة البحرية A1* : هي منطقة تقع ضمن نطاق التغطية الهاتفية الراديوية لمحطة ساحلية واحدة على الأقل ذات تردد عالٍ جداً (VHF) وتتاح فيها خدمات متواصلة للإنذار بالمناداة الانتقائية الرقمية ، حسب التعريف الذي قد تضعه حكومة متعاقدة .

16. *المنطقة البحرية A2* : هي منطقة ، باستثناء المنطقة البحرية A1 ، تقع ضمن نطاق التغطية الهاتفية الراديوية لمحطة ساحلية واحدة ذات تردد متوسط (MF) وتتاح فيها خدمات متواصلة للإنذار بالمناداة الانتقائية الرقمية ، حسب التعريف الذي قد تضعه حكومة متعاقدة .

17. *المنطقة البحرية A3* : هي منطقة ، باستثناء المنطقتين البحريتين A1 و A2 ، تقع ضمن نطاق تغطية خدمة ساتلية نقّالة معتمدة تدعمها محطة أرضية على متن السفينة ، وتتوافر فيها خدمات متواصلة للتنبيه .

18. *المنطقة البحرية A4* : هي منطقة تقع خارج المناطق البحرية A1 و A2 و A3 .

2 تحمل جميع المصطلحات والمختصرات الأخرى المستخدمة في هذا الفصل والتي حُدِّدت معانيها في لوائح الراديو والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ لعام 1979 ، بالصيغة التي قد تُعدَّل بها ، المعاني ذاتها المحددة في تلك اللوائح واتفاقية البحث والإنقاذ .

اللائحة 3 – الإعفاءات

1 ترى الحكومات المتعاقدة أنه من المستصوب للغاية تفادي الانحراف عن متطلّبات هذا الفصل . بيد أنه يجوز للإدارة أن تمنح فرادى السفن إعفاءات جزئية أو مشروطة من متطلّبات اللوائح من 7 إلى 11 ، شريطة ما يلي :

.1 أن تستوفي هذه السفن المتطلّبات التشغيلية للائحة 4 ؛

.2 أن تكون الإدارة قد أخذت في اعتبارها تأثير هذه الإعفاءات في الكفاءة العامة للخدمة بالنسبة لسلامة جميع السفن .

2 يجوز منح إعفاء فقط بمقتضى الفقرة 1 :

.1 إذا كانت الظروف التي تؤثّر في السلامة على نحوٍ يجعل التطبيق الكامل للوائح من 7 إلى 11 أمراً غير معقول أو غير ضروري ؛

.2 أو في الحالات الاستثنائية ، وذلك لرحلة واحدة خارج المنطقة أو المناطق البحرية التي جُهّزت لها السفينة .

3 على كل إدارة أن توافي المنظمة بتقرير يبيّن جميع الإعفاءات التي مُنحَت بموجب الفقرتين 1 و 2 ، مع توضيح الأسباب التي دعت إلى ذلك .

اللائحة 4 – المتطلّبات التشغيلية

1 يجب أن تكون كل سفينة ، أثناء إبحارها ، قادرة على ما يلي :

.1 أداء وظائف نظام GMDSS ، وهي على النحو التالي :

.1 بث إشارات الاستغاثة من السفينة إلى البر بوسيلتين مستقلّتين منفصلتين على الأقل تستخدم كل منهما خدمة اتصالات راديوية مختلفة ؛

.2 استلام إشارات ترحيل الاستغاثة من البر إلى السفينة ؛

.3 بث واستلام إشارات الاستغاثة بين السفن ؛

.4 بث واستلام اتصالات تنسيق عمليات البحث والإنقاذ ؛

.5 بث واستلام الاتصالات الميدانية ؛

.6 بث إشارات تحديد الموقع ، وكذلك استلامها ؛

.7 استلام المعلومات عن السلامة البحرية (MSI) ؛

.8 بث واستلام الاتصالات الراديوية العاجلة واتصالات السلامة ؛

.9 بث واستلام الاتصالات بين أبراج قيادة السفن ؛

.2 بثّ واستلام الاتصالات الراديوية العامة .

اللائحة 4-1 – مقدّمو الخدمات الساتلية للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS)

تحدّد لجنة السلامة البحرية المعايير والإجراءات والترتيبات لتقييم الخدمات الساتلية النقّالة المعتمدة في نظام GMDSS واعتمادها واستعراضها والإشراف عليها ، وذلك عملاً بأحكام هذا الفصل .

الجزء باء
تعهدات الحكومات المتعاقدة

اللائحة 5 – توفير خدمات الاتصالات الراديوية

1 تتعهد كل حكومة متعاقدة بأن تتيح ، حسبما تراه عملياً وضرورياً ، إما بصورة منفردة أو بالتعاون مع الحكومات المتعاقدة الأخرى ، مرافق مناسبة على البر للخدمة الساتلية النقّالة والخدمة النقّالة البحرية ، مع مراعاة التوصيات التي تصدر عن المنظمة . وهذه الخدمات هي التالية :

.1 خدمة ساتلية نقّالة معتمدة ؛

.2 خدمة ساتلية تعمل على التردد 406 ؛

.3 الخدمة البحرية المتنقلة في النُطُق التي تتراوح ما بين 156 ميغاهيرتز و 174 ميغاهيرتز ؛

.4 الخدمة البحرية المتنقلة في النُطُق التي تتراوح بين 000 4 كيلوهرتز و 500 27 كيلوهرتز ؛

.5 الخدمة البحرية المتنقلة في النطاقات التي تتراوح بين 415 كيلوهرتز و 535 كيلوهرتز وبين 605 1 كيلوهرتز و 000 4 كيلوهرتز .

2 تتعهد كل حكومة متعاقدة بأن تزوّد المنظمة بالمعلومات ذات الصلة بذلك المتعلقة بالمرافق على البر في الخدمة الساتلية النقّالة و الخدمة البحرية النقّالة ، والتي تُقام للمناطق البحرية التي حددتها قبالة سواحلها . وتتعهد كل حكومة متعاقدة أيضاً بتزويد المنظمة بإشعار كاف وفي الوقت المناسب قبل السحب المبرمج لأيٍ من هذه الخدمات أو أي مرافق معيّنة على البر من الخدمة .

اللائحة 5-1 – هويات نظام GMDSS

1 تنطبق هذه اللائحة على جميع السفن في جميع الرحلات .

2 تتعهد كل حكومة متعاقدة بأن تضمن اتخاذ جميع الترتيبات الملائمة لتسجيل هويات نظام GMDSS ولإتاحة المعلومات عن هذه الهويات لمراكز تنسيق الإنقاذ على مدار 24 ساعة . ويجب ، حسب الاقتضاء ، أن تتيح الحكومة المتعاقدة هذه البيانات للهيئات الدولية التي تتعهد سجلاً بتعيين هذه الهويات ، مثل النظام البحري النقّال للوصول إلى المعلومات واسترجاعها (MARS) .

الجزء جيم
المتطلّبات على متن السفينة

اللائحة 6 – المنشآت الراديوية

1 يجب أن تُجهَّز كل سفينة بمنشآت راديوية قادرة على استيفاء المتطلّبات التشغيلية التي تنصّ عليها اللائحة 4 طيلة الرحلة المقررة ، وكذلك متطلّبات اللائحة 7 إن لم تكن السفينة معفاة بمقتضى اللائحة 3 ، ومتطلّبات اللائحة 8 أو 9 أو 10 أو 11 حسبما هو مناسب للمنطقة أو المناطق البحرية التي ستجتازها أثناء الرحلة المقررة .

2 يجب على كل منشأة راديوية أن تكون :

.1 في موضع بحيث يضمن عدم تعرّض استخدامها السليم لتداخل مؤذٍ ذي مصدر ميكانيكي أو كهربائي أو غير ذلك ، ويضمن كذلك توافقية كهرومغناطيسية وتفادياً للتفاعل الضار مع المعدات والنُظُم الأخرى ؛

.2 في موضع يضمن أقصى درجات السلامة والإتاحة التشغيلية ؛

.3 محمية من التأثيرات المؤذية للمياه ودرجات الحرارة القصوى العليا والدنيا والظروف البيئية الضارة الأخرى ؛

.4 مزوَّدة بإضاءة كهربائية موثوقة ودائمة الترتيب ، ومستقلّة عن مصادر الطاقة الكهربائية الرئيسية والاحتياطية ، وذلك لضمان إضاءة كافية لأدوات التحكّم بتشغيل المنشأة الراديوية ؛

.5 موسومة وسماً واضحاً بهويات نظام GMDSS ، حسبما يتطلبه مستخدم المنشأة الراديوية .

3 يجب أن تكون أداة التحكّم بالقنوات الهاتفية الراديوية ذات التردد العالي جداً (VHF) متاحة على الفور في برج القيادة بما يناسب موقع إدارة الدفة ، ويجب ، حيثما تدعو الضرورة ، توفير مرافق تتيح إجراء الاتصالات الراديوية من جانبي برج القيادة . ويجوز استخدام المعدات النقّالة ذات التردد العالي جداً لاستيفاء الشرط الأخير .

4 في سفن الركاب ، يجب أن تُركَّب لوحة استغاثة في موقع إدارة الدفة ، ويجب أن تكون على النحو التالي :

.1 تتضمن زراً وحيداً يُطلِق ، حينما يُضغَط عليه ، إشارة استغاثة باستخدام جميع المنشآت الراديوية المطلوبة لذلك الغرض على متن السفينة ، أو تتضمن زراً لكل منشأة من المنشآت ؛

.2 تبيّن بوضوح وبشكل مرئي في حالة الضغط على أي زر أو أي أزرار ؛

.3 مزوّدة بوسائل لمنع التنشيط العَرَضي للزر أو الأزرار المشار إليها في الفقرتين 1.4 و 2.4 .

5 في سفن الركاب ، وفي حالة استخدام المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ باعتبارها وسيلة ثانوية لإنذارات الاستغاثة لا تُنشَّط عن بُعد من لوحة الاستغاثة ، يُقبَل بتركيب منارة إضافية راديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ في غرفة عجلة القيادة بالقرب من موقع إدارة الدفة .

6 في سفن الركاب ، يجب أن تركّب لوحة إشارات الاستغاثة في موقع إدارة الدفة يجب أن تكون على النحو التالي :

.1 تُطلِق إشارة مرئية ومسموعة لأي إشارة أو أي إشارات استغاثة ترد إلى اللوحة ؛

.2 تبيّن خدمة الاتصالات الراديوية التي وردت عبرها إشارات الاستغاثة ؛

.3 يجوز دمجها بلوحة الاستغاثة المشار إليها في الفقرة 4 .

اللائحة 7 – المعدات الراديوية : عموميات

1 يجب أن تُجهَّز كل سفينة بما يلي :

1. منشأة راديوية ذات تردد عالٍ جداً قادرة على البثّ والاستلام لأغراض الاستغاثة والحالات العاجلة واتصالات السلامة :
   1. المناداة الانتقائية الرقمية على التردد 156,525 ميغاهيرتز (القناة 70) . ويجب أن يكون بالمستطاع الشروع في بث إشارات الاستغاثة على القناة 70 من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً ؛
   2. المهاتفة الراديوية على الترددات 156,300 ميغاهيرتز (القناة 6) و 156,650 ميغاهيرتز (القناة 13) و 156,800 ميغاهيرتز (القناة 16) ؛
2. منشأة راديوية قادرة على المحافظة على خفارة مستمرة للنداء الانتقائي الرقمي على القناة 70 ذات التردد العالي جداً ، تكون منفصلة عن المنشأة التي تتطلّبها الفقرة 1.1 أو مرتبطة بها ؛
3. جهاز مُرسِل – مجيب راداري يُستخدَم في عمليات البحث والإنقاذ أو جهاز إرسال لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن للبحث والإنقاذ ، على أنه :
   1. يجب أن يُستَّف بشكل يتيح استخدامه بيسر ؛
   2. قد يكون أحد الأجهزة التي تقتضيها الفقرة 1.2 أو 1.3 ؛
4. جهاز استقبال قادر (أجهزة استقبال قادرة) على استلام المعلومات عن السلامة البحرية (MSI) والمعلومات المتصلة بالبحث والإنقاذ طيلة الرحلة التي تقوم بها السفين
5. منارة راديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ ، على أن تكون :
   1. منصوبة في موقع يسهل الوصول إليه ؛
   2. جاهزة للإعتاق اليدوي وقابلة للحمل إلى مركب النجاة من قِبل شخص واحد ؛
   3. قابلة ، في حال غرق السفينة ، للطفو الطليق والتنشيط الأوتوماتي عندما تكون طافية ؛
   4. قابلة للتنشيط اليدوي ؛
6. منشأة راديوية قادرة على إرسال واستلام الاتصالات الراديوية العامة وتعمل على ترددات ضمن النطاق الذي يتراوح بين 156 ميغاهيرتز و 174 ميغاهيرتز . ويمكن استيفاء هذا الشرط بإضافة هذه القدرات إلى المعدات التي تقتضيها الفقرة 1.1 .

2 يجب أن تُزوَّد كل سفينة بضائع تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن فأكثر ولكنها تقلّ عن 500 طن بما يلي :

1. جهاز مُرسِل – مجيب راداري يُستخدم في عمليات البحث والإنقاذ أو جهاز إرسال لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن للبحث والإنقاذ ؛
2. جهازان من أجهزة الهاتف الراديوي للاتصال المتبادل التي تعمل على التردد العالي جداً (VHF) .

3 يجب أن تُزوَّد كل سفينة ركاب وكل سفينة بضائع تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن فأكثر بما يلي :

1. جهاز مُرسِل – مجيب راداري يُستخدَم في عمليات البحث والإنقاذ أو جهاز إرسال لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن للبحث والإنقاذ على كلٍ من جانبي السفينة ؛

2. ثلاثة أجهزة هاتف راديوي للاتصال المتبادل تعمل على التردد العالي جداً (VHF) .

4 يجوز أن تكون أجهزة الهاتف الراديوي للاتصال المتبادل التي تعمل على التردد العالي جداً (VHF) وتقتضيها الفقرتان 2.2 و 2.3 نقالة أو يجوز تثبيتها في مركب النجاة . ويجوز تستيف الجهاز النقّال في برج القيادة .

5 يجب تستيف الأجهزة المُرسِلة – المجيب الرادارية التي تُستخدم في عمليات البحث والإنقاذ أو أجهزة إرسال نظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن للبحث والإنقاذ التي تقتضيها الفقرة 1.2 أو 1.3 في مواضع بحيث يمكن وضعها بسهولة في أي مركب للنجاة بخلاف طوف النجاة الذي تقتضيه اللائحة 4.1.31/III . وكحل بديل ، يجب تستيف جهاز مُرسِل – مجيب راداري يُستخدم في عمليات البحث والإنقاذ أو جهاز إرسال لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن للبحث والإنقاذ في كل مركبٍ للنجاة بخلاف طوف النجاة الذي تقتضيه اللائحة 4.1.31/III . وعلى متن السفن التي يوجد فيها على الأقل جهازان مُرسِلان – مجيبان راداريان يُستخدمان في عمليات البحث والإنقاذ أو جهازا إرسال لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن للبحث والإنقاذ ومزوّدة بقوارب نجاة تُنزَل بالسقوط الحر ، يجب تستيف أحد الجهازين المُرسِلين – المجيبين الراداريين اللذين يُستخدمان في عمليات البحث والإنقاذ أو أحد جهازي الإرسال لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن للبحث والإنقاذ في قارب نجاة يُنزَل بالسقوط الحر ويجب أن يكون الجهاز الآخر على مقربة من برج القيادة بحيث يتيسّر استعماله على متن السفينة ويكون نقله سهلاً لأي مركبٍ آخر من مراكب النجاة بخلاف طوف النجاة الذي تقتضيه اللائحة 4.1.31/III .

6 يجب أن تُزوَّد كل سفينة ركاب بوسائل الاتصال الراديوي الداخلي المتبادل لأغراض البحث والإنقاذ باستخدام الترددين التاليين 121,5 ميغاهيرتز و 123,1 ميغاهيرتز المخصَّصَيْن للملاحة الجوية من الموقع الذي تُقاد السفينة منه عادةً . ويجوز أن تكون هذه الوسائل محمولة .

اللائحة 8 – المعدات الراديوية : المنطقة البحرية A1

1 بالإضافة إلى استيفاء متطلّبات اللائحة 7 ، تُجهَّز كل سفينة تقوم برحلات داخل المنطقة البحرية A1 بمنشأة راديوية قادرة على الشروع في بثّ إشارات الاستغاثة من السفينة إلى البر من الموقع الذي تقاد منه السفينة عادةً وتعمل إما :

.1 عبر خدمة السواتل على التردد 406 ميغاهيرتز ؛

.2 أو على التردد المتوسط باستخدام المناداة الانتقائية الرقمية إذا كانت السفينة تقوم برحلات ضمن نطاق تغطية المحطات الساحلية ذات التردد المتوسط المجهّزة بالمناداة الانتقائية الرقمية ؛

.3 أو على التردد العالي (HF) باستخدام المناداة الانتقائية الرقمية (DSC) ؛

.4 أو عبر محطة أرضية على متن السفينة لخدمة ساتلية نقّالة معتمدة .

2 يمكن استيفاء المتطلّب المنصوص عليه في الفقرة 1.1 بتركيب ما يلي :

.1 المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها اللائحة 5.1.7 بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً ، ولكن في موقع يمكنها أن تظل طليقة في حالات الطوارئ ؛

.2 أو المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها اللائحة 5.1.7 في مكان آخر من السفينة ، شريطة أن تكون مزوّدة بوسيلة لتنشيطها عن بُعد تكون مركّبة بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً ؛

.3 أو منارة راديوية ثانية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ مركّبة بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً .**اللائحة 9 – المعدات الراديوية : المنطقة البحرية A2**

1 بالإضافة إلى استيفاء متطلّبات اللائحة 7 ، يجب أن تُجهَّز كل سفينة تقوم برحلات ضمن المنطقة البحرية A2 ، بما يلي :

.1 منشأة راديوية ذات تردد متوسط قادرة على البث والاستلام لأغراض اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة ، وذلك على الترددات التالية :

1. 187,5 2 كيلوهرتز باستخدام المناداة الانتقائية الرقمية ؛
2. 182 2 كيلوهرتز باستخدام المهاتفة الراديوية ؛

.2 منشأة راديوية قادرة على المحافظة على خفارة مستمرة للنداء الانتقائي الرقمي على التردد 187,5 2 كيلوهرتز ، وتكون منفصلة عن المنشأة التي تقتضيها الفقرة 1.1 أو مرتبطة بها ؛

.3 وسيلة ثانوية للشروع في بث إشارات الاستغاثة من السفينة إلى البر ، وذلك بخدمة راديوية غير التردد المتوسط ، وتعمل إما :

1. عبر خدمة سواتل على التردد 406 ميغا هيرتز ؛
2. أو على التردد المتوسط (HF) باستخدام المناداة الانتقائية الرقمية (DSC) ؛

3. أو عبر محطة أرضية على السفينة تقدّم خدمة ساتلية نقّالة معتمدة .

2 يجب أن يكون بالمستطاع الشروع في بثّ إشارات الاستغاثة بواسطة المنشآت الراديوية التي تنصّ عليها الفقرتان 1.1 و 3.1 انطلاقاً من الموقع الذي تقاد منه السفينة عادةً .

3 يمكن استيفاء المتطلّب المنصوص عليه في الفقرة 1.3.1 بتركيب ما يلي :

1. المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها اللائحة 5.1.7 بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً ، ولكن في موقع يمكنها أن تظل طليقة في حالات الطوارئ ؛

2. أو المنارة الراديوية لتحديد الموقع فى حالات الطوارئ التى تقتضيها اللائحة 5.1.7 فى مكان آخر من السفينة ، شريطة أن تكون مزوّدة بوسيلة لتنشيطها عن بُعد تكون مركّبة بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً ؛

3. أو منارة راديوية ثانية لتحديد الموقع فى حالات الطوارئ مركّبة بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً .

4 يجب أن تكون السفينة قادرة ، بالإضافة إلى ذلك ، على بثّ واستلام الاتصالات الراديوية العامة ، وذلك عبر ما يلي :

1. إما منشأة راديوية تعمل على الترددات العاملة في النُطُق التي تتراوح ما بين 605 1 كيلوهرتز و 000 4 كيلوهرتز أو بين 000 4 كيلوهرتز و 500 27 كيلوهرتز . ويجوز استيفاء هذا المتطلّب بإضافة هذه القدرة إلى المعدات التي تنص عليها الفقرة 1.1 ؛

2. أو محطة أرضية على السفينة تقدّم خدمة ساتلية نقّالة معتمدة .

اللائحة 10 – المعدات الراديوية : المنطقة البحرية A3

1 بالإضافة إلى استيفاء متطلّبات اللائحة 7 ، يجب أن تُجهَّز كل سفينة تقوم برحلات ضمن المنطقة البحرية A3 بما يرد أدناه :

1. محطة أرضية على السفينة تقدّم خدمة ساتلية نقّالة معتمدة قادرة على ما يلي :
   1. بثّ واستلام اتصالات الاستغاثة والسلامة ؛ والاتصالات العاجلة ؛
   2. الشروع في بثّ إشارات الاستغاثة ذات الأولوية واستلامها ؛
   3. المحافظة على خفارة لإشارات الاستغاثة من البر إلى السفينة ، بما في ذلك الإشارات الموجّهة إلى مناطق جغرافية محددة ؛

2. منشأة راديوية ذات تردد متوسط (MF) قادرة على البث والاستلام لأغراض اتصالات الاستغاثة والسلامة ، والاتصالات العاجلة ، وذلك على الترددات التالية :
   1. 187,5 2 كيلوهرتز باستخدام المناداة الانتقائية الرقمية (DSC) ؛
   2. أو 182 2 كيلوهرتز باستخدام المهاتفة الراديوية ؛

3. منشأة راديوية قادرة على المحافظة على خفارة مستمرة للنداء الانتقائي الرقمي على التردد 2 187,5 كيلوهرتز ، وتكون منفصلة عن المنشأة التي تقتضيها الفقرة 2.1 أو مرتبطة بها ؛

4. وسيلة ثانوية للشروع في بثّ إشارات الاستغاثة من السفينة إلى البر ، وذلك بخدمة راديوية تعمل :

1. إما عبر خدمة السواتل على التردد 406 ميغاهيرتز ؛

2. أو على التردد العالي (HF) باستخدام المناداة الانتقائية الرقمية (DSC) ؛

3. أو عبر خدمة ساتلية نقّالة معتمدة بواسطة محطة أرضية إضافية على السفينة .

2 يجب أن يكون بالمستطاع الشروع في بثّ إشارات الاستغاثة عبر المنشآت الراديوية التي تنصّ عليها الفقرات 1.1 و 2.1 و 4.1 ، وذلك من الموقع الذي تقاد منه السفينة عادةً .

3 يمكن استيفاء المتطلّب المنصوص عليه في الفقرة 1.4.1 بتركيب ما يلي :

1. المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها اللائحة 5.1.7 بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً ، ولكن في موقع يمكنها أن تظل طليقة في حالات الطوارئ ؛

2. أو المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها اللائحة 5.1.7 في مكان آخر من السفينة ، شريطة أن تكون مزوّدة بوسيلة لتنشيطها عن بُعد تكون مركّبة بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً ؛

3. أو منارة راديوية ثانية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ مركّبة بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً .

4 بالإضافة إلى ذلك ، يجب أن تكون السفينة قادرة على بثّ واستلام الاتصالات الراديوية العامة بواسطة :

1. إما محطة أرضية على متن السفينة تقدّم خدمة ساتلية نقّالة معتمدة ؛

2. أو منشأة راديوية تعمل على الترددات العاملة ضمن النطاقات التي تتراوح بين 1 605 كيلوهرتز و 4 000 كيلوهرتز أو بين 4 000 كيلوهرتز و 27 500 كيلوهرتز .

5 يمكن استيفاء المتطلّبات المنصوص عليها في الفقرتين 1.4 و 2.4 بإضافة هذه الإمكانية إلى المعدات التي تقتضيها الفقرة 1.1 أو 2.1 ، على التوالي .

اللائحة 11 – المعدات الراديوية : المنطقة البحرية A4

1 بالإضافة إلى استيفاء متطلّبات اللائحة 7 ، يجب أن تُجهَّز كل سفينة تقوم برحلات ضمن المنطقة البحرية A4 بما يلي :

1. منشأة راديوية ذات تردد عالٍ/تردد متوسط قادرة على البث والاستلام ، لأغراض اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة ، على جميع الترددات الاستغاثة والسلامة والحالات العاجلة ضمن النطاقات التي تتراوح بين 1 605 كيلوهرتز و 4 000 كيلوهرتز ، وبين 4 000 كيلوهرتز و 27 500 كيلوهرتز ، وذلك من خلال ما يلي :

1. استخدام المناداة الانتقائية الرقمية (DSC) ؛

2. استخدام المهاتفة الراديوية ؛

2. معدات يجب أن تكون قادرة على المحافظة على خفارة نداء انتقائي رقمي على الترددين 2 187,5 كيلوهرتز و 8 414,5 كيلوهرتز وعلى تردد واحد على الأقل من ترددات المناداة الانتقائية الرقمية للاستغاثة والسلامة والحالات العاجلة : 4 207,5 كيلوهرتز أو 6 312 كيلوهرتز أو 12 577 كيلوهرتز أو 16 804,5 كيلوهرتز ؛ ويتعيّن أن يكون بالمستطاع في أي وقت اختيار أيٍ من الترددات المذكورة . ويجوز أن تكون هذه المعدات منفصلة عن المعدات المطلوبة في الفقرة 1.1 أو مرتبطة بها ؛

3. وسيلة ثانوية للشروع في بثّ إشارات الاستغاثة من السفينة إلى البر باستخدام خدمة اتصالات راديوية بخلاف التردد العالي تعمل عبر خدمة ساتلية على التردد 406 ميغاهيرتز .

2 بالإضافة إلى ذلك ، يجب أن تكون السفينة قادرة على بثّ واستلام الاتصالات الراديوية العامة بواسطة منشأة راديوية تعمل على الترددات العاملة ضمن النطاقات التي تتراوح بين 1 605 كيلوهرتز و 4 000 كيلوهرتز وبين 4 000 كيلوهرتز و 27 500 كيلوهرتز . ويمكن استيفاء هذا المتطلّب بإضافة هذه الإمكانية إلى المعدات التي تقتضيها الفقرة 1.1 .

3 يجب أن يكون بالمستطاع الشروع في بثّ إشارات الاستغاثة عبر المنشآت الراديوية التي تنصّ عليها الفقرتان 1.1 و 3.1 ، وذلك من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً .

4 يمكن استيفاء المتطلّب المنصوص عليه في الفقرة 3.1 بتركيب ما يلي :

1. المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها اللائحة 5.1.7 بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً ، ولكن في موقع يمكنها أن تظل طليقة في حالات الطوارئ ؛

2. أو المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها اللائحة 5.1.7 في مكان آخر من السفينة ، شريطة أن تكون مزوّدة بوسيلة لتنشيطها عن بُعد تكون مركّبة بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً ؛

3. أو منارة راديوية ثانية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ مركّبة بالقرب من الموقع الذي تُقاد منه السفينة عادةً .

اللائحة 12 – الخفارات

1 يجب أن تحافظ كل سفينة ، أثناء إبحارها ، على خفارة راديوية مستمرة لأغراض اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة ، وذلك على النحو التالي :

1. على القناة 70 للمناداة الانتقائية الرقمية على التردد العالي جداً ؛

2. على تردد المناداة الانتقائية الرقمية لأغراض الاستغاثة والسلامة 2 187,5 كيلوهرتز ، إذا كان السفينة مجهّزة ، بموجب متطلّبات اللائحة 1.1.9 أو 2.1.10 ، بمنشأة راديوية ذات تردد متوسط ؛

3. على ترددي المناداة الانتقائية الرقمية 2 187,5 كيلوهرتز و 8 414,5 كيلوهرتز ، وكذلك على تردد واحد على الأقل من ترددات المناداة الانتقائية الرقمية: 4 207,5 كيلوهرتز أو 6 312 كيلوهرتز أو 12 577 كيلوهرتز أو 16 804,5 كيلوهرتز ، بما يتناسب مع الوقت والموقع الجغرافي للسفينة ، وذلك إذا كانت السفينة مجهّزة ، بموجب متطلّبات اللائحة 2.1.11 بمنشأة راديوية ذات تردد متوسط/تردد عالٍ . ويجوز المحافظة على هذه الخفارة باستخدام مُستقبِل مسحي ؛

4. لترحيل إشارات الاستغاثة الساتلية من البر إلى السفينة ، إذا كانت السفينة مجهّزة ، بموجب متطلّبات اللائحة 1.1.10 ، بمحطة أرضية على السفينة تقدّم خدمة ساتلية نقّالة معتمدة .

2 يجب أن تحافظ كل سفينة ، أثناء إبحارها ، على خفارة راديوية مستمرة لنشرات المعلومات عن السلامة البحرية (MSI) والمعلومات المتصلة بالبحث والإنقاذ ، وذلك على ترددٍ مناسب أو ترددات مناسبة تذاع عليها هذه المعلومات للمنطقة التي تُبحِر فيها السفينة .

3 يجب على كل سفينة أثناء إبحارها أن تحافظ ، عند الإمكان ، على خفارة تنصّت مستمرة يجب القيام بها في الموقع الذي تقاد منه السفينة عادةً ، وذلك بواسطة :

.1 القناة 16 للتردد العالي جداً (VHF) ؛

.2 ترددات أخرى مناسبة لاتصالات السلامة والاتصالات العاجلة للمنطقة التي تُبحِر فيها السفينة .

اللائحة 13 – مصادر الطاقة

1 أثناء إبحار السفينة ، يجب أن تتاح على الدوام تغذية كهربائية كافية لتشغيل المنشآت الراديوية وشحن أي بطاريات تشكّل جزءاً من مصدر أو مصادر الطاقة الاحتياطية المخصَّصة للمنشآت الراديوية .

2 تُجهَّز كل سفينة بمصدر أو مصادر طاقة احتياطية لإمداد المنشآت الراديوية بغية إجراء اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة في حال انقطعت مصادر الطاقة الكهربائية الرئيسية والمخصَّصة لحالات الطوارئ في السفينة . ويجب أن يكون بمقدور مصدر أو مصادر الطاقة الاحتياطية القيام في آن معاً بتشغيل المنشأة الراديوية ذات التردد العالي جداً التي تقتضيها اللائحة 1.1.7 وكذلك ، وحسبما هو مناسب للمنطقة أو المناطق البحرية التي تمّ تجهيز السفينة لها ، إما المنشأة الراديوية ذات التردد المتوسط التي تقتضيها اللائحة 1.1.9 أو 2.1.10 ، أو المنشأة الراديوية ذات التردد المتوسط/التردد العالي التي تنصّ عليها اللائحة 1.1.11 ، أو المحطة الأرضية على السفينة من المحطات التي تقتضيها اللائحة 1.1.10 وأي من الأحمال الإضافية المشار إليها في الفقرات 4 و5 و 8 لمدة لا تقلّ عما يلي :

.1 ساعة واحدة على متن السفن المزوَّدة بمصدر طوارئ للطاقة الكهربائية ، إذا كان هذا المصدر للطاقة يستوفي استيفاءً تاماً جميع الأحكام ذات الصلة بذلك من اللائحة II-42/1 أو 43 ، بما في ذلك متطلّبات تغذية المنشآت الراديوية بهذه الطاقة ؛

.2 ست ساعات على متن السفن غير المزوَّدة بمصدر طوارئ للطاقة الكهربائية يستوفي استيفاءً تاماً الأحكام ذات الصلة بذلك من اللائحة II-42/1 أو 43 ، بما في ذلك متطلّبات تغذية المنشآت الراديوية بهذه الطاقة.

ولا داعي لقيام المصدر الاحتياطي أو المصادر الاحتياطية للطاقة بتغذية المنشآت الراديوية المستقلّة ذات التردد العالي المتوسط في وقت واحد .

3 يجب أن يتمتع المصدر الاحتياطي أو المصادر الاحتياطية للطاقة بالاستقلال عن طاقة دفع السفينة وعن شبكتها الكهربائية .

4 حيثما يكون بالمستطاع ربط منشأتين أو أكثر من المنشآت الراديوية الأخرى ، المشار إليها في الفقرة 2 ، بالمصدر الاحتياطي أو المصادر الاحتياطية للطاقة ، وذلك إضافةً إلى المنشأة الراديوية ذات التردد العالي جداً (VHF) ، يجب أن يكون بمقدور هذا المصدر أن يغذّي أو هذه المصادر أن تغذّي في آن واحد المنشأة هذه للفترة المحددة في الفقرة 1.2 أو 2.2 ، حسبما هو مناسب ، إلى جانب ما يلي :

.1 جميع المنشآت الراديوية التي يمكن ربطها بالمصدر الاحتياطي أو المصادر الاحتياطية للطاقة في وقت واحد ؛

.2 أو المنشأة التي تستهلك أكبر قدر من الطاقة من بين المنشآت الراديوية الأخرى ، وذلك عندما يمكن ربط منشأة واحدة فقط من المنشآت الراديوية الأخرى بالمصدر الاحتياطي أو المصادر الاحتياطية للطاقة في وقت واحد مع المنشأة الراديوية ذات التردد العالي جداً .

5 يجوز استخدام المصدر الاحتياطي أو المصادر الاحتياطية للطاقة لتغذية الإضاءة الكهربائية التي تقتضيها اللائحة 4.2.6 .

6 حيثما يتكوّن المصدر الاحتياطي للطاقة من بطارية أو بطاريات تخزين قابلة للشحن ، يجب القيام بما يلي :

.1 توفير وسيلة لشحن هذه البطاريات أوتوماتياً ، على أن تكون قادرة على إعادة شحن البطاريات بحيث تستوفي متطلّبات الطاقة الدنيا خلال 10 ساعات ؛

.2 فحص طاقة البطارية أو البطاريات باستخدام طريقة مناسبة ، وذلك على فترات فاصلة لا تتجاوز 12 شهراً ، حينما لا تكون السفينة مبحرة .

7 يجب أن يكون موقع وتركيب بطاريات التخزين التي تغذّي المصدر الاحتياطي للطاقة على نحوٍ يضمن ما يلي :

.1 أقصى درجات الخدمة ؛

.2 عمر تشغيلي معقول ؛

.3 سلامة معقولة ؛

.4 بقاء درجة حرارة البطاريات ضمن مواصفات جهة التصنيع حينما تكون قيد الشحن أو في حالة عطالة ؛

.5 توفير البطاريات ، عندما تكون مشحونة شحناً كاملاً ، للحد الأدنى من ساعات التشغيل المطلوبة على الأقل في مختلف الأحوال الجوية .

8 إذا اقتضت الحاجة إمدادات لا تنقطع من المعلومات من معدات السفينة الملاحية أو غيرها من المعدات إلى منشأة راديوية يتطلّبها هذا الفصل ، بما في ذلك جهاز الاستقبال الملاحي المشار إليه في اللائحة 18 ، ضماناً لعملها بصورة سليمة ، يجب توفير وسيلة تضمن تواصل الإمداد بهذه المعلومات في حال انقطاع مصدر الطاقة الكهربائية الرئيسية أو مصدر الطاقة في حالات الطوارئ في السفينة .

اللائحة 14 – معايير الأداء

يجب أن تكون جميع المعدات التي ينطبق عليها هذا الفصل من طراز يحظى بموافقة الإدارة . ويجب أن تستوفي هذه المعدات معايير أداء مناسبة لا تقلّ عن تلك التي تعتمدها المنظمة .

اللائحة 15 – متطلّبات الصيانة

1 يجب أن تُصمَّم المعدات على نحوٍ يضمن استبدال الوحدات الرئيسية على الفور من دون الحاجة إلى عمليات معايرة أو ضبط معقدة .

2 حيثما ينطبق ذلك ، يجب أن تُبنَى المعدات وتركَّب على نحوٍ ييسر الوصول إليها لأغراض التفقّد والصيانة على متن السفينة .

3 يجب توفير معلومات وافية لإتاحة تشغيل المعدات وصيانتها بصورة سليمة ، مع مراعاة التوصيات التي تصدر عن المنظمة .

4 يجب توفير أدوات وقطع غيار كافية تتيح صيانة المعدات .

5 يجب أن تضمن الإدارة أن المعدات الراديوية التي يتطلّبها هذا الفصل تخضع للصيانة بصورة تضمن إتاحة المتطلّبات التشغيلية المحددة في اللائحة 4 واستيفاء معايير الأداء المستصوبة لتلك المعدات .

6 على متن السفن التي تقوم برحلات ضمن المنطقة البحرية A1 أو A2 ، يجب أن تُضمَن الإتاحة باستخدام طرق مثل تثنية المعدات ، أو قدرات الصيانة على البر ، أو الصيانة الإلكترونية أثناء الإبحار ، أو مزيج من ذلك ، حسبما تعتمده الإدارة .

7 في السفن التي تقوم برحلات ضمن المنطقة البحرية A3 أو A4 ، يجب أن تُضمَن الإتاحة باستخدام مزيج من طريقتين على الأقل ، مثل تثنية المعدات ، أو قدرات الصيانة على البر ، أو الصيانة الإلكترونية أثناء الإبحار ، حسبما تعتمده الإدارة .

8 يجب اتخاذ جميع الخطوات المعقولة للمحافظة على المعدات في وضع تشغيلي فعّال ضماناً لاستيفاء كل المتطلّبات التشغيلية المحددة في اللائحة 4 . غير أن اختلال تشغيل المعدات اللازمة لتوفير الاتصالات الراديوية العامة التي تتطلبها اللائحة 2.1.4 يجب ألاّ يكون سبباً لاعتبار السفينة غير صالحة للإبحار أو مبرراً لتأخيرها في موانئ لا تتاح فيها مرافق التصليح على الفور ، شريطة أن تكون هذه السفينة قادرة على أداء جميع مهام الاستغاثة والسلامة والحالات العاجلة .

9 يجب إخضاع المنارات الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ لما يلي :

1. يجب إخضاعها سنوياً ، إما على متن السفينة أو في محطة اختبار معتمدة ، لاختبار لجميع جوانب الفعالية التشغيلية ، مع التركيز بشكل خاص على اختبار البثّ على الترددات العاملة والترميز والتسجيل ، وذلك على فترات زمنية فاصلة على النحو المحدد أدناه :

1. بالنسبة إلى سفن الركاب ، خلال ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية شهادة سلامة سفن الركاب ؛

2. بالنسبة إلى سفن البضائع ، خلال ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية شهادة السلامة الراديوية لسفن البضائع ، أو خلال ثلاثة أشهر قبل تاريخ الذكرى السنوية لهذه الشهادة أو بعده ؛

2. يجب إخضاعها للصيانة على فترات زمنية فاصلة لا تتجاوز خمس سنوات ، على أن تتم هذه الصيانة في مرفق معتمد للصيانة على البر .

اللائحة 16 – عمّال الراديو

1 يجب أن تحمل كل سفينة عمّالاً مؤهلين لأغراض اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة ، وذلك بما يرضي الإدارة . ويجب أن يكون هؤلاء العمال من حملة الإجازات المناسبة المنصوص عليها في لوائح الراديو ، ويجب أن تُلقى على عاتق أحد هؤلاء العمال المسؤولية الرئيسية للاتصالات أثناء أحداث الاستغاثة .

2 في سفن الركاب ، يجب أن يُعيَّن شخص واحد على الأقل مؤهل بموجب الفقرة 1 لأداء مهام الاتصالات فحسب أثناء أحداث الاستغاثة .

اللائحة 17 – سجلات الراديو

يجب مسك سجل على متن السفينة لجميع الحوادث المرتبطة بخدمة الاتصالات الراديوية التي تبدو مهمة لسلامة الأرواح في البحار ، وذلك على نحو يُرضي الإدارة ويتماشى مع لوائح الراديو .

اللائحة 18 – تحديث البيانات عن الموقع

1 إن جميع أجهزة الاتصالات المتبادلة المحمولة على متن سفينة ينطبق عليها هذا الفصل والقادرة على إدراج موقع السفينة أوتوماتياً في نداء الاستغاثة يجب أن تُزوَّد أوتوماتياً بهذه المعلومات من جهاز استقبال ملاحي داخلي أو خارجي .

2 إذا تعطّل جهاز الاستقبال الملاحي الداخلي أو الخارجي ، يجب القيام يدوياً بتحديث موقع السفينة وزمن تحديد الموقع ، وذلك على فترات فاصلة لا تتجاوز أربع ساعات ، والسفينة مبحرة ، بحيث تكون هذه المعلومات جاهزة للإرسال على الدوام بواسطة الجهاز ."

الفصل V
سلامة الملاحة

اللائحة 19-1 – تحديد هوية السفن وتتبّعها من مسافة بعيدة

6 يُستعاض عن الفقرتين 1.4 و 2.4 بما يلي :

"1.4 يجب أن تُجهَّز السفن بنظام ينقل أوتوماتياً المعلومات المحددة في الفقرة 5 على النحو التالي :

.1 السفن المبنية في 31 كانون الأول/ديسمبر 2008 أو بعد ذلك التاريخ ؛

.2 السفن المبنية قبل 31 كانون الأول/ديسمبر 2008 والمجازة لكي تعمل في المناطق التالية :

.1 في المنطقتين البحريتين A1 و A2 ، على النحو المعرَّف في اللائحتين 15.1.2/IV و 16.1.2/IV ؛

.2 أو في المناطق البحرية A1 و A2 و A3 ، على النحو المعرَّف في اللوائح 15.1.2/IV و 16.1.2/IV و 17.1.2/IV ؛

في موعد أقصاه المعاينة الأولى للمنشآت الراديوية بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 2008 .

.3 السفن المبنية قبل 31 كانون الأول/ديسمبر 2008 والمجازة لكي تعمل في المناطق البحرية A1 و A2 و A3 و A4 ، على النحو المعرَّف في اللوائح 15.1.2/IV و 16.1.2/IV و 17.1.2/IV و 18.1.2/IV في موعد أقصاه المعاينة الأولى للمنشآت الراديوية بعد 1 تموز/يوليو 2009 . غير أنه يجب على تلك السفن أن تستوفي أحكام الفقرة الفرعية .2 أعلاه عندما تبحر في المناطق البحرية A1 و A2 و A3 .

2.4 لا يجب على السفن المجهّزة بنظام أوتوماتي لتحديد الهوية (AIS) ، على النحو المعرّف في اللائحة 4.2.19 ، والتي تعمل حصراً في المنطقة البحرية A1 ، على النحو المعرّف في اللائحة 15.1.2/IV ، بغض النظر عن تاريخ بنائها ، أن تستوفي أحكام هذه اللائحة .

تذييل

الشهادات

6 يُستعاض عن النماذج الحالية لشهادة السلامة لسفن الركاب وشهادة معدات السلامة لسفن البضائع وشهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع وشهادة سلامة سفينة ركاب نووية وشهادة سلامة سفينة بضائع نووية ، بما في ذلك سجل المعدات لسلامة سفينة الركاب (النموذج P) وسجل المعدات لسلامة سفن البضائع (النموذج E) وسجل المعدات لأجهزة السلامة الراديوية لسفن البضائع (النموذج R) وسجل المعدات التابع لسلامة سفن البضائع (النموذج C) المصاحبة لها ، على النحو الوارد في تذييل المرفق ، بما يلي :

"نموذج شهادة السلامة لسفن الركاب

شهادة السلامة لسفن الركاب

تُستَكمَل هذه الشهادة بسجل المعدات لشهادة سلامة سفينة الركاب (النموذج P)

(الشعار الرسمي) *(الدولة)*

لرحلة واحدة / رحلة قصيرة [1] دولية

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

بتفويض من حكومة

_____

(اسم الدولة)

من قِبل _____

(المسؤول المفوض أو الهيئة المفوضة)

تفاصيل السفينة [2]

اسم السفينة

الرقم المميّز أو الأحرف المميزة _____

ميناء التسجيل _____

الحمولة الإجمالية _____

المناطق البحرية التي أُجيز للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة 2/IV) _____

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية _____

تاريخ البناء :

تاريخ عقد البناء _____

تاريخ مد الصالب أو بلوغ مرحلة مماثلة من البناء _____

تاريخ التسليم _____

تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) _____

يجب استكمال كافة التواريخ المنطبقة .

نشهد :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب أحكام اللائحة I/7 من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :

1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية بالنسبة لما يلي :

1. الهيكل والآلات الرئيسية والمساعدة والمراجل وأوعية الضغط الأخرى ؛
2. ترتيبات وتفاصيل التقسيمات الداخلية الكتيمة للماء ؛
3. خطوط التحميل التالية للتقسيم الداخلي :

خطوط تحميل التقسيم الداخلي المحددة والموسومة على جانب السفينة عند منتصفها (اللائحة II-1/18) [4]	**عائم السفينة**	**تنطبق إذا كانت الأماكن المخصصة للركاب تشمل الأماكن البديلة التالية**
P1	.....	.....
P2	.....	.....
P3	.....	.....

2.2 أن السفينة تستوفي أحكام الجزء زاي من الفصل II-1 من الاتفاقية باستخدام ..... كوقود /لا ينطبق [1] ؛

3.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالوقاية الهيكلية من الحرائق وأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛

4.2 أن أجهزة ومعدات الإنقاذ في قوارب وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ قد وفِّرت بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

5.2 أن السفينة زوِّدت بأجهزة قذف الحبال والمنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

6.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمنشآت الراديوية ؛

7.2 أن توفير المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ وتشغيلها يستوفيان متطلبات الاتفاقية ؛

8.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمعدات الملاحية على متن السفينة ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية ؛

9.2 أن السفينة مزوَّدة بالأضواء والأشكال ووسائل إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية السارية المفعول لمنع التصادم في البحار ؛

10.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع الوجوه الأخرى ، المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية ؛

11.2 خضعت/لم تخضع [1] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللوائح) II-1/55/2-II/17/III/38 [1] من الاتفاقية ؛

12.2 تم/لم يتم [1] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/أجهزة وترتيبات الحماية من الحرائق/الإنقاذ [1] بهذه الشهادة .

3 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تمنح [1] .

هذه الشهادة صالحة حتى .....

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة ..... *(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....

(مكان إصدار الشهادة)

....

(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء")

---

[1] يُحذَف ما لا ينطبق .

[2] يمكن كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .

[3] بالنسبة إلى السفينة المجازة لكي تعمل في المنطقة البحرية A3 ، يجب الإشارة إلى الخدمة الساتلية النقّالة المعتمدة بين قوسين .

[4] بالنسبة إلى السفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2009 ، ينبغي استخدام تصنيف التقسيم الداخلي المنطبق "C.1 و C.2 وC.3" .

سجل المعدات لشهادة سلامة سفينة الركاب (النموذج P)

سجل المعدات للتقيّد
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار
لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

1 ***تفاصيل السفينة***

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميزة .....

عدد الركاب المخوّل للسفينة حملهم .....

العدد الأدنى للأشخاص الذين يحملون المؤهلات المطلوبة لتشغيل المنشآت الراديوية .....

2 ***تفاصيل أجهزة الإنقاذ***

1	مجموع عدد الأشخاص المزوّدين بأجهزة إنقاذ		
		الميسرة	**الميمنة**
2	مجموع عدد قوارب النجاة	.....	.....
1.2	مجموع عدد الأشخاص الذين تسعهم قوارب النجاة	.....	.....
2.2	عدد قوارب النجاة المحوطة جزئياً (اللائحة III/21 والبند 5.4 من مدونة أجهزة الإنقاذ)	.....	.....
3.2	عدد قوارب النجاة المحوطة جزئياً والذاتية التقويم (اللائحة III/43) [1]	.....	.....
4.2	عدد قوارب النجاة المحوطة كلياً (اللائحة III/21 والبند 6.4 من مدونة أجهزة الإنقاذ)	.....	.....
5.2	قوارب نجاة أخرى		
1.5.2	العدد	.....	.....
2.5.2	الطراز	.....	.....
3	عدد قوارب النجاة المزوّدة بمحرك (المحتسبة ضمن مجموع عدد قوارب النجاة المبيّن أعلاه)		.....
1.3	عدد قوارب النجاة المزوّدة بمصابيح كشافة		.....
4	عدد زوارق الإنقاذ		.....
1.4	عدد الزوارق التي احتُسبت ضمن مجموع عدد زوارق النجاة المبيّن أعلاه		.....
2.4	عدد الزوارق التي تعتبر زواق إنقاذ سريعة		.....
5	أطواف النجاة		
1.5	عدد أطواف النجاة المطلوب تزويدها بأجهزة إنزال معتمدة		.....
1.1.5	عدد أطواف النجاة		.....
2.1.5	عدد الأشخاص الذين تسعهم أطواف النجاة		.....
2.5	عدد أطواف النجاة غير المطلوب تزويدها بأجهزة إنزال معتمدة		
1.2.5	عدد أطواف النجاة		.....
2.2.5	عدد الأشخاص الذين تساعهم أطواف النجاة		.....

2 *تفاصيل أجهزة الإنقاذ (تتمة)*

6	عدد وسائل الإخلاء البحرية	.....
1.6	عدد أطواف النجاة التي تساندها وسائل الإخلاء البحرية	.....
2.6	عدد الأشخاص الذين تسعهم وسائل الإخلاء البحرية	.....
7	معدات الطفو	
1.7	عدد المعدات	.....
2.7	عدد الأشخاص الذين يمكن أن تساندهم معدات الطفو	.....
8	عدد عوامات الإنقاذ	.....
9	عدد سترات النجاة (المجموع)	.....
1.9	عدد سترات النجاة للبالغين	.....
2.9	عدد سترات النجاة للأطفال	.....
3.9	عدد سترات النجاة للرضَّع	.....
10	بدلات الغطس	.....
1.10	مجموع العدد	.....
2.10	عدد البدلات التي تستوفي متطلبات سترات النجاة	.....
11	عدد البدلات الواقية من العوامل المناخية	.....
12	عدد الدثر الحرارية [2]	.....

3 *تفاصيل مرافق الراديو*

	البند	**المتوافرة فعلاً**
1	النُظُم الأساسية	
1.1	منشأة راديوية ذات تردد عالي جداً	
1.1.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي	.....
2.1.1	مستقبِل خفارة النداء الانتقائي الرقمي	.....
3.1.1	جهاز هاتفي راديوي	.....
2.1	منشأة راديوية ذات تردد متوسط	
1.2.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي	.....
2.2.1	مستقبل خفارة النداء الانتقائي الرقمي	.....
3.2.1	جهاز هاتفي راديوي	.....
3.1	منشأة راديوية ذات تردد متوسط/تردد عالي	
1.3.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي	.....
2.3.1	مستقبل خفارة النداء الانتقائي الرقمي	.....
3.3.1	جهاز هاتفي راديوي	.....
4.1	محطة أرضية على السفينة تقدّم خدمة ساتلية نقّالة معتمدة	.....
2	وسائل ثانوية للشروع في بثّ إنذارات الاستغاثة من السفينة إلى البر	.....
3	مرافق استقبال المعلومات عن السلامة البحرية (MSI) والمعلومات المتصلة بالبحث والإنقاذ	.....

3 ***تفاصيل مرافق الراديو (تتمة)***

4	منارة ساتلية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ	.....
5	جهاز هاتف راديوي للاتصالات المتبادلة يعمل على التردد العالي جداً	
1.5	جهاز هاتف راديوي محمول للاتصالات المتبادلة يعمل على التردد العالي جداً	.....
2.5	جهاز هاتف راديوي للاتصالات المتبادلة يعمل على التردد العالي جداً مثبّت في مركب النجاة	.....
6	أجهزة تحديد الموقع لأغراض البحث والإنقاذ	
1.6	أجهزة مُرْسِلة – مجيبة رادارية للبحث والإنقاذ مستقّة لنقلها بسرعة إلى مركب النجاة	....
2.6	أجهزة مُرْسِلة – مجيبة رادارية للبحث والإنقاذ في مركب النجاة	.....
3.6	أجهزة إرسال للبحث والإنقاذ تابعة لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن المستخدمة في عمليات البحث والإنقاذ مستقّة لنقلها بسرعة إلى مركب النجاة	.....
4.6	أجهزة إرسال للبحث والإنقاذ تابعة لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن المستخدمة في عمليات البحث والإنقاذ مستقّة في مركب النجاة	

4 ***الطرائق المستخدمة لضمان توافر المنشآت الراديوية*** (اللائحتان IV/6.15 و 7.15)

1.4 تثنية المعدات .....

2.4 الصيانة على البر .....

3.4 قدرات الصيانة في البحر .....

5 ***تفاصيل النُظُم والمعدات الملاحية***

	البند	**المتوافرة فعلاً**
1.1	بوصلة مغنطيسية قياسية [3]	.....
2.1	بوصلة مغنطيسية احتياطية [3]	.....
3.1	بوصلة جيروسكوبية [3]	.....
4.1	مكرر الوجهة التي حددتها البوصلة الجيروسكوبية [3]	.....
5.1	مكرر الاتجاه الذي حددته البوصلة الجيروسكوبية [3]	.....
6.1	نظام ضبط الوجهة أو المسار[3]	.....
7.1	قرص أو أداة رصد الاتجاهات [3]	.....
8.1	وسيلة تصحيح الوجهات والاتجاهات	.....
9.1	أداة إرسال الوجهة (THD) [3]	.....
1.2	خرائط بحرية/نظام عرض الخرائط الإلكترونية والمعلومات (ECDIS) [3]	.....
2.2	ترتيبات دعم احتياطية لنظام عرض الخرائط الإلكترونية والمعلومات (ECDIS)	.....
3.2	مطبوعات بحرية	.....
4.2	ترتيبات توفير نسخة احتياطية من المطبوعات البحرية الإلكترونية	.....
1.3	جهاز استقبال لنظام عالمي للملاحة الساتلية/نظام أرضي للملاحة/جهاز استقبال لنُظُم ملاحة راديوية متعددة موجود على متن السفينة [3] [4]	.....
2.3	رادار 9 غيغاهرتز [3]	.....

5 ***تفاصيل النُظُم والمعدات الملاحية (تتمة)***

3.3	رادار ثانٍ (3 غيغاهرتز/9 غيغاهرتز) [4 3]	.....
4.3	جهاز مساعد للتخطيط الراداري الأوتوماتي للموقع (ARPA) [3]	.....
5.3	وسيلة تساعد على التتبع الأوتوماتي [3]	.....
6.3	وسيلة ثانية تساعد على التتبع الأوتوماتي [3]	.....
7.3	وسيلة تساعد على التحديد الإلكتروني للموقع [3]	.....
1.4	نظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن (AIS)	.....
2.4	نظام تحديد هوية السفن وتتبعها من مسافة بعيدة	.....
5	مسجّل بيانات الرحلة (VDR)	.....
1.6	أداة قياس السرعة والمسافة (في الماء) [3]	.....
2.6	أداة قياس السرعة والمسافة (بالنسبة للقاع ، في الاتجاه الأمامي وبعرض السفينة) [3]	.....
7	أداة سبر بالصدى [3]	.....
1.8	أجهزة تبيّن وضع الدفة والرفاس والدفع وخطوة الرفاس وأسلوب التشغيل [4 3]	.....
2.8	جهاز يبيّن معدل الدوران [3]	.....
9	نظام لاستقبال الإشارات الصوتية [3]	.....
10	هاتف يتيح الاتصال بمركز التوجيه في حالات الطوارئ [3]	.....
11	مصباح إشارات نهارية [3]	.....
12	عاكس راداري [3]	.....
13	المدونة الدولية للإشارات	.....
14	المجلد III من الدليل الدولي الخاص بالبحث والإنقاذ في الجو والبحر (دليل IAMSAR)	.....
15	نظام إنذار الخفارة الملاحية في برج الملاحة (نظام BNWAS)	.....

نشهد أن السجل صحيح من جميع الوجوه .

صدر في .....

(مكان إصدار السجل)

....

(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر السجل)*

(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر السجل ، حسب الاقتضاء)

---

[1] انظر تعديلات عام 1983 على اتفاقية سولاس (القرار MSC.6(48)) التي تنطبق على السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1998 في حالة قوارب النجاة المحوّطة جزئياً والذاتية التقويم الموجودة على متن السفينة .

[2] باستثناء تلك التي تقتضيها الفقرات 24.1.5.1.4 و 31.8.4.4 و 13.2.2.1.5 من مدونة أجهزة الإنقاذ .

[3] تجيز اللائحة 19/V وسائل بديلة تستوفي هذا المتطلّب . وفي حالة استخدام هذه الوسائل ، يجب تحديدها .

[4] للحذف حسب الاقتضاء

نموذج شهادة معدات السلامة لسفن البضائع

شهادة معدات السلامة لسفن البضائع

تُستكمَل هذه الشهادة بسجل معدات السلامة لسفن البضائع (النموذج E)

(الشعار الرسمي) *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

وبتفويض من حكومة

_____

(اسم الدولة)

من قِبل _____

(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)

تفاصيل السفينة [1]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية).....

طول السفينة (اللائحة III/12.3)[2].....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

طراز السفينة [3]

ناقلة سوائب

ناقلة زيت

ناقلة كيميائيات

ناقلة غاز

سفينة بضائع أخرى غير السفن المذكورة أعلاه

تاريخ مد صالب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، أو ، حيثما ينطبق ، تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي .....

نشهد :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة I/8 من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :

1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بعُدد وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛

2.2 أن أجهزة النجاة ومعدات زوارق النجاة وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ تستوفي متطلبات الاتفاقية ؛

3.2 أن السفينة مزوّدة بجهاز لقذف الحبال وبمنشآت راديوية تُستخدم في أجهزة النجاة بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

4.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية من حيث المعدات الملاحية الموجودة على متنها ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية .

5.2 أن السفينة مزوّدة بالأضواء والأشكال وعُدد إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار السارية المفعول ؛

6.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع النواحي الأخرى ، المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية .

7.2 خضعت/لم تخضع [3] السفينة لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللائحتين) II-2/17 / III/38 [3] من الاتفاقية ؛

8.2 تم/لم يتم[3] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للسلامة من الحرائق بهذه الشهادة .

3 أن السفينة تعمل بموجب اللائحة III/1.1.1.26 [4] ضمن حدود منطقة العمل .....

4 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح [3] .

هذه الشهادة صالحة حتى ..... رهناً بالمعاينات السنوية والدورية بموجب اللائحة I/8 من الاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة ..... *(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
(مكان إصدار الشهادة)

....
(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)

(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدّر الشهادة ، حسب الاقتضاء)

---

[1] يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .

[2] بالنسبة لناقلات الزيت الصهريجية وناقلات الكيميائيات الصهريجية وناقلات الغاز فقط .

[3] يُحذَف ما لا ينطبق .

[4] انظر تعديلات عام 1983 على اتفاقية سولاس (القرار MSC.6(48)) التي تنطبق على السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1998 في حالة قوارب النجاة المحوّطة جزئياً والذاتية التقويم الموجودة على متن السفينة .

سجل المعدات لشهادة معدات السلامة لسفينة البضائع النموذج (E)

سجل المعدات للتقيّد
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار
لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

1 ***تفاصيل السفينة***

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميزة .....

2 ***تفاصيل أجهزة النجاة***

1	مجموع عدد الأشخاص الذين تتوافر لهم معدات الإنقاذ :		
		على الميسرة	**على الميمنة**
2	مجموع عدد قوارب النجاة التي تُنزل بواسطة النياط	.....	.....
1.2	مجموع عدد الأشخاص الذين يمكن أن تسعهم هذه القوارب	.....	.....
2.2	عدد قوارب النجاة المحوَّطة جزئياً والذاتية التقويم (اللائحة 43/III) [1]	.....	.....
3.2	عدد قوارب النجاة المحوّطة كلياً (اللائحة 31/III ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 6.4)	.....	.....
4.2	عدد قوارب النجاة المجهّزة بنظام ذاتي للتغذية الهوائية (اللائحة 31/III ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 8.4)	.....	.....
5.2	عدد قوارب النجاة المحمية من الحرائق (اللائحة 31/III ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 9.4)	.....	.....
6.2	قوارب نجاة أخرى		
1.6.2	العدد	.....	.....
2.6.2	الطراز	.....	.....
3	مجموع عدد قوارب النجاة ذات السقوط الحر		.....
1.3	مجموع عدد الأشخاص الذين يمكن أن تسعهم هذه القوارب		.....
2.3	عدد قوارب النجاة المحوّطة كلياً (اللائحة 31/III ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 7.4)		.....
3.3	عدد قوارب النجاة المجهّزة بنظام ذاتي للتغذية الهوائية (اللائحة 31/III ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 8.4)		.....
4.3	عدد قوارب النجاة المحمية من الحرائق (اللائحة 31/III ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 9.4)		.....
4	عدد قوارب النجاة المزوّدة بمحرك (المحتسبة ضمن مجموع عدد زوارق النجاة المبيّن في البندين 2 و 3 أعلاه)		.....
1.4	عدد قوارب النجاة المزوّدة بمصابيح كشّافة		.....
5	عدد زوارق الإنقاذ		.....
1.5	عدد الزوارق التي احتُسبَت ضمن مجموع عدد زوارق النجاة المبيّن في البندين 2 و 3 أعلاه		.....

2 ***تفاصيل أجهزة النجاة*** *(تتمة)*

6	أطواف النجاة	
1.6	أطواف النجاة المطلوب تزويدها بأجهزة إنزال معتمدة	
1.1.6	عدد أطواف النجاة	.....
2.1.6	عدد الأشخاص الذين تسعهم أطواف النجاة	.....
2.6	أطواف النجاة غير المطلوب تزويدها بأجهزة إنزال معتمدة	
1.2.6	عدد أطواف النجاة	.....
2.2.6	عدد الأشخاص الذين تسعهم أطواف النجاة	.....
3.6	عدد أطواف النجاة التي تقتضيها اللائحة 4.1.31/III	.....
7	عدد عوامات الإنقاذ	.....
8	عدد سترات النجاة	.....
9	عدد بدلات الغطس	
1.9	مجموع العدد	.....
2.9	عدد البدلات التي تستوفي متطلبات سترات النجاة	.....
10	عدد البدلات الواقية من العوامل الجوية	.....

3 ***تفاصيل النُظُم والمعدات الملاحية***

	البند	**المتوافرة فعلاً**
1.1	بوصلة مغنطيسية قياسية [2]	.....
2.1	بوصلة مغنطيسية احتياطية [2]	.....
3.1	بوصلة جيروسكوبية [2]	.....
4.1	مكرر الوجهة التي حددتها البوصلة الجيروسكوبية [2]	.....
5.1	مكرر الاتجاه الذي حددته البوصلة الجيروسكوبية [2]	.....
6.1	نظام ضبط الوجهة أو المسار [2]	.....
7.1	قرص أو أداة رصد الاتجاهات [2]	.....
8.1	وسيلة لتصحيح الوجهة والاتجاه	.....
9.1	أداة إرسال الوجهة (THD) [2]	.....
1.2	خرائط بحرية/نظام عرض الخرائط الإلكترونية والمعلومات (ECDIS) [3]	.....
2.2	ترتيبات توفير نسخة احتياطية من نظام عرض الخرائط الإلكترونية والمعلومات (ECDIS)	.....
3.2	مطبوعات ملاحية	.....
4.2	ترتيبات توفير نسخة احتياطية من المطبوعات البحرية الإلكترونية	.....
1.3	جهاز استقبال لنظام عالمي للملاحة الساتلية/نظام أرضي للملاحة/جهاز استقبال لنُظُم ملاحة راديوية متعددة موجود على متن السفينة [2 3]	.....
2.3	رادار على النطاق 9 غيغاهرتز [2]	.....
3.3	رادار ثانٍ (3 غيغاهرتز/9 غيغاهرتز) [2 3]	.....
4.3	جهاز مساعد للتخطيط الراداري الأوتوماتي للموقع (ARPA) [2]	

3 *تفاصيل النُظُم والمعدات الملاحية (تتمة)*

5.3	جهاز مساعد للتتبع الأوتوماتي [2]	.....
6.3	جهاز مساعد ثانٍ للتتبع الأوتوماتي [2]	.....
7.3	جهاز مساعد للتخطيط الإلكتروني [2]	.....
1.4	نظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن (AIS)	.....
2.4	نظام تحديد هوية السفن وتتبعها من مسافة بعيدة	.....
1.5	مسجّل بيانات الرحلة (VDR) [3]	.....
2.5	مسجّل مبسّط لبيانات الرحلة (S-VDR) [3]	.....
1.6	أداة قياس السرعة والمسافة (عبر الماء) [2]	.....
2.6	أداة قياس السرعة والمسافة (سطحياً في الاتجاه الأمامي والمستعرض) [2]	.....
7	أداة سبر بالصدى [2]	.....
1.8	أجهزة تبيّن وضع الدفة والرفاس والدفع وخطوة الرفاس وأسلوب التشغيل [2 3]	.....
2.8	مبيّن معدل الدوران [2]	.....
9	نظام لاستقبال الإشارات الصوتية [2]	.....
10	هاتف يتيح الاتصال بمركز التوجيه في حالات الطوارئ [2]	.....
11	مصباح إشارات نهارية [2]	.....
12	عاكس راداري [2]	.....
13	المدونة الدولية للإشارات	.....
14	المجلد III من الدليل الدولي الخاص بالبحث والإنقاذ في الجو والبحر (دليل IAMSAR)	.....
15	نظام إنذار الخفارة الملاحية في برج الملاحة (نظام BNWAS)	.....

نشهد أن السجل صحيح من جميع الوجوه .

صدر في .....

(مكان إصدار السجل)

....

(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر السجل)*

(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر السجل ، حسب الاقتضاء)

---

[1] انظر تعديلات عام 1983 على اتفاقية سولاس (القرار MSC.6(48)) التي تنطبق على السفن المبنية في 1 تموز/يوليو 1986 أو بعد ذلك التاريخ ، ولكن قبل 1 تموز/يوليو 1998 في حالة قوارب النجاة المحوّطة جزئياً والذاتية التقويم الموجودة على متن السفينة

[2] تجيز اللائحة V/19 وسائل بديلة تستوفي هذا المتطلّب وفي حالة استخدام هذه الوسائل ، يجب تحديدها .

[3] يُحذَف ما لا ينطبق .

نموذج شهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع

شهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع

تُستكمَل هذه الشهادة بسجل أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع (النموذج R)

(الشعار الرسمي) *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدَّلة

بتفويض من حكومة

_____

(اسم الدولة)

من قِبل _____

(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)

تفاصيل السفينة [1]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

المناطق البحرية المرخص للسفينة العمل فيها (اللائحة 2/IV)[2] .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

تاريخ مد صالب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، أو ، حيثما ينطبق ، تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي .....

نشهد :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب متطلبات اللائحة 9/I من الاتفاقية .

2 أنه تبيّن من المعاينة ما يلي :

1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية المتعلقة بالمنشآت الراديوية ؛

2.2 أن المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ تعمل على نحوٍ يستوفي متطلبات الاتفاقية .

3 أن شهادة إعفاء قد مُنحت/لم تُمنح[3] .

هذه الشهادة صالحة حتى .....

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة ..... *(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
(مكان إصدار الشهادة)

....
(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)

---

[1] يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .

[2] بالنسبة إلى السفينة المجازة لكي تعمل في المنطقة البحرية A3 ، يجب الإشارة إلى الخدمة الساتلية النقّالة المعتمدة بين قوسين .

[3] يُحذَف ما ينطبق .

سجل المعدات التابع لشهادة أجهزة السلامة الراديوية في سفينة بضائع (النموذج R)

سجل المعدات لمرافق الراديو للتقيّد
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدّلة

1 ***تفاصيل السفينة***

اسم السفينة .....

الرقم أو الحروف المميّزة .....

العدد الأدنى للأشخاص المؤهلين لتشغيل المنشآت الراديوية .....

2 ***تفاصيل مرافق الراديو***

	البند	المتوافرة فعلاً
1	النُظُم الأساسية	
1.1	منشأة راديوية ذات تردد عالٍ جداً	
1.1.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي	.....
2.1.1	مستقبل خفارة النداء الانتقائي الرقمي	.....
3.1.1	جهاز مهاتفة راديوية	.....
2.1	منشأة راديوية ذات تردد متوسط (MF)	
1.2.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي	.....
2.2.1	مستقبِل خفارة النداء الانتقائي الرقمي	.....
3.2.1	جهاز مهاتفة راديوية	.....
3.1	منشأة راديوية ذات تردد متوسط/تردد عالٍ (MF/HF)	
1.3.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي	.....
2.3.1	مستقبل خفارة النداء الانتقائي الرقمي	.....
3.3.1	جهاز هاتفي راديوي	.....
4.1	محطة أرضية على السفينة تقدّم خدمة ساتلية نقّالة معتمدة	.....
2	وسائل ثانوية للشروع في بثّ إنذارات الاستغاثة من السفينة إلى البر	.....
3	مرافق استقبال المعلومات عن السلامة البحرية (MSI) والمعلومات المتصلة بالبحث والإنقاذ	.....
4	منارة راديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ (EPIRB)	.....
5	جهاز هاتف راديوي للاتصالات المتبادلة يعمل على التردد العالي جداً	
1.5	جهاز هاتف راديوي محمول للاتصالات المتبادلة يعمل على التردد العالي جداً	.....
2.5	جهاز هاتف راديوي للاتصالات المتبادلة يعمل على التردد العالي جداً مثبّت في مركب النجاة	.....
6	أجهزة تحديد الموقع لأغراض البحث والإنقاذ	
1.6	أجهزة مُرسِلة – مجيبة رادارية للبحث والإنقاذ مستقّة لنقلها بسرعة إلى مركب النجاة	.....
2.6	أجهزة مُرسِلة – مجيبة رادارية للبحث والإنقاذ مستقّة في مركب النجاة	.....
3.6	أجهزة إرسال للبحث والإنقاذ تابعة لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن المستخدمة في عمليات البحث والإنقاذ مستقّة لنقلها بسرعة إلى مركب النجاة	.....
4.6	أجهزة إرسال للبحث والإنقاذ تابعة لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن المستخدمة في عمليات البحث والإنقاذ مستقّة في مركب النجاة	.....

3 ***الطرائق المستخدمة لضمان توافر المنشآت الراديوية*** (اللائحتان IV/6.15 و 7.15)

1.3 تثنية المعدات .....

2.3 الصيانة على البر .....

3.3 قدرات الصيانة في البحر .....

نشهد أن السجل صحيح من جميع الوجوه .

صدر في .....

(مكان إصدار السجل)

....

(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر السجل)*

(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر السجل ، حسب الاقتضاء)

نموذج شهادة سلامة سفينة ركاب نووية

شهادة سلامة سفينة ركاب نووية

تُستكمل هذه الشهادة بسجل المعدات لسلامة سفينة ركاب (النموذج P)

(الشعار الرسمي) *(الدولة)*

لرحلة *واحدة* [1]/ رحلة *قصيرة* دولية

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار
لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

بتفويض من حكومة

_____

(اسم الدولة)

من قِبل _____

(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)

تفاصيل السفينة [2]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

المناطق البحرية التي أُجيز للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة 2/IV[3]).....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

تاريخ البناء :

تاريخ عقد البناء .....

تاريخ مد الصالب أو بلوغ مرحلة مماثلة من البناء .....

تاريخ التسليم .....

تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) .....

يجب استكمال كافة التواريخ المنطبقة .

نشهد :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب أحكام اللائحة 9/VIII من الاتفاقية .

2 أن السفينة ، باعتبارها سفينة نووية ، تستوفي كافة متطلبات الفصل VIII وتتقيد بتقييم السلامة المعتمد للسفينة ؛

1.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية بالنسبة لما يلي :

.1 الهيكل والآلات الرئيسية والمساعدة والمراجل وأوعية الضغط الأخرى ، بما في ذلك محطة الدفع النووي والهيكل الواقي من التصادم ؛

.2 ترتيبات وتفاصيل التقسيمات الداخلية الكتيمة للماء ؛

.3 خطوط التحميل التالية للتقسيم الداخلي :

خطوط تحميل التقسيم الداخلي المحددة والموسومة على جانب السفينة عند منتصفها (اللائحة II-1/18) [4]	عائم السفينة	تُطبَّق إذا كانت الأماكن المخصصة للركاب تشمل الأماكن البديلة التالية
P1	.....	.....
P2	.....	.....
P3	.....	.....

2.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالوقاية الهيكلية من الحرائق وأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحة الحرائق ؛

3.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بنُظُم ومعدات الوقاية من الإشعاع ؛

4.2 أن أجهزة ومعدات الإنقاذ في قوارب وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ قد وفّرت بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

5.2 أن السفينة زوِّدت بأجهزة قذف الحبال والمنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

6.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمنشآت الراديوية ؛

7.2 أن المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ تعمل وفقاً لمتطلبات الاتفاقية ؛

8.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمعدات الملاحية على متن السفينة ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية ؛

9.2 أن السفينة مزوَّدة بالأضواء والأشكال ووسائل إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية السارية المفعول لمنع التصادم في البحار ؛

10.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع الوجوه الأخرى ، المتطلبات ذات الصلة بذلك التي تنصّ عليها الاتفاقية .

11.2 أن السفينة خضعت/لم تخضع [1] لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللوائح) II-1/55/1-II/17/2-III/38 [1] من الاتفاقية ؛

12.2 أنه تم/لم يتم [1] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/أجهزة وترتيبات الحماية من الحرائق/الإنقاذ بهذه الشهادة .

هذه الشهادة صالحة حتى .....

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها هذه الشهادة ..... *(اليوم/الشهر/السنة)*

صدرت في .....
(مكان إصدار الشهادة)

....
(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر للشهادة ، حسب الاقتضاء)

---

[1] يُحذَف ما لا ينطبق .

[2] يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .

[3] بالنسبة إلى السفينة المجازة لكي تعمل في المنطقة البحرية A3 ، يجب الإشارة إلى الخدمة الساتلية النقّالة المعتمدة بين قوسين .

[4] بالنسبة للسفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2009 ، ينبغي استخدام تصنيف التقسيم الداخلي المنطبق "C.1 و C.2 و C.3" .

نموذج شهادة سلامة سفينة بضائع نووية

شهادة سلامة سفينة بضائع نووية

تُستكمل هذه الشهادة بسجل المعدات لسلامة سفينة بضائع (النموذج C)

(الشعار الرسمي) *(الدولة)*

صادرة بموجب أحكام
الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار
لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

بتفويض من حكومة

_____

(اسم الدولة)

من قِبل _____

(الشخص المفوض أو الهيئة المفوضة)

تفاصيل السفينة[1]

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية .....

الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية)[2] .....

طول السفينة (اللائحة 12.3/III) .....

المناطق البحرية التي أُجيز للسفينة أن تعمل فيها (اللائحة 2/IV [3]) .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .....

طراز السفينة [4]

ناقلة سوائب

ناقلة زيت

ناقلة كيميائيات

ناقلة غاز

سفينة بضائع أخرى غير السفن المذكورة أعلاه

تاريخ البناء :

تاريخ عقد البناء .....

تاريخ مدّ صالب السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء .....

تاريخ التسليم .....

تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي (حيثما ينطبق) .....

تُستكمل كافة التواريخ المنطبقة .

نشهد :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها بموجب أحكام اللائحة 9/VIII من الاتفاقية .

2 أن السفينة ، باعتبارها سفينة نووية ، تستوفي كافة متطلبات الفصل VIII وتتقيّد بتقييم السلامة المعتمد للسفينة ؛

1.2 أن هيكل السفينة وآلاتها ومعداتها المحددة في اللائحة 10/I (على النحو المنطبق استيفاءً للائحة 9/VIII) ، بما في ذلك وحدة الدفع النووي وهيكل التصادم الواقي ، في حالة مُرضية وأن السفينة تستوفي المتطلبات ذات الصلة بذلك الواردة في الفصلين II-1 و II-2 من الاتفاقية (باستثناء تلك المتعلقة بنُظُم وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحتها) ؛

2.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بنُظُم وأجهزة السلامة من الحرائق وخطط مكافحتها ؛

3.2 أن أجهزة الإنقاذ ومعدات قوارب وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ قد وفّرت بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

4.2 أن السفينة قد زوِّدت بأجهزة لقذف الحبال والمنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ بموجب متطلبات الاتفاقية ؛

5.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية في ما يتعلق بالمنشآت الراديوية ؛

6.2 أن المنشآت الراديوية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ تعمل وفقاً لمتطلبات الاتفاقية ؛

7.2 أن السفينة تستوفي متطلبات الاتفاقية من حيث معدات الملاحة على متنها ووسائل صعود المرشدين البحريين والمطبوعات الملاحية ؛

8.2 أن السفينة مزوَّدة بالأضواء والأشكال ووسائل إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بموجب متطلبات الاتفاقية واللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار السارية المفعول ؛

9.2 أن السفينة تستوفي ، من جميع الوجوه الأخرى ، متطلبات اللوائح ذات الصلة بذلك في كل ما ينطبق عليها من هذه المتطلبات ؛

10.2 أن السفينة خضعت/لم تخضع [4] لتصميم بديل وترتيبات بديلة عملاً باللائحة (اللوائح) II-1/55/1-II/17/2-III/38 [4] من الاتفاقية ؛

11.2 أنه تم/لم يتم [4] إرفاق وثيقة إقرار تصميم بديل وترتيبات بديلة للآلات والمنشآت الكهربائية/أجهزة وترتيبات الحماية من الحرائق/الإنقاذ بهذه الشهادة .

هذه الشهادة صالحة حتى .....

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند إليها الشهادة.....(*اليوم/الشهر/السنة*)

صدرت في .....
(*مكان إصدار الشهادة*)

....
(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر الشهادة)*

(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر الشهادة ، حسب الاقتضاء)

---

[1] يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .

[2] بالنسبة لناقلات الزيت الصهريجية وناقلات الكيميائيات الصهريجية وناقلات الغاز فقط .

[3] بالنسبة إلى السفينة المجازة لكي تعمل في المنطقة البحرية A3 ، يجب الإشارة إلى الخدمة الساتلية النقّالة المعتمدة بين قوسين .

[4] يُحذَف ما لا ينطبق .

سجل المعدات التابع لشهادة سلامة سفينة بضائع (النموذج C)

سجل المعدات للتقيّد بالاتفاقية الدولية
لسلامة الأرواح في البحار
لعام 1974 ، في صيغتها المعدّلة

1 *تفاصيل السفينة*

اسم السفينة .....

الرقم المميّز أو الحروف المميّزة .....

العدد الأدنى للأشخاص المؤهلين لتشغيل المنشآت الراديوية .....

2 *تفاصيل أجهزة الإنقاذ*

1	مجموع عدد الأشخاص الذين تتوافر لهم معدات الإنقاذ		
		على الميسرة	**على الميمنة**
2	مجموع عدد قوارب النجاة التي تُنزل بواسطة النياط	.....	.....
1.2	مجموع عدد الأشخاص الذين يمكن أن تساعهم هذه القوارب	.....	.....
2.2	عدد قوارب النجاة المحوَّطة جزئياً والذاتية التقويم (اللائحة III/43)[1]	.....	.....
3.2	عدد قوارب النجاة المحوّطة كلياً (اللائحة III/31 ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 6.4)	.....	.....
4.2	عدد قوارب النجاة المجهّزة بنظام ذاتي للتغذية الهوائية (اللائحة III/31 ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 8.4)		
5.2	عدد قوارب النجاة المحمية من الحرائق (اللائحة III/31 ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 9.4)	.....	.....
6.2	قوارب نجاة أخرى	.....	.....
1.6.2	العدد	.....	.....
2.6.2	الطراز	.....	.....
3	مجموع عدد قوارب النجاة ذات السقوط الحر		.....
1.3	مجموع عدد الأشخاص الذين يمكن أن تساعهم هذه القوارب		.....
2.3	عدد قوارب النجاة المحوّطة كلياً (اللائحة III/31 ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 7.4)		.....
3.3	عدد قوارب النجاة المجهّزة بنظام ذاتي للتغذية الهوائية (اللائحة III/31 ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 8.4)		
4.3	عدد قوارب النجاة المحمية من الحرائق (اللائحة III/31 ومدونة أجهزة الإنقاذ ، البند 9.4)		.....
4	عدد قوارب النجاة المزوّدة بمحرك (المحتسبة ضمن مجموع عدد زوارق النجاة المبيّن في البندين 2 و 3 أعلاه)		.....
1.4	عدد قوارب النجاة المزوّدة بمصابيح كشّافة		.....

2 ***تفاصيل أجهزة الإنقاذ (تتمة)***

5	عدد زوارق الإنقاذ	.....
1.5	عدد الزوارق التي احتُسبَت ضمن مجموع عدد زوارق النجاة المبيّن في البندين 2 و 3 أعلاه	.....
6	أطواف النجاة	
1.6	أطواف النجاة المطلوب تزويدها بأجهزة إنزال معتمدة	
1.1.6	عدد أطواف النجاة	.....
2.1.6	عدد الأشخاص الذين تسعهم أطواف النجاة	.....
2.6	أطواف النجاة التي لا يتعيّن تزويدها بأجهزة إنزال معتمدة	
1.2.6	عدد أطواف النجاة	.....
2.2.6	عدد الأشخاص الذين تساعهم أطواف النجاة	.....
3.6	عدد أطواف النجاة التي تقتضيها اللائحة 4.1.31/III	.....
7	عدد عوامات الإنقاذ	.....
8	عدد سترات النجاة	.....
9	عدد بدلات الغطس	
1.9	مجموع العدد	.....
2.9	عدد البدلات التي تستوفي متطلبات سترات النجاة	.....
10	عدد البدلات الواقية من العوامل الجوية	.....

3 ***تفاصيل مرافق الراديو***

	البند	**المتوافرة فعلاً**
1	النُظُم الأساسية	
1.1	منشأة راديوية ذات تردد عالٍ جداً (VHF)	
1.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي	.....
2.1.1	مستقبِل خفارة النداء الانتقائي الرقمي	.....
3.1.1	جهاز مهاتفة راديوية	.....
2.1	منشأة راديوية ذات تردد متوسط (MF)	
1.2.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي	.....
2.2.1	مستقبِل خفارة النداء الانتقائي الرقمي	.....
3.2.1	جهاز مهاتفة راديوية	.....
3.1	منشأة راديوية ذات تردد متوسط/تردد عالٍ (MF/HF)	
1.3.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي	.....
2.3.1	مستقبِل خفارة النداء الانتقائي الرقمي	.....
3.3.1	جهاز هاتفي راديوي	.....
4.1	محطة أرضية على السفينة تقدّم خدمة ساتلية نقّالة معتمدة	.....
2	وسائل ثانوية للشروع في بثّ إنذارات الاستغاثة من السفينة إلى البر	.....
3	مرافق استقبال المعلومات عن السلامة البحرية (MSI) والمعلومات المتصلة بالبحث والإنقاذ	.....
4	منارة راديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ (EPIRB)	.....

3 ***تفاصيل مرافق الراديو (تتمة)***

5	جهاز هاتف راديوي للاتصالات المتبادلة يعمل على التردد العالي جداً	
1.5	جهاز هاتف راديوي محمول للاتصالات المتبادلة يعمل على التردد العالي جداً	.....
2.5	جهاز هاتف راديوي للاتصالات المتبادلة يعمل على التردد العالي جداً مثبّت في مركب النجاة	.....
6	أجهزة تحديد الموقع لأغراض البحث والإنقاذ	
1.6	أجهزة مُرسِلة – مجيبة رادارية للبحث والإنقاذ مستقّة لنقلها بسرعة إلى مركب النجاة	.....
2.6	أجهزة مُرسِلة – مجيبة رادارية للبحث والإنقاذ مستقّة في مركب النجاة	.....
3.6	أجهزة إرسال للبحث والإنقاذ تابعة لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن المستخدمة في عمليات البحث والإنقاذ مستقّة لنقلها بسرعة إلى مركب النجاة	.....
4.6	أجهزة إرسال للبحث والإنقاذ تابعة لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن المستخدمة في عمليات البحث والإنقاذ مستقّة في مركب النجاة	.....

4 ***الوسائل المستخدمة لضمان توافر المرافق الراديوية*** (اللائحتان IV/6.15 و 7.15)

1.4 تثنية المعدات .....

2.4 الصيانة على البر .....

3.4 قدرات الصيانة في البحر .....

5 ***تفاصيل النُظُم والمعدات الملاحية***

	البند	**المتوافرة فعلاً**
1.1	بوصلة مغنطيسية قياسية [2]	.....
2.1	بوصلة مغنطيسية احتياطية [2]	.....
3.1	بوصلة جيروسكوبية [2]	.....
4.1	مكرر الوجهة التي حددتها البوصلة الجيروسكوبية [2]	.....
5.1	مكرر الاتجاه الذي حددته البوصلة الجيروسكوبية [2]	.....
6.1	نظام ضبط الوجهة أو المسار [2]	.....
7.1	قرص أو أداة رصد الاتجاهات [2]	.....
8.1	وسيلة لتصحيح الوجهة والاتجاه	.....
9.1	أداة إرسال الوجهة (THD) [2]	.....
1.2	خرائط بحرية/نظام عرض الخرائط الإلكترونية والمعلومات (ECDIS) [3]	.....
2.2	ترتيبات توفير نسخة احتياطية من نظام عرض الخرائط الإلكترونية والمعلومات (ECDIS)	.....
3.2	مطبوعات ملاحية	.....
4.2	ترتيبات دعم للمطبوعات البحرية الإلكترونية	

5 *تفاصيل النُظُم والمعدات الملاحية (تتمة)*

1.3	جهاز استقبال لنظام عالمي للملاحة الساتلية/نظام أرضي للملاحة/جهاز استقبال لنُظُم ملاحة راديوية متعددة موجود على متن السفينة [3] [2]	.....
2.3	رادار على النطاق 9 غيغاهرتز [2]	.....
3.3	رادار ثانٍ (3 غيغاهرتز/9 غيغاهرتز[3]) [2]	.....
4.3	جهاز مساعد للتخطيط الراداري الأوتوماتي للموقع (ARPA) [2]	.....
5.3	جهاز مساعد للتتبع الأوتوماتي [2]	.....
6.3	جهاز مساعد ثانٍ للتتبع الأوتوماتي [2]	.....
7.3	جهاز مساعد للتخطيط الإلكتروني [2]	.....
1.4	نظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن (AIS)	.....
2.4	نظام تحديد هوية السفن وتتبعها من مسافة بعيدة	.....
1.5	مسجّل بيانات الرحلة (VDR) [3]	.....
2.5	مسجّل مبسّط لبيانات الرحلة (S-VDR) [3]	.....
1.6	أداة قياس السرعة والمسافة (عبر الماء) [2]	.....
2.6	أداة قياس السرعة والمسافة (سطحياً في الاتجاه الأمامي والمستعرض) [2]	.....
7	أداة سبر بالصدى [2]	.....
1.8	أجهزة تبيّن وضع الدفة والرفاس والدفع وخطوة الرفاس وأسلوب التشغيل [3] [2]	.....
2.8	جهاز يبيّن معدل الدوران [2]	.....
9	نظام استقبال الإشارات الصوتية [2]	.....
10	هاتف يتيح الاتصال بمركز التوجيه في حالات الطوارئ [2]	.....
11	مصباح إشارات نهارية [2]	.....
12	عاكس راداري [2]	.....
13	المدونة الدولية للإشارات	.....
14	المجلد III من الدليل الدولي الخاص بالبحث والإنقاذ في الجو والبحر (دليل IAMSAR)	.....
15	نظام إنذار الخفارة الملاحية في برج الملاحة (نظام BNWAS)	.....

نشهد أن السجل صحيح من جميع الوجوه .

صدر في .....

(مكان إصدار السجل)

....

(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض أصولاً الذي يُصدر السجل)*

(شعار أو خاتم الهيئة التي تُصدر السجل ، حسب الاقتضاء)"

[1] بالنسبة إلى السفن المبنية قبل 1 كانون الثاني/يناير 2009 ، ينبغي استخدام تصنيف التقسيم الداخلي المنطبق "C.1 و C.2 وC.3" .

[2] تجيز اللائحة 19/V وسائل بديلة تستوفي هذا المتطلّب . وفي حالة استخدام هذه الوسائل ، يجب تحديدها .

[3] يُحذَف ما لا ينطبق .

第 MSC.496(105)号决议

(2022 年 4 月 28 日通过)

《1974 年国际海上人命安全公约》修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第 28(b)条，

还忆及《1974 年国际海上人命安全公约》(“本公约”)第 VIII(b)条有关除第 I 章规定外适用的本公约附则修正程序，

在其第 105 届会议上，**审议了**按本公约第 VIII(b)(i)条提出和分发的本公约修正案，

1 按本公约第 VIII(b)(iv)条，**通过**本公约的修正案，其文本载于本决议附件；

2 按本公约第 VIII(b)(vi)(2)(bb)条，**决定**该修正案应于 2023 年 7 月 1 日被视为获得接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的本公约缔约国政府或拥有商船合计吨位数不少于世界商船总吨数 50%的缔约国政府已通知秘书长其反对该修正案；

3 **提请**本公约各缔约国政府注意，按本公约第 VIII(b)(vii)(2)条，该修正案在按上述第 2 段获得接受后，应于 2024 年 1 月 1 日生效；

4 **要求**秘书长，按本公约第 VIII(b)(v)条，将本决议及其附件中所载修正案文本的核正无误副本送交本公约所有缔约国政府；

5 **还要求**秘书长将本决议及其附件的副本分发给非本公约缔约国政府的本组织各会员。

附 件

《1974 年国际海上人命安全公约》修正案

第 II-1 章
构造—结构、分舱与稳性、机电设备

D 部分
电气设备

第 42 条 — 客船应急电源

1 第 2.2.2.3 项由以下替换：

“.3 第 IV/11.1.1 和 IV/11.1.2 条所要求的中频/高频无线电设备。”

第 43 条 — 货船应急电源

2 第 2.3.2.3 项由以下替换：

“.3 第 IV/11.1.1 和 IV/11.1.2 条所要求的中频/高频无线电设备。”

第 III 章
救生设备和装置

B 部分
对船舶和救生设备的要求

第 6 条 — 通信

3 第 1、2、2.1、2.1.1、2.1.2 和 2.2 款由以下替换：

“1 [保留]

2 [保留]”

第 IV 章
无线电通信

4 第 IV 章的文本由以下替换：

“A 部分
总 则

第 1 条 — 适用范围

1 除非另有明确规定，本章适用于本套规则所适用的所有船舶和 300 总吨及以上的货船。

2 本章不适用于在北美洲大湖区及其东至加拿大魁北克省蒙特利尔的圣朗贝尔船闸下游出口处为止的相连水域和支流内航行的船舶，而这些船舶在其它情况下须适用本套规则。

3 本章的规定并不妨碍遇险的任何船舶、救生艇筏或人员采用任何手段以引起注意、表明其位置和获得帮助。

第 2 条 — 术语和定义

1 就本章而言，各术语定义如下：

.1 *AIS-SART* 系指能够在 AIS 专用频率(161.975 MHz (AIS1)和 162.025 MHz (AIS2))上工作的自动识别系统搜救发射机。

.2 *驾驶室与驾驶室通信*系指在通常驾驶船舶的位置进行的船舶之间的安全无线电通信。

.3 *连续无线电值班*系指有关的无线电和守听值班不得中断，但当船舶接收能力由于自身通信而被削弱或阻塞时，或当设备处于定期保养或检查时引起的短暂间隔除外。

.4 *数字选择性呼叫(数字选呼)*系指使用数字编码，使一个无线电台能与另一个电台或一组电台建立联系和传递信息，并符合国际电联无线电通信部(ITU-R)有关建议的一种技术。

.5 *应急无线电示位标(EPIRB)*系指在 406.0-406.1 MHz 频段工作的、能够通过卫星向救助协调中心发射遇险警报和发射现场定位信号的发射机。

.6 *一般无线电通信*系指除遇险、紧急和安全通信以外的通信。

.7 *全球海上遇险和安全系统(GMDSS)*系指履行第 4.1.1 条中所列功能的系统。

.8 *GMDSS 识别码*系指可被传输以唯一识别船舶或其相关救助艇和救生艇筏的信息。这些识别码是船舶呼号、海上移动业务识别码(MMSI)、EPIRB 十六进制识别码、经认可的移动卫星业务识别码和设备系列号。

.9 *定位*系指发现遇险的船舶、航空器、救生艇筏或人员。

.10 *海上安全信息(MSI)*系指向船舶播发的航行和气象警告、气象预报和其它与安全有关的紧急信息。

.11 *雷达 SART* 系指在 9.2-9.5 GHz 频段内的雷达频率上工作的搜救应答器。

.12 *《无线电规则》*系指在任何特定时间补充《国际电信联盟章程》和《国际电信联盟公约》的《无线电规则》。

.13 *经认可的移动卫星业务*系指任何通过卫星系统运作并经本组织认可用于 GMDSS 的业务。

.14 *406 MHz 上的卫星业务*系指通过旨在检测在 406.0-406.1 MHz 频段内发射 EPIRBs 的具有全球可用性的卫星系统运作的业务。

.15 *A1 海区*系指至少由一个具有连续的数字选呼警报能力的甚高频(VHF)海岸电台的无线电话所覆盖的区域，该区域可由各缔约国政府界定。

.16 *A2 海区*系指除 A1 海区以外，至少由一个具有连续的数字选呼警报能力的中频(MF)海岸电台的无线电话所覆盖的区域，该区域可由各缔约国政府界定。

.17 *A3 海区*系指除 A1 和 A2 海区以外，由具有连续警报能力的船载船舶地球站支持的经认可的移动卫星业务所覆盖的区域。

.18 *A4 海区*系指 A1、A2 和 A3 海区以外的区域。

2 本章中使用的在《无线电规则》和可能经修正的《1979 年国际海上搜寻救助公约》中已定义的所有其它术语和缩写，与《无线电规则》和《搜救公约》所定义的含义相同。

第 3 条 — 免除

1 各缔约国政府认为，不背离本章的要求极为必要；但主管机关可准许个别船舶部分地或有条件地免除第 7 至 11 条的要求，只要：

.1 此类船舶符合第 4 条的功能要求；和

.2 主管机关已考虑到该免除对所有船舶安全服务的总体效率的影响。

2 只有在下列情况下才可准予第 1 款的免除：

.1 如果影响安全的条件致使完全适用第 7 至 11 条为不合理或不必要；或

.2 在特殊情况下，船舶在其设备所适合的一个或多个海区外进行单次航行。

3 各主管机关须向本组织报告按第 1 和 2 款所准予的所有免除，并阐明核准这些免除的理由。

第 4 条 — 功能要求

1 在海上航行的每艘船舶须能够：

.1 执行 GMDSS 功能，其中包括如下：

.1 由至少两台分开和独立的装置发送船对岸遇险警报，且每台装置须使用不同的无线电通信业务；

.2 接收岸对船遇险警报传送；

.3 发送和接收船对船遇险警报；

.4 发送和接收搜救协调通信；

.5 发送和接收现场通信；

.6 发送和接收定位信号；

.7 接收 MSI；

.8 发送和接收紧急和安全通信；和

.9 发送和接收驾驶室与驾驶室通信；和

.2 发送和接收一般无线电通信。

第 4-1 条 — 全球海上遇险和安全系统卫星提供者

海上安全委员会须决定依照本章的规定为 GMDSS 提供经认可的移动卫星业务的评估、认可、审查和监督的标准、程序和安排。

B 部分
缔约国政府的义务

第 5 条 — 提供无线电通信业务

1 各缔约国政府有义务，在其认为可行和必要时，充分考虑到本组织的建议，独自或与其它缔约国政府合作，为移动卫星业务和海上移动业务提供适当的岸基设施。这些业务是：

.1 经认可的移动卫星业务；

.2 406 MHz 上的卫星业务；

.3 在 156 MHz - 174 MHz 频带内的海上移动业务；

.4 在 4 000 kHz - 27 500 kHz 频带内的海上移动业务；和

.5 在 415 kHz - 535 kHz 及 1 605 kHz ~ 4 000 kHz 频带内的海上移动业务。

2 各缔约国政府有义务向本组织提供关于为其沿海指定海域建立的移动卫星业务和海上移动业务的岸基设施的有关资料。各缔约国政府还有义务在计划撤销任何这些业务或任何特定的岸基设施之前向本组织做出及时和充分地通知。

第 5-1 条 — GMDSS 识别码

1 本条适用于从事一切航行的所有船舶。

2 各缔约国政府有义务，确保做出适当安排，以登记 GMDSS 识别码，并向救助协调中心全天 24 小时提供关于这些识别码的信息。缔约国政府须酌情向保存这些识别码登记的国际组织，诸如国际电联海事移动接入和检索系统(MARS)通报所分配的识别码。

C 部分
船舶要求

第 6 条 — 无线电装置

1 每艘船舶须设有在其整个预定航程中均能符合第 4 条所述功能要求的无线电装置，并

且除非按第 3 条已获免除，须符合第 7 条的要求以及根据在预定航行中所通过的一个或数个海区酌情符合第 8、9、10 或 11 条的要求。

2 每台无线电装置须：

.1 安装的方式是其正常使用不受机械、电气或其它干扰源的有害干扰影响，且避免与其它设备和系统的电磁兼容性和产生有害的相互影响；

.2 安装在确保最大程度的安全和操作有效性的位置；

.3 加以保护，防止受水、极端温度变化和其它不利环境条件的有害影响；

.4 配备独立于主电源和应急电源的可靠的、永久布置的电气照明，为操纵无线电装置的无线电控制台提供足够的亮度；和

.5 清楚地标明无线电装置操作员使用的 GMDSS 识别码(如适用)。

3 航行安全所需的甚高频无线电话频道控制器须设在驾驶室中便于指挥台使用之处，如果必要，须备有能从驾驶室两翼进行无线电通信的设施。可用便携式甚高频设备来满足后一要求。

4 在客船上，遇险控制板须安装在指挥台，其须：

.1 设有一个单独按钮，当按下这个按钮时，船上所有具有遇险警报功能的无线电装置均发出遇险警报，或者在各个独立装置上各设有一个按钮；

.2 只要任何一个或多个按钮被按下，有清晰的视觉显示；和

.3 设有防止第 4.1 和 4.2 项中所指单个或多个按钮被意外操作的装置。

5 在客船上，如果应急无线电示位标被用作发送遇险警报的辅助方式且不能从遇险控制板被遥控启动，则可接受在操舵室指挥台附近安装一个附加的应急无线电示位标。

6 在客船上，遇险报警控制板须安装在指挥台，其：

.1 须能对船上收到的任何一个或多个遇险警报给出视觉和听觉指示；

.2 须表明该遇险警报是通过何种无线电通信业务收到的；和

.3 可与第 4 款中所指的遇险控制板合并使用。

第 7 条 — 无线电设备：总则

1 每艘船舶须设有：

.1 一台能够为遇险、紧急和安全通信目的进行发送和接收的甚高频无线电装置:

.1 在 156.525 MHz(第 70 频道)频率上的数字选呼。在通常驾驶船舶的位置上，它能在第 70 频道上启动遇险警报的发送；和

.2 在 156.300 MHz(第 6 频道)、156.650 MHz(第 13 频道)和 156.800 MHz(第 16 频道)频率上的无线电话；

.2 一台能在甚高频第 70 频道上保持连续数字选呼值班的无线电装置，该装置可以与第 1.1 项所要求的功能分开或相结合；

.3 一台雷达 SART 或一台 AIS-SART，其：

.1 须存放在容易使用的地方；和

.2 可以是第 2.1 或 3.1 项要求的装置之一；

.4 能够在船舶所从事的整个航程中接收 MSI 和搜救相关信息的接收器；

.5 一台应急无线电示位标，其须：

.1 安装在易于接近的位置；

.2 能随时由人工拆下并能由一人携入救生艇筏；

.3 当船舶沉没时能自由漂浮，并在浮起时能自动启动；和

.4 能人工启动；和

.6 一台在 156 MHz - 174 MHz 频带的工作频率上工作的能够发送和接收一般无线电通信的无线电装置。此要求可由对第 1.1 项要求的设备增加该功能来满足。

2 每艘 300 总吨及以上但小于 500 总吨的货船至少须配备：

.1 一台雷达 SART 或一台 AIS-SART；和

.2 两台双向甚高频无线电话装置。

3 每艘客船和每艘 500 总吨及以上的货船至少须配备：

.1 每舷上一台雷达 SART 或一台 AIS-SART；和

.2 三台双向甚高频无线电话装置。

4 第 2.2 和 3.2 项要求的双向甚高频无线电话装置可以是便携式的或安装在救生艇筏内。便携式装置可存放在驾驶室。

5 第 2.1 或 3.1 项要求的雷达 SARTs 或 AIS-SARTs 须存放在能迅速将其放入任何救生艇筏(第 III/31.1.4 条要求的救生筏除外)的位置处。或者，每艘救生艇筏(第 III/31.1.4 条要求的救生筏除外)中须存放一台雷达 SART 或 AIS-SART。在至少配有两台雷达 SARTs 或 AIS-SARTs 并配备了自由降落救生艇的船舶上，其中一台雷达 SART 或 AIS-SART 须存放在一艘自由降落救生艇内，另一台存放在紧靠驾驶室的位置，以便能在船上使用，并能随时转移至任何其他救生艇筏(第 III/31.1.4 条要求的救生筏除外)上。

6 每艘客船均须设有从通常驾驶船舶的位置使用航空频率 121.5 MHz 和 123.1 MHz 为搜寻和救助进行现场双向无线电通信的设备。这些设备可以是便携式的。

第 8 条 — 无线电设备：A1 海区

1 每艘在 A1 海区范围内航行的船舶，除满足第 7 条的要求之外，还须配备这样的 1 台无线电装置，它能利用以下方式从通常驾驶船舶的位置启动发出船对岸遇险警报：

.1 通过卫星业务在 406 MHz 频率上工作；或

.2 如果船舶在装备了数字选呼的中频海岸电台覆盖的区域内航行，使用数字选呼在中频频段上工作；或

.3 使用数字选呼在高频频段上工作；或

.4 通过经认可的移动卫星业务船舶地球站工作。

2 第 1.1 项中的要求可由以下设备来满足：

.1 第 7.1.5 条要求的 EPIRB 安装在通常驾驶船舶的位置附近，但在紧急情况下仍能自由漂浮在船舶之外的位置；或

.2 第 7.1.5 条要求的在船舶上其他位置的 EPIRB，只要该 EPIRB 具有安装在通常驾驶船舶的位置附近的遥控启动装置；或

.3 通常驾驶船舶的位置附近的第二台 EPIRB。

第 9 条 — 无线电设备：A2 海区

1 每艘在 A2 海区范围内航行的船舶，除满足第 7 条的要求之外，还须配备：

.1 一台能在下述频率上为遇险、紧急和安全通信目的进行发送和接收的中频无线电装置：

.1 使用数字选呼在 2 187.5 kHz 频率上工作；和

.2 使用无线电话在 2 182 kHz 频率上工作；

.2 一台能在 2 187.5 kHz 频率上保持连续数字选呼值班的无线电装置。该装置可以与第 1.1 项所要求的功能分开或相结合；和

.3 利用以下方式通过除中频以外的无线电业务启动发出船对岸遇险警报的辅助装置：

.1 通过卫星业务在 406 MHz 频率上工作；或

.2 使用数字选呼在高频频段上工作；或

.3 通过经认可的移动卫星业务船舶地球站工作。

2 须能够从通常驾驶船舶的位置通过第 1.1 和 1.3 项所规定的无线电装置启动发出遇险警报。

3 第 1.3.1 项中的要求可由以下设备来满足：

.1 第 7.1.5 条要求的 EPIRB 安装在通常驾驶船舶的位置附近，但在紧急情况下仍能自由漂浮在船舶之外的位置；或

.2 第 7.1.5 条要求的在船舶上其他位置的 EPIRB，只要该 EPIRB 具有安装在通常驾驶船舶的位置附近的遥控启动装置；或

.3 通常驾驶船舶的位置附近的第二台 EPIRB。

4 此外，船舶须能使用下列设备发送和接收一般无线电通信：

.1 一台在 1 605 kHz ~ 4 000 kHz 或 4 000 kHz ~ 27 500 kHz 频带的工作频率上工作的无线电装置。此要求可由对第 1.1 项要求的设备增加该功能来满足；或

.2 一个经认可的移动卫星业务船舶地球站。

第 10 条 — 无线电设备：A3 海区

1 每艘在 A3 海区范围内航行的船舶，除满足第 7 条的要求之外，还须配备：

.1 一个经认可的移动卫星业务船舶地球站，它能够：

.1 发送和接收遇险、紧急和安全通信；

.2 启动发出并接收遇险优先呼叫；和

.3 保持岸对船遇险警报传送值班，包括对专门界定的地理区域的遇险警报值班；

.2 一台能在下述频率上为遇险、紧急和安全通信目的进行发送和接收的中频无线电装置：

.1 使用数字选呼在 2,187.5 kHz 频率上工作；和

.2 使用无线电话在 2,182 kHz 频率上工作；

.3 一台能在 2,187.5 kHz 频率上保持连续数字选呼值班的无线电装置。该装置可以与第 1.2 项所要求的功能分开或相结合；和

.4 利用以下方式的无线电业务启动发出船对岸遇险警报的辅助装置：

.1 通过卫星业务在 406 MHz 频率上工作；或

.2 使用数字选呼在高频频段上工作；或

.3 通过一个额外的船舶地球站上的经认可的移动卫星业务。

2 须能够从通常驾驶船舶的位置通过第 1.1、1.2 和 1.4 项所规定的无线电装置启动发出遇险警报。

3 第 1.4.1 项中的要求可由以下设备来满足：

.1 第 7.1.5 条要求的 EPIRB 安装在通常驾驶船舶的位置附近，但在紧急情况下仍能自由漂浮在船舶之外的位置；或

.2 第 7.1.5 条要求的在船舶上其他位置的 EPIRB，只要该 EPIRB 具有安装在通常驾驶船舶的位置附近的遥控启动装置；或

.3 通常驾驶船舶的位置附近的第二台 EPIRB。

4 此外，船舶须能使用下列设备发送和接收一般无线电通信：

.1 一个经认可的移动卫星业务船舶地球站；或

.2 一台在 1,605 kHz ~ 4,000 kHz 或 4,000 kHz ~ 27,500 kHz 频带的工作频率上工作的无线电装置。

5 第 4.1 和 4.2 项中的要求可由分别对第 1.1 或 1.2 项要求的设备增加该功能来满足。

第 11 条 — 无线电设备：A4 海区

1 每艘在 A4 海区范围内航行的船舶，除满足第 7 条的要求之外，还须配备：

.1 一台能在 1,605 kHz ~ 4,000 kHz 和 4,000 kHz ~ 27,500 kHz 频带的工作频率上工作的为遇险、紧急和安全通信目的进行发送和接收的中频/高频无线电装置：

.1 使用数字选呼；和

.2 使用无线电话；

.2 能在 2,187.5 kHz、8,414.5 kHz 频率上以及至少在数字选呼频率 4,207.5 kHz、6,312 kHz、12,577 kHz 或 16,804.5 kHz 中的一个频率上保持数字选呼值班的设备；在任何时候须均能选择这些数字选呼中的任一频率用于遇险、紧急和安全通信目的。该设备可以与第 1.1 项所要求的设备分开或相结合；和

.3 通过卫星业务在 406 MHz 频率上启动发出船对岸遇险警报的辅助装置。

2 此外，船舶须能通过在 1,605 kHz ~ 4,000 kHz 和 4,000 kHz ~ 27,500 kHz 频带的工作频率上工作的无线电装置发送和接收一般无线电通信。此要求可通过对第 1.1 项所要求的设备增加该功能来满足。

3 须能够从通常驾驶船舶的位置通过第 1.1 和 1.3 项所规定的无线电装置启动发出遇险警报。

4 第 1.3 项中的要求可由以下设备来满足：

.1 第 7.1.5 条要求的 EPIRB 安装在通常驾驶船舶的位置附近，但在紧急情况下仍能自由漂浮在船舶之外的位置；或

.2 第 7.1.5 条要求的在船舶上其他位置的 EPIRB，只要该 EPIRB 具有安装在通常驾驶船舶的位置附近的遥控启动装置；或

.3 通常驾驶船舶的位置附近的第二台 EPIRB。

第 12 条 — 值班

1 每艘船舶在海上时均须保持为遇险、紧急和安全通信目的的连续无线电值班：

.1 对甚高频数字选呼的第 70 频道保持连续值班；

.2 如果船舶根据第 9.1.1 或 10.1.2 条的要求装有中频无线电装置，须对数字选呼频率 2,187.5 kHz 保持连续值班；

.3 如果船舶根据第 11.1.2 条的要求装有中频/高频无线电装置，须对数字选呼频率 2,187.5 kHz 和 8,414.5 kHz 保持连续值班，并至少视一天中的时间和

船舶所在的地理位置对数字选呼频率 4,207.5 kHz、6,312 kHz、12,577 kHz 和 16,804.5 kHz 中的一个频率上保持连续值班。此值班可通过扫描接收机来保持；和

.4 如果船舶根据第 10.1.1 条的要求装有经认可的移动卫星业务船舶地球站，对卫星岸对船遇险警报传送保持连续值班。

2 每艘船舶在海上时，须在向该船舶航行区域发布海上安全信息和搜救相关信息的适当频率上，对海上安全信息和搜救相关信息的播报保持无线电值班。

3 每艘船舶在海上时，如实际可行，须在通常驾驶船舶的位置对以下保持连续守听值班：

.1 甚高频的第 16 频道；和

.2 该船舶航行区域的用于紧急和安全通信的其他适当频率。

第 13 条 — 电源

1 当船舶在海上时，须始终可获得足够的电源供无线电装置工作，并对作为无线电装置备用电源组成部分的任何蓄电池进行充电。

2 每艘船舶须配备一个或多个备用电源，当船舶主电源和应急电源出现故障时，向无线电装置供电，以便进行遇险、紧急和安全通信。该备用电源须能同时供电给第 7.1.1 条所要求的甚高频无线电装置，以及根据船舶航行的海区所配备的第 9.1.1 或 10.1.2 条所要求的中频无线电装置、第 11.1.1 条所要求的中频/高频无线电装置，或第 10.1.1 条所要求的船舶地球站，并供电给第 4、5 和 8 款所提及的任何附加负载，其供电时间至少为：

.1 对于设有应急电源的船舶，如果应急电源完全符合第 II-1/42 或 43 条的有关规定，包括向无线电装置供电，1 小时；和

.2 对于没有配备完全符合第 II-1/42 或 43 条的有关规定的应急电源(包括向无线电装置供电)的船舶，6 小时。

该备用电源不必同时向各自独立的高频和中频无线电装置供电。

3 该备用电源须独立于船舶的推进动力及船舶电力系统。

4 除甚高频无线电装置之外，如果第 2 款所提及的两个或两个以上其它无线电装置能够与备用电源相连，须能根据情况在第 2.1 或 2.2 项所规定的时间内，同时向甚高频无线电装置和下述装置供电：

.1 能同时与该备用电源相连的所有其它无线电装置；或

.2 如果其它无线电装置中仅一台可同时和甚高频无线电装置一起与该备用电源相连，则其它无线电装置中的耗电量最大的一台。

5 该备用电源可用来向第 6.2.4 条所要求的电气照明供电。

6 如果一个备用电源是由一个或多个可充电的蓄电池组成，则：

.1 须设有对这些蓄电池自动充电的装置，该装置须能在 10 小时内通过充电使蓄电池达到最小容量要求；和

.2 当船舶不在海上时，须在不超过 12 个月的间隔期内使用适当的方法检查蓄电池或蓄电池组的容量。

7 作为备用电源的蓄电池的位置和安装须确保：

.1 最有效的使用；

.2 合理的寿命；

.3 合理的安全；

.4 不论充电与否，蓄电池的温度须保持在出厂说明书规定的范围内；和

.5 在任何气候条件下，完全充电的蓄电池须至少满足所要求的最少工作小时数。

8 如果为确保其适当的性能，需要将船舶导航或其它设备的信息连续输入到包括第 18 条所述的导航接收装置在内的本章所要求的无线电装置中，须备有能确保在船舶主电源或应急电源发生故障时能继续提供此类信息的装置。

第 14 条 — 性能标准

本章适用的所有设备均须为主管机关认可的类型。这些设备符合的相应性能标准不得低于本组织通过的性能标准。

第 15 条 — 维护保养要求

1 设备的设计须使主要部件易于更换而无需仔细地重新校准或调整。

2 若适用，设备的构造和安装须便于进行检查和船上维修。

3 考虑到本组织的建议，须备有足够的资料，以便对设备进行正确的操作和维护保养。

4 须备有足够的工具和备件以便能对设备进行维护保养。

5 主管机关须确保本章要求的无线电设备得到维护保养，以保证第 4 条规定的功能要求的有效性，并符合对这些设备所建议的性能标准。

6 在 A1 或 A2 海区内航行的船舶，须采用由主管机关认可的诸如使用双套设备、岸基保养或海上电子维修能力等方法，或综合使用上述方法来确保功能要求的有效性。

7 在 A3 或 A4 海区内航行的船舶，须采用由主管机关认可的诸如使用双套设备、岸基保养或海上电子维修能力等至少两种方法的组合，以确保功能要求的有效性。

8 尽管须采取一切合理措施使设备保持有效的工作状态，以确保符合第 4 条规定的所有功能要求，但是，只要船舶能够执行所有的遇险、紧急和安全功能，在第 4.1.2 条所要求的用于提供一般无线电通信的设备发生故障时，不得认为该船舶已不适航，或者以此为由，将船舶延误在缺乏随时可用的维修设施的港口。

9 应急无线电示位标须：

.1 在船上或在经核准的测试站，对操作效率的各方面进行年度测试，特别注重在以下时间间隔里核查工作频率上的发射、编码和登记：

.1 在客船上，在“客船安全证书”到期之前的三个月内；和

.2 在货船上，在“货船安全无线电证书”到期之前的三个月内，或周年日之前或之后的三个月内；和

.2 在保养间隔不超过五年的前提下，在经认可的岸上保养设施中进行。

第 16 条 — 无线电人员

1 每艘船舶均须配有令主管机关满意的、能胜任遇险、紧急和安全通信的人员。这些人员须持有《无线电规则》中规定的适当证书。在遇险时，须指定其中任何一人担负通信的主要责任。

2 在客船上，须至少指派一名第 1 款要求的合格人员在遇险时仅履行通信的职责。

第 17 条 — 无线电记录

须在船上保持一份令主管机关满意并符合《无线电规则》要求的记录，记载对海上人员安全可能有重要影响的与无线电通信业务有关的一切事件。

第 18 条 — 船位更新

1 本章所适用的船舶上配备的、能将船位自动纳入到遇险警报中的所有双向通信设备，均须自动从所设有的内部或外部导航接收机中提供该信息。

2 如果内部或外部导航接收机发生故障，则船位以及确定该船位的时间须按不超过四小时的间隔期进行手动更新，以便随时可通过上述设备发送。”

第 V 章
航行安全

第 19-1 条 — 船舶远程识别与跟踪

5 第 4.1 和 4.2 项由以下替换：

“4.1 如下船舶须配备一个自动发送第 5 款规定的信息的系统：

.1 2008 年 12 月 31 日或以后建造的船舶；

.2 2008 年 12 月 31 日以前建造和持证在下列海区营运的船舶：

.1 第 IV/2.1.15 和 IV/2.1.16 条定义的 A1 和 A2 海区；或

.2 第 IV/2.1.15、IV/2.1.16 和 IV/2.1.17 条定义的 A1、A2 和 A3 海区，

不晚于 2008 年 12 月 31 日以后的第一次无线电设备检验；

.3 2008 年 12 月 31 日以前建造和持证在第 IV/2.1.15、IV/2.1.16、IV/2.1.17 和 IV/2.1.18 条定义的 A1、A2、A3 和 A4 海区营运的船舶，不晚于 2009 年 7 月 1 日以后的第一次无线电设备检验。但是，这些船舶在 A1、A2 和 A3 海区营运期间须遵守上述第.2 项的规定。

4.2 不管建造日期如何，配备第 19.2.4 条定义的自动识别系统(AIS)和专门在第 IV/2.1.15 条定义的 A1 海区作业的船舶毋须被要求遵守本条的规定。”

附 录

证书

6　　附件附录中所载客船安全证书、货船安全设备证书、货船安全无线电证书、核能客船安全证书和核能货船安全证书，包括相关的客船安全设备记录(格式 P)、货船安全设备记录(格式 E)、货船安全无线电设备记录(格式 R)和货船安全设备记录(格式 C)的现有格式由以下替换：

"客船安全证书格式

客船安全证书

本证书须附有客船安全设备记录(格式 P)

(公章) *(国家)*

供*一次国际航行/短程国际航行*[1]用

本证书由 _____

(经授权的人员或组织)

根据 _____ 政府授权

(国家名称)

按照经修正的**《1974 年国际海上人命安全公约》**的规定签发

***船舶资料*[2]**

船名 .....
船舶编号或呼号.....
船籍港.....
总吨位.....
核准船舶营运的海区(第 IV/2 条)[3] .....
IMO 编号.....
建造日期：
建造合同日期.....
安放龙骨或处于类似建造阶段的日期 .....
交船日期.....
(如适用)重大改建或改装或改造开始之日期.....

须填上全部适用日期。

兹证明：

1 该船业已按公约第 I/7 条的要求进行了检验。

2 检验表明：

2.1 该船在以下方面符合公约的要求：

.1 结构、主机和辅机、锅炉及其它压力容器；
.2 水密分舱布置及细节；
.3 下列分舱载重线：

核定并勘划于舯部两舷的分舱载重线(第 II-1/18 条)[4]	**干舷**	**当载客处所包括下列备用处所在内时适用**
P1	……	……
P2	……	……
P3	……	……

2.2 该船符合公约第 II-1 章 G 部分要求，使用.....作为燃料/不适用[1]；

2.3 该船在构造防火、消防安全系统及设备和防火控制图方面符合公约的要求；

2.4 救生设备和救生艇、救生筏和救助艇设备系按照公约的要求配备；

2.5 该船按照公约的要求配备了抛绳设备；

2.6 该船在无线电装置方面符合公约的要求；

2.7 救生设备中配备和使用的无线电装置的功能符合公约的要求；

2.8 该船符合公约在船载导航设备、引航员登离船装置及航海出版物方面的要求；

2.9 该船按照公约及现行《国际海上避碰规则》的要求配备了航行灯、号型和发出声响信号及遇险信号的设备；

2.10 该船所有其它方面均符合公约的有关要求。

2.11 该船曾经/没有[1]遵照公约第 II-1/55 / II-2/17 / III/38[1]条经过替代设计和布置；

2.12 机电设备/防火/救生设备和装置[1]的替代设计和布置的批准文件附于/没有附于[1]本证书之后。

3 已经/没有[1]签发免除证书。

本证书有效期限至 ..... *止。*

本证书所依据之检验的完成日期为..... *(年/月/日)*

本证书签发于.....

(发证地点)

....

(发证日期) *(经授权的发证官员签字)*

(发证机关盖章或钢印)

---

1 不适用者划去。

2 船舶资料亦可横向排列于方格中。

3 对于核准在 A3 海区营运的船舶，在括号中标明经认可的移动卫星业务。

4 对于 2009 年 1 月 1 日以前建造的船舶，应使用适用的“C.1、C.2 和 C.3”的分舱标志。

客船安全设备记录
(格式 P)

为符合经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》的设备记录

1 ***船舶资料***

船名 .....
船舶编号或呼号.....
核准搭载的乘客数 .....
合格的无线电设备操作人员的最少定员数.....

2 ***救生设备明细表***

1	已配备救生设备人员的总数：	……..……	
		左舷	**右舷**
2	救生艇的总数	..……	..……
2.1	救生艇可容纳人员的总数	..……	..……
2.2	半封闭救生艇的数量(第 III/21 条和《救生设备规则》第 4.5 节)	..……	..……
2.3	自扶正半封闭救生艇的数量(第 III/43 条 [1])	..……	..……
2.4	全封闭救生艇的数量(第 III/21 条和《救生设备规则》第 4.6 节)	..……	..……
2.5	其它救生艇		
2.5.1	数量	..……	..……
2.5.2	类型	..……	..……
3	(上述救生艇总数包括的)机动救生艇的数量	……	
3.1	装有探照灯的救生艇的数量	……	
4	救助艇的数量	……	
4.1	上述救生艇总数中舢板的数量	……	
4.2	快速救助艇的数量	……	
5	救生筏		
5.1	需要经认可的降放装置的救生筏		
5.1.1	救生筏的数量	……	
5.1.2	救生筏可容纳的人数	……	
5.2	不需要经认可的降落装置的救生筏		
5.2.1	救生筏的数量	……	
5.2.2	救生筏可容纳的人数	……	

2 ***救生设备明细表(续)***

6	海上撤离系统(MES)的数量	……
6.1	使用海上撤离系统的救生筏的数量	……
6.2	海上撤离系统可搭载的人数	……
7	浮具	
7.1	浮具的数量	……
7.2	可承载的人数	……
8	救生圈的数量	……
9	救生衣的数量(总数)	……
9.1	成人救生衣的数量	……
9.2	儿童救生衣的数量	……
9.3	婴儿救生衣的数量	……
10	救生服	……
10.1	总数	……
10.2	符合救生衣要求的救生服的数量	……
11	抗暴露服的数量	……
12	保温用具的数量 [2]	……

3 ***无线电设备明细表***

项 目		实际配备
1	主系统	
1.1	甚高频(VHF)无线电装置	
1.1.1	数字选择性呼叫(DSC)编码器	……
1.1.2	数字选择性呼叫(DSC)值班接收机	……
1.1.3	无线电话	……
1.2	中频(MF)无线电装置	
1.2.1	数字选择性呼叫(DSC)编码器	……
1.2.2	数字选择性呼叫(DSC)值班接收机	……
1.2.3	无线电话	……
1.3	中频/高频(MF/HF)无线电装置	
1.3.1	数字选择性呼叫(DSC)编码器	……
1.3.2	数字选择性呼叫(DSC)值班接收机	……
1.3.3	无线电话	……
1.4	经认可的移动卫星业务船舶地球站	……
2	启动发出船对岸遇险警报的辅助装置	……
3	用于接收海上安全信息和搜救相关信息的设施	……

3 *无线电设备明细表(续)*

4	应急无线电示位标(EPIRB)	……
5	双向甚高频无线电话装置	
5.1	便携式双向甚高频无线电话装置	……
5.2	安装在救生艇筏中的双向甚高频无线电话装置	……
6	搜救定位装置	
6.1	为迅速放置于救生艇筏中而存放的雷达搜救应答器(雷达 SART)	……
6.2	存放在救生艇筏中的雷达搜救应答器(雷达 SART)	……
6.3	为迅速放置于救生艇筏中而存放的自动识别系统搜救发射机(AIS-SART)	……
6.4	存放在救生艇筏中的自动识别系统搜救发射机(AIS-SART)	……

4 *用于确保无线电设备有效性的方法*(第 IV/15.6 和 15.7 条)

4.1 双套设备.....
4.2 岸基保养.....
4.3 海上保养能力.....

5 *导航系统和设备明细表*

项 目		实际配备
1.1	标准磁罗经[3]	……
1.2	备用磁罗经[3]	……
1.3	电罗经[3]	……
1.4	电罗经艏向复示器[3]	……
1.5	电罗经方位复示器[3]	……
1.6	艏向或航迹控制系统[3]	……
1.7	哑罗经或罗经方位仪[3]	……
1.8	艏向和方位修正仪	……
1.9	艏向传送装置(THD)[3]	……
2.1	海图/电子海图显示和信息系统(EDICS)[4]	……
2.2	电子海图显示和信息系统(EDICS)的备份布置	……
2.3	航海出版物	……
2.4	电子航海出版物的备份布置	……
3.1	全球卫星导航系统/地面无线电导航系统接收机/多系统船载无线电导航接收机[3、4]	……

5 ***导航系统和设备明细表****(续)*

3.2	9GHz 雷达 [3]	.....
3.3	副雷达(3GHz /9GHz [4]) [3]	.....
3.4	自动雷达标绘仪(ARPA) [3]	.....
3.5	自动跟踪仪 [3]	.....
3.6	副自动跟踪仪 [3]	.....
3.7	电子标绘仪 [3]	.....
4.1	自动识别系统(AIS)	.....
4.2	远程识别与跟踪系统	.....
5	航行数据记录仪(VDR)	.....
6.1	(水中)航速和距离测量仪 [3]	.....
6.2	(船舶首向和侧向对地)航速和距离测量仪 [3]	.....
7	回声测深仪 [3]	.....
8.1	舵、螺旋桨、推力、螺距和操作模式显示器 [3、4]	.....
8.2	回转速率指示器 [3]	.....
9	声响接收系统 [3]	.....
10	通向应急操舵位置的电话 [3]	.....
11	白昼信号灯 [3]	.....
12	雷达反射器 [3]	.....
13	《国际信号规则》	.....
14	《国际空中和海上搜救手册》第 III 卷	.....
15	驾驶台航行值班报警系统(BNWAS)	.....

兹证明本记录全部正确无误。

本记录签发于.....

(本记录签发地点)

....

(发证日期) *(经正式授权的记录签发官员签字)*

(签发机关盖章或钢印)

---

1 参见《安全公约》1983 年修正案(第 MSC.6(48)号决议)，该修正案适用于在 1986 年 7 月 1 日或以后但在 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶。

2 《救生设备规则》第 4.1.5.1.24、4.4.8.31 和 5.1.2.2.13 款要求者除外。

3 根据第 V/19 条，允许使用替代手段满足此要求。如果使用了其它手段，须具体列明。

4 不适用者划去。

1 船舶资料亦可横向排列于方格中。

货船安全设备证书格式

货船安全设备证书

本证书须附有货船安全设备记录(格式 E)

(公章) *(国家)*

本证书由 _____
(经授权的人员或组织)

根据 _____ 政府授权
(国家名称)

按照经修正的**《1974 年国际海上人命安全公约》**的规定签发

船舶资料 [1]

船名 .....
船舶编号或呼号 .....
船籍港.....
总吨位.....
载重量(公吨) [2].....
船舶长度(第 III/3.12 条).....
IMO 编号 .....

船型 [3]

散货船
油船
化学品船
气体运输船
除任何上述船舶以外的货船

安放龙骨或处于类似建造的日期，或
(如适用)重大改建或改装或改造开始之日期.....

兹证明：

1 该船业已按公约第 I/8 条的要求进行了检验。

2 检验表明：

2.1 该船符合公约关于消防安全系统及设备和防火控制图的要求；

2.2 救生设备和救生艇、救生筏和救助艇设备系按照公约的要求配备；

2.3 该船按公约的要求配备了抛绳设备；

2.4 该船符合公约在船载导航设备、引航员登离船装置及航海出版物方面的要求；

2.5 该船按照公约及现行《国际海上避碰规则》的要求配备了航行灯、号型和发出声响信号及遇险信号的设备；

2.6 该船在所有其它方面均符合公约的有关要求；

2.7 该船曾经/没有[3]遵照公约第 II-2/17 / III/38 条[3]经过替代设计和布置；

2.8 防火/救生设备与装置[3]的替代设计和布置的批准文件附于/没有附于[3]本证书之后。

3 该船在..... 航区范围内按照第 III/26.1.1.1[4] 条营运。

4 已经/没有[3]签发免除证书。

本证书有效期限至 ..... 止。

本证书所依据之检验的完成日期为..... *(年/月/日)*

本证书签发于.....
(发证地点)

....
(发证日期) *(经授权的发证官员签字)*

(发证机关盖章或钢印)

---

1 船舶资料亦可横向排列于方格中。

2 仅适用于油船、化学品船和气体运输船。

3 不适用者划去。

4 参见《安全公约》1983 年修正案(第 MSC.6(48)号决议)，该修正案适用于在 1986 年 7 月 1 日或以后但在 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶。

货船安全设备记录
(格式 E)

为符合经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》的设备记录

1 *船舶资料*

船名 .....
船舶编号或呼号.....

2 *救生设备明细表*

1	已配备救生设备的人员的总数：	.....	
		左舷	**右舷**
2	吊架降落式救生艇的总数	.....	.....
2.1	吊架降落式救生艇可容纳人员的总数	.....	.....
2.2	自扶正半封闭救生艇的数量(第 III/43 条 [1])	.....	.....
2.3	全封闭救生艇的数量(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.6 节)	.....	.....
2.4	自备空气补给系统的救生艇的数量(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.8 节)	.....	.....
2.5	耐火救生艇的数量(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.9 节)	.....	.....
2.6	其它救生艇	.....	.....
2.6.1	数量	.....	.....
2.6.2	类型	.....	.....
3	自由降落救生艇的总数	.....	
3.1	自由降落救生艇可容纳人员的总数	.....	
3.2	全封闭救生艇的数量(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.7 节)	.....	
3.3	自备空气补给系统的救生艇的数量(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.8 节)	.....	
3.4	耐火救生艇的数量(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.9 节)	.....	
4	机动救生艇的数量(包括在上述 2 和 3 救生艇总数之内)	.....	
4.1	装有探照灯的救生艇的数量	.....	
5	救助艇的数量	.....	
5.1	包括在上述 2 和 3 救生艇总数之内的艇的数量	.....	

2 *救生设备明细表(续)*

6	救生筏	
6.1	需要经认可的降落装置的救生筏	
6.1.1	救生筏的数量	……
6.1.2	救生筏可容纳的人数	……
6.2	不需要经认可的降落装置的救生筏	
6.2.1	救生筏的数量	……
6.2.2	救生筏可容纳的人数	……
6.3	第 III/31.1.4 条要求的救生筏数量	……
7	救生圈的数量	……
8	救生衣的数量	……
9	救生服	
9.1	总数	……
9.2	符合救生衣要求的救生服的数量	……
10	抗暴露服的数量	……

3 *导航系统和设备明细表*

项 目		实际配备
1.1	标准磁罗经 [2]	……
1.2	备用磁罗经 [2]	……
1.3	电罗经 [2]	……
1.4	电罗经艏向复示器 [2]	……
1.5	电罗经方位复示器 [2]	……
1.6	艏向或航迹控制系统 [2]	……
1.7	哑罗经或罗经方位仪 [2]	……
1.8	艏向和方位修正仪	……
1.9	艏向传送装置(THD) [2]	……
2.1	海图/电子海图显示和信息系统(ECDIS)[3]	……
2.2	海图/电子海图显示和信息系统(ECDIS)的备份布置	……
2.3	航海出版物	……
2.4	电子航海出版物的备份布置	……
3.1	全球卫星导航系统/地面无线电导航系统接收机/多系统船载无线电导航接收机 [2,3]	……

3 ***导航系统和设备明细表****(续)*

3.2	9 GHz 雷达 [2]	.....
3.3	副雷达(3 GHz/9 GHz[3]) [2]	.....
3.4	自动雷达标绘仪(ARPA) [2]	.....
3.5	自动跟踪仪 [2]	.....
3.6	副自动跟踪仪 [2]	.....
3.7	电子标绘仪 [2]	.....
4.1	自动识别系统(AIS)	.....
4.2	远程识别与跟踪系统	.....
5.1	航行数据记录仪(VDR) [3]	.....
5.2	简化航行数据记录仪(S-VDR) [3]	.....
6.1	(水中)速度和距离测量仪 [2]	.....
6.2	(船舶首向和侧向对地)速度和距离测量仪 [2]	.....
7	回声测深仪 [2]	.....
8.1	舵、推进器、推力、螺距和运行模式显示器 [2、3]	.....
8.2	回转速率指示器 [2]	.....
9	声响接收系统 [2]	.....
10	通向应急操舵位置的电话 [2]	.....
11	日光信号灯 [2]	.....
12	雷达反射器 [2]	.....
13	《国际信号规则》	.....
14	《国际空中和海上搜救手册》，第 III 卷	.....
15	驾驶台航行值班报警系统(BNWAS)	.....

兹证明本记录全部正确无误。

本记录签发于.....

(本记录签发地点)

....

(发证日期) *(经正式授权的记录签发官员签字)*

(签发机关盖章或钢印)

---

1 参见《安全公约》1983 年修正案(第 MSC.6(48)号决议)，该修正案适用于在 1986 年 7 月 1 日或以后但在 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶。

2 根据第 V/19 条，允许使用替代手段满足此要求。如果使用了其它手段，须具体列明。

3 不适用者划去。

1 船舶资料亦可横向排列于方格中。

货船安全无线电证书格式

货船安全无线电证书

本证书须附有货船无线电安全设备记录(格式 R)

(公章) *(国家)*

本证书由 _____
(经授权的人员或组织)

根据 _____ 政府授权
(国家名称)

按照经修正的**《1974 年国际海上人命安全公约》**的规定签发

船舶资料 [1]

船名 .....
船舶编号或呼号.....
船籍港.....
总吨位.....
核准船舶营运的海区(第 IV/2 条) [2] .....
IMO 编号.....
安放龙骨或处于类似建造的日期，或
(如适用)重大改建或改装或改造开始之日期.....

兹证明：

1 该船业已按公约第 I/9 条的要求进行了检验。

2 检验表明：

2.1 该船在无线电装置方面符合公约的要求；

2.2 救生设备中配备和使用的无线电装置的功能符合公约的要求。

3 已经/没有 [3] 签发免除证书。

本证书有效期限*至 ..... 止。*

本证书所依据之检验的完成日期为..... *(年/月/日)*

本证书签发于.....
(发证地点)

....
(发证日期) *(经授权的发证官员签字)*

(发证机关盖章或钢印)

---

1 船舶资料亦可横向排列于方格中。

2 对于核准在 A3 海区营运的船舶，在括号中标明经认可的移动卫星业务。

3 不适用者划去。

1 不适用者划去。

货船安全无线电设备记录
(格式 R)

为符合经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》的设备记录

1 ***船舶资料***

船名 .....
船舶编号或呼号.....
合格的无线电设备操作人员的最少定员数.....

2 ***无线电设施明细表***

项 目		实际配备
1	主系统	
1.1	甚高频(VHF)无线电装置	
1.1.1	数字选择性呼叫(DSC)编码器	.....
1.1.2	数字选择性呼叫(DSC)值班接收机	.....
1.1.3	无线电话	.....
1.2	中频(MF)无线电装置	
1.2.1	数字选择性呼叫(DSC)编码器	.....
1.2.2	数字选择性呼叫(DSC)值班接收机	.....
1.2.3	无线电话	.....
1.3	中频/高频(MF/HF)无线电装置	
1.3.1	数字选择性呼叫(DSC)编码器	.....
1.3.2	数字选择性呼叫(DSC)值班接收机	.....
1.3.3	无线电话	.....
1.4	经认可的移动卫星业务船舶地球站	.....
2	启动发出船对岸遇险警报的辅助装置	.....
3	用于接收海上安全信息和搜救相关信息的设施	.....
4	应急无线电示位标(EPIRB)	.....
5	双向甚高频无线电话装置	
5.1	便携式双向甚高频无线电话装置	.....
5.2	安装在救生艇筏中的双向甚高频无线电话装置	.....
6	搜救定位装置	
6.1	为迅速放置于救生艇筏中而存放的雷达搜救应答器(雷达 SART)	.....
6.2	存放在救生艇筏中的雷达搜救应答器(雷达 SART)	.....
6.3	为迅速放置于救生艇筏中而存放的自动识别系统搜救发射机(AIS-SART)	.....
6.4	存放在救生艇筏中的自动识别系统搜救发射机(AIS-SART)	.....

3 ***用于确保无线电设备有效性的方法***(第 IV/15.6 和 15.7 条)

3.1 双套设备.....

3.2 岸基保养.....

3.3 海上保养能力.....

兹证明本记录全部正确无误。

本记录签发于.....
(本记录签发地点)

....
(发证日期) *(经正式授权的记录签发官员签字)*

(签发机关盖章或钢印)

核能客船安全证书格式

核能客船安全证书

本证书须附有客船安全设备记录(格式 P)

(公章) *(国家)*

供*一次国际航行/短程国际航行*[1]用

本证书由 _____
(经授权的人员或组织)

根据 _____ 政府授权
(国家名称)

按照经修正的**《1974 年国际海上人命安全公约》**的规定签发

船舶资料[2]

船名 .....
船舶编号或呼号.....
船籍港.....
总吨位.....
核准船舶营运的海区(第 IV/2 条)[3] .....
IMO 编号 .....

建造日期：

建造合同日期.....
安放龙骨或处于类似建造阶段的日期 .....
交船日期.....
(如适用)重大改建或改装或改造开始之日期.....

须填上全部适用日期。

兹证明：

1 该船业已按公约第 VIII/9 条的要求进行了检验。

2 作为核能船舶，该船符合公约第 VIII 章的所有要求并与经认可的该船的安全评估相符；和：

2.1 该船在以下方面符合公约的要求：

.1 结构、主机和辅机、锅炉及其它压力容器；包括核能推进装置以及防撞结构；

.2 水密分舱布置及细节；

.3 下列分舱载重线：

核定并勘划于舯部两舷的分舱载重线(第 II-1/18 条)[4]	干舷	当载客处所包括下列备用处所在内时适用
P1	……	……
P2	……	……
P3	……	……

2.2 该船在构造防火、消防安全系统及设备和防火控制图方面符合公约的要求；

2.3 该船符合公约关于防辐射系统和设备的要求；

2.4 救生设备和救生艇、救生筏和救助艇设备系按照公约的要求配备；

2.5 该船按公约的要求配备了抛绳设备；

2.6 该船在无线电装置方面符合公约的要求；

2.7 救生设备中配备和使用的无线电装置的功能符合公约要求；

2.8 该船符合公约在船载导航设备、引航员登离船装置及航海出版物方面的要求；

2.9 该船按照公约和现行《国际海上避碰规则》的要求配备了航行灯、号型及发出声响信号和遇险信号的设备；

2.10 该船在所有其它方面均符合公约的有关要求；

2.11 该船曾经/没有[1]遵照公约第 II-1/55 / II-2/17 / III/38 条[1]经过替代设计和布置；

2.12 机电设备/防火/救生设备和装置[1]的替代设计和布置的批准文件附于/没有附于[1]本证书之后。

本证书有效期限*至* ..... *止。*

本证书所依据之检验的完成日期为..... *(年/月/日)*

本证书签发于.....

(发证地点)

....

(发证日期) *(经授权的发证官员签字)*

(发证机关盖章或钢印)

---

1 不适用者划去。

2 船舶资料亦可横向排列于方格中。

3 对于核准在 A3 海区营运的船舶，在括号中标明经认可的移动卫星业务。

4 对于 2009 年 1 月 1 日以前建造的船舶，应使用适用的“C.1、C.2 和 C.3”的分舱标志。

核能货船安全证书格式

核能货船安全证书

本证书须附有货船安全设备记录(格式 C)

(公章) *(国家)*

本证书由 _____
(经授权的人员或组织)

根据 _____ 政府授权
(国家名称)

按照经修正的**《1974 年国际海上人命安全公约》**的规定签发

船舶资料 [1]

船名 .....
船舶编号或呼号.....
船籍港.....
总吨位.....
载重量(公吨) [2].....
船舶长度(第 III/3.12 条) .....
核准船舶营运的海区(第 IV/2 条) [3] .....
IMO 编号.....

船型 [4]

散货船
油船
化学品船
气体运输船
除任何上述船舶以外的货船

建造日期：

建造合同日期.....
安放龙骨或处于类似建造阶段的日期 .....
交船日期.....
(如适用)重大改建或改装或改造开始之日期.....

须填上全部适用日期。

兹证明：

1 该船业已按公约第 VIII/9 条的要求进行了检验。

2 作为核能船舶，该船符合公约第 Ⅷ 章的所有要求并与经认可的该船的安全评估相符；和：

2.1 第 I/10 条(为符合第 VIII/9 条所适用者)所定义的包括核能推进装置以及防撞结构在内的结构、机器和设备令人满意，船舶符合公约第 II-1 章和第 II-2 章的有关要求(消防安全系统及设备和防火控制图除外)；

2.2 该船符合公约关于消防安全系统和设备及消防控制图的要求；

2.3 救生设备和救生艇、救生筏和救助艇设备系按照公约的要求配备；

2.4 该船按公约的要求配备了抛绳设备；

2.5 该船在无线电装置方面符合公约的要求；

2.6 救生设备中配备和使用的无线电装置的功能符合公约的要求；

2.7 该船符合公约在船载导航设备、引航员登乘装置和航海出版物方面的要求；

2.8 该船按照公约和现行《国际海上避碰规则》的要求配备了航行灯、号型和发送声响信号和遇险信号的设备；

2.9 该船在所有其他方面均符合所适用的本套规则的有关要求。

2.10 该船曾经/没有[4]遵照公约第 II-1/55 / II-2/17 / III/38 条[4]经过替代设计和布置；

2.11 机电设备/防火/救生设备和装置[4]的替代设计和布置的批准文件附于/没有附于[4]本证书之后。

本证书有效期限*至* ..... *止。*

本证书所依据之检验的完成日期为..... *(年/月/日)*

本证书签发于.....
(发证地点)

....
(发证日期) *(经授权的发证官员签字)*

(发证机关盖章或钢印)

---

1 船舶资料亦可横向排列于方格中。

2 仅适用于油船、化学品船和气体运输船。

3 对于核准在 A3 海区营运的船舶，在括号中标明经认可的移动卫星业务。

4 不适用者划去。

1 对于 2009 年 1 月 1 日以前建造的船舶，应使用适用的“C.1、C.2 和 C.3”的分舱标志。

货船安全设备记录
(格式 C)

为符合经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》的设备记录

1 船舶资料

船名 .....
船舶编号或呼号.....
合格的无线电设备操作人员的最少定员数.....

2 救生设备明细表

1	已配备救生设备的人员的总数：	.....	
		左舷	**右舷**
2	吊架降落式救生艇的总数	.....	.....
2.1	救生艇可容纳人员的总数	.....	.....
2.2	自扶正半封闭救生艇的数量(第 III/43 条 [1])	.....	.....
2.3	全封闭救生艇的数量(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.6 节)	.....	.....
2.4	自备空气补给系统的救生艇的数量(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.8 节)	.....	.....
2.5	耐火救生艇的数量(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.9 节)	.....	.....
2.6	其它救生艇		
2.6.1	数量	.....	.....
2.6.2	类型	.....	.....
3	自由降落救生艇的数量	.....	
3.1	自由降落救生艇可容纳人员的总数	.....	
3.2	全封闭救生艇(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.7 节)	.....	
3.3	自备空气补给系统的救生艇(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.8 节)	.....	
3.4	耐火救生艇的数量(第 III/31 条和《救生设备规则》第 4.9 节)	.....	
4	机动救生艇的数量(包括在上述 2 和 3 救生艇总数之内)	.....	
4.1	装有探照灯的救生艇的数量	.....	

2 ***救生设备明细表(续)***

5	救助艇的数量	……
5.1	包括在上述 2 和 3 救生艇总数之内的艇的数量	……
6	救生筏	
6.1	需要经认可的降落装置的救生筏	
6.1.1	救生筏的数量	……
6.1.2	救生筏可容纳的人数	……
6.2	不需要经认可的降落装置的救生筏	
6.2.1	救生筏的数量	……
6.2.2	救生筏可容纳的人数	……
6.3	第 III/31.1.4 条要求的救生筏数量	……
7	救生圈的数量	……
8	救生衣的数量	……
9	救生服	
9.1	总数	……
9.2	符合救生衣要求的救生服的数量	……
10	抗暴露服的数量	……

3 ***无线电设备明细表***

	项 目	**实际配备**
1	主系统	
1.1	甚高频(VHF)无线电装置	
1.1.1	数字选择性呼叫(DSC)编码器	……
1.1.2	数字选择性呼叫(DSC)值班接收机	……
1.1.3	无线电话	……
1.2	中频(MF)无线电装置	
1.2.1	数字选择性呼叫(DSC)编码器	……
1.2.2	数字选择性呼叫(DSC)值班接收机	……
1.2.3	无线电话	……
1.3	中频/高频(MF/HF)无线电装置	
1.3.1	数字选择性呼叫(DSC)编码器	……
1.3.2	数字选择性呼叫(DSC)值班接收机	……
1.3.3	无线电话	……
1.4	经认可的移动卫星业务船舶地球站	……
2	启动发出船对岸遇险警报的辅助装置	……

3 *无线电设备明细表(续)*

3	用于接收海上安全信息和搜救相关信息的设施	……
4	应急无线电示位标(EPIRB)	……
5	双向甚高频无线电话装置	
5.1	便携式双向甚高频无线电话装置	……
5.2	安装在救生艇筏中的双向甚高频无线电话装置	……
6	搜救定位装置	
6.1	为迅速放置于救生艇筏中而存放的雷达搜救应答器(雷达 SART)	……
6.2	存放在救生艇筏中的雷达搜救应答器(雷达 SART)	……
6.3	为迅速放置于救生艇筏中而存放的自动识别系统搜救发射机(AIS-SART)	……
6.4	存放在救生艇筏中的自动识别系统搜救发射机(AIS-SART)	……

4 *用于确保无线电设备有效性的方法*(第 IV/15.6 和 15.7 条)

4.1 双套设备.....
4.2 岸基保养.....
4.3 海上保养能力.....

5 *导航系统和设备明细表*

	项 目	实际配备
1.1	标准磁罗经 [2]	……
1.2	备用磁罗经 [2]	……
1.3	电罗经 [2]	……
1.4	电罗经艏向复示器 [2]	……
1.5	电罗经方位复示器 [2]	……
1.6	艏向或航迹控制系统 [2]	……
1.7	哑罗经或罗经方位仪 [2]	……
1.8	艏向和方位修正仪	……
1.9	艏向传送装置(THD) [2]	……
2.1	海图/电子海图显示和信息系统(EDICS)[3]	……
2.2	电子海图显示和信息系统(EDICS)的备份布置	……
2.3	航海出版物	……
2.4	电子航海出版物的备份布置	……

5 ***导航系统和设备明细表****(续)*

3.1	全球卫星导航系统/地面无线电导航系统接收机/多系统船载无线电导航接收机 [2、3]	……
3.2	9GHz 雷达 [2]	……
3.3	副雷达(3GHz /9GHz[3]) [2]	……
3.4	自动雷达标绘仪(ARPA) [2]	……
3.5	自动跟踪仪 [2]	……
3.6	副自动跟踪仪 [2]	……
3.7	电子标绘仪 [2]	……
4.1	自动识别系统(AIS)	……
4.2	远程识别与跟踪系统	……
5.1	航行数据记录仪(VDR) [3]	……
5.2	简化航行数据记录仪(S-VDR) [3]	……
6.1	(水中)航速和距离测量仪 [2]	……
6.2	(船舶首向和侧向对地)航速和距离测量仪 [2]	……
7	回声测深仪 [2]	……
8.1	舵、螺旋桨、推力、螺距和操作模式显示器 [2、3]	……
8.2	回转速率指示器 [2]	……
9	声响接收系统 [2]	……
10	通向应急操舵位置的电话 [2]	……
11	白昼信号灯 [2]	……
12	雷达反射器 [2]	……
13	《国际信号规则》	……
14	《国际空中和海上搜救手册》第 III 卷	……
15	驾驶台航行值班报警系统(BNWAS)	……

兹证明本记录全部正确无误。

本记录签发于.....

(本记录签发地点)

....

(发证日期) *(经正式授权的记录签发官员签字)*

(签发机关盖章或钢印)"

---

1 对于 2009 年 1 月 1 日以前建造的船舶，应使用适用的"C.1、C.2 和 C.3"的分舱标志。

2 根据第 V/19 条，允许使用替代手段满足此要求。如果使用了其它手段，须具体列明。

3 不适用者划去。

RESOLUTION MSC.496(105)
(adopted on 28 April 2022)

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

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its 105th session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

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 July 2023, 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 the Secretary-General of their objections to the amendments;

3 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2024 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of 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 ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

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

CHAPTER II-1
CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Part D
Electrical installations

Regulation 42 – Emergency source of electrical power in passenger ships

1 Paragraph 2.2.2.3 is replaced by the following:

".3 the MF/HF radio installation required by regulations IV/11.1.1 and IV/11.1.2."

Regulation 43 – Emergency source of electrical power in cargo ships

2 Paragraph 2.3.2.3 is replaced by the following:

".3 the MF/HF radio installation required by regulations IV/11.1.1 and IV/11.1.2."

CHAPTER III
LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Part B
Requirements for ships and life-saving appliances

Regulation 6 – Communications

3 Paragraphs 1, 2, 2.1, 2.1.1, 2.1.2 and 2.2 are replaced by the following:

"1 [Reserved]

2 [Reserved*]

_____

"

CHAPTER IV
RADIOCOMMUNICATIONS

4 The text of chapter IV is replaced by the following:

"Part A
General

Regulation 1 – Application

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter applies to all ships to which the present regulations apply and to cargo ships of 300 gross tonnage and upwards.

2 This chapter does not apply to ships to which the present regulations would otherwise apply while such ships are being navigated within the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

3 No provision in this chapter shall prevent the use by any ship, survival craft or person in distress, of any means at their disposal to attract attention, make known their position and obtain help.

Regulation 2 – Terms and definitions

1 For the purpose of this chapter, the following terms shall have the meanings defined below:

.1 *AIS-SART* means an automatic identification system search and rescue transmitter capable of operating on frequencies dedicated for AIS (161.975 MHz (AIS1) and 162.025 MHz (AIS2)).

.2 *Bridge-to-bridge communications* means safety radiocommunications between ships from the position from which the ships are normally navigated.

.3 *Continuous radio watch* means that the radio and listening watch concerned shall not be interrupted other than for brief intervals when the ship's receiving capability is impaired or blocked by its own communications or when the facilities are under periodical maintenance or checks.

.4 *Digital selective calling (DSC)* means a technique using digital codes which enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations, and complying with the relevant recommendations of the International Telecommunication Union Radiocommunication Sector (ITU-R).

.5 *Emergency position-indicating radio beacon (EPIRB)* means a transmitter operating in the frequency band 406.0-406.1 MHz capable of transmitting a distress alert via satellite to a rescue coordination centre and transmitting signals for on-scene locating.

.6 *General radiocommunications* means communications other than distress, urgency and safety communications.

.7 *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* means a system that performs the functions set out in regulation 4.1.1.

.8 *GMDSS identities* means information which may be transmitted to uniquely identify the ship or its associated rescue boats and survival craft. These identities are the ship's call sign, Maritime Mobile Service Identity (MMSI), EPIRB hexadecimal identity, recognized mobile satellite service identities and equipment serial numbers.

.9 *Locating* means the finding of ships, aircraft, survival craft or persons in distress.

.10 *Maritime safety information (MSI)* means navigational and meteorological warnings, meteorological forecasts and other urgent safety-related messages broadcast to ships.

.11 *Radar SART* means a search and rescue transponder operating on radar frequencies in the frequency band 9.2-9.5 GHz.

.12 *Radio Regulations* means the Radio Regulations complementing the Constitution and Convention of the International Telecommunication Union which is in force at any given time.

.13 *Recognized mobile satellite service* means any service which operates through a satellite system and is recognized by the Organization, for use in GMDSS.

.14 *Satellite service on 406 MHz* means a service operating through a satellite system having global availability designed to detect EPIRBs transmitting in the frequency band 406.0-406.1 MHz.

.15 *Sea area A1* means an area within the radiotelephone coverage of at least one very high frequency (VHF) coast station in which continuous DSC alerting is available, as may be defined by a Contracting Government.

.16 *Sea area A2* means an area, excluding sea area A1, within the radiotelephone coverage of at least one medium frequency (MF) coast station in which continuous DSC alerting is available, as may be defined by a Contracting Government.

.17 *Sea area A3* means an area, excluding sea areas A1 and A2, within the coverage of a recognized mobile satellite service supported by the ship earth station carried on board, in which continuous alerting is available.

.18 *Sea area A4* means an area outside of sea areas A1, A2 and A3.

2 All other terms and abbreviations which are used in this chapter and which are defined in the Radio Regulations and in the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as may be amended, shall have the meanings as defined in those Regulations and the SAR Convention.

Regulation 3 – Exemptions

1 The Contracting Governments consider it highly desirable not to deviate from the requirements of this chapter; nevertheless, the Administration may grant partial or conditional exemptions to individual ships from the requirements of regulations 7 to 11 provided:

.1 such ships comply with the functional requirements of regulation 4; and

.2 the Administration has taken into account the effect such exemptions may have upon the general efficiency of the service for the safety of all ships.

2 An exemption may be granted under paragraph 1 only:

.1 if the conditions affecting safety are such as to render the full application of regulations 7 to 11 unreasonable or unnecessary; or

.2 in exceptional circumstances, for a single voyage outside the sea area or sea areas for which the ship is equipped.

3 Each Administration shall report to the Organization on all exemptions granted under paragraphs 1 and 2 giving the reasons for granting such exemptions.

Regulation 4 – Functional requirements

1 Every ship, while at sea, shall be capable of:

.1 performing the GMDSS functions, which are as follows:

.1 transmitting ship-to-shore distress alerts by at least two separate and independent means, each using a different radiocommunication service;

.2 receiving shore-to-ship distress alert relays;

.3 transmitting and receiving ship-to-ship distress alerts;

.4 transmitting and receiving search and rescue coordinating communications;

.5 transmitting and receiving on-scene communications;

.6 transmitting and receiving signals for locating;

.7 receiving MSI;

.8 transmitting and receiving urgency and safety communications; and

.9 transmitting and receiving bridge-to-bridge communications; and

.2 transmitting and receiving general radiocommunications.

Regulation 4-1 – GMDSS satellite providers

The Maritime Safety Committee shall determine the criteria, procedures and arrangements for the evaluation, recognition, review and oversight of the provision of recognized mobile satellite services in the GMDSS pursuant to the provisions of this chapter.

Part B
Undertakings by Contracting Governments

Regulation 5 – Provision of radiocommunication services

1 Each Contracting Government undertakes to make available, as it deems practical and necessary, either individually or in cooperation with other Contracting Governments, appropriate shore-based facilities for the mobile satellite service and maritime mobile service having due regard to the recommendations of the Organization. These services are:

.1 recognized mobile satellite services;

.2 a satellite service on 406 MHz;

.3 the maritime mobile service in the bands between 156 MHz and 174 MHz;

.4 the maritime mobile service in the bands between 4 000 kHz and 27 500 kHz; and

.5 the maritime mobile service in the bands between 415 kHz and 535 kHz and between 1 605 kHz and 4 000 kHz.

2 Each Contracting Government undertakes to provide the Organization with pertinent information concerning the shore-based facilities in the mobile satellite service and maritime mobile service, established for sea areas which it has designated off its coasts. Each Contracting Government also undertakes to provide the Organization with timely and adequate notice prior to the planned withdrawal of any of these services or any particular shore-based facilities.

Regulation 5-1 – GMDSS identities

1 This regulation applies to all ships on all voyages.

2 Each Contracting Government undertakes to ensure that suitable arrangements are made for registering GMDSS identities and for making information on these identities available to rescue coordination centres on a 24-hour basis. Where appropriate, international organizations maintaining a registry of these identities, such as the ITU Maritime Mobile Access and Retrieval System (MARS), shall be notified by the Contracting Government of these identity assignments.

Part C
Ship requirements

Regulation 6 – Radio installations

1 Every ship shall be provided with radio installations capable of complying with the functional requirements prescribed by regulation 4 throughout its intended voyage and, unless

exempted under regulation 3, complying with the requirements of regulation 7 and, as appropriate for the sea area or areas through which it will pass during its intended voyage, the requirements of either regulation 8, 9, 10 or 11.

2 Every radio installation shall be:

.1 located in such a way that no harmful interference of mechanical, electrical or other origin affects its proper use, and that electromagnetic compatibility is ensured and harmful interaction avoided with other equipment and systems;

.2 so located as to ensure the greatest possible degree of safety and operational availability;

.3 protected against harmful effects of water, extremes of temperature and other adverse environmental conditions;

.4 provided with reliable, permanently arranged electrical lighting, independent of the main and emergency sources of electrical power, for the adequate illumination of the radio controls for operating the radio installation; and

.5 clearly marked with the GMDSS identities, as applicable, for use by the radio installation operator.

3 Control of the VHF radiotelephone channels, required for navigational safety, shall be immediately available on the navigation bridge convenient to the conning position and, where necessary, facilities should be available to permit radiocommunications from the wings of the navigation bridge. Portable VHF equipment may be used to meet the latter provision.

4 In passenger ships, a distress panel shall be installed at the conning position, which shall:

.1 contain either one single button which, when pressed, initiates a distress alert using all radio installations required on board for that purpose or one button for each individual installation;

.2 clearly and visually indicate whenever any button or buttons have been pressed; and

.3 be provided with means to prevent inadvertent activation of the button or buttons referred to in paragraphs 4.1 and 4.2.

5 In passenger ships, if an EPIRB is used as the secondary means of distress alerting and is not remotely activated from the distress panel, it shall be acceptable to have an additional EPIRB installed in the wheelhouse near the conning position.

6 In passenger ships, a distress alarm panel shall be installed at the conning position, which:

.1 shall provide visual and aural indication of any distress alert or alerts received on board;

.2 shall indicate through which radiocommunication service the distress alerts have been received; and

.3 may be combined with the distress panel referred to in paragraph 4.

Regulation 7 – Radio equipment: General

1 Every ship shall be provided with:

.1 a VHF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress, urgency and safety communications purposes:

.1 DSC on the frequency 156.525 MHz (channel 70). It shall be possible to initiate the transmission of distress alerts on channel 70 from the position from which the ship is normally navigated; and

.2 radiotelephony on the frequencies 156.300 MHz (channel 6), 156.650 MHz (channel 13) and 156.800 MHz (channel 16);

.2 a radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on VHF channel 70 which may be separate from, or combined with, that required by paragraph 1.1;

.3 a radar SART or an AIS-SART, which:

.1 shall be so stowed that it can be easily utilized; and

.2 may be one of those required by paragraphs 2.1 or 3.1;

.4 a receiver or receivers capable of receiving MSI and search and rescue related information throughout the entire voyage in which the ship is engaged;

.5 an EPIRB which shall be:

.1 installed in an easily accessible position;

.2 ready to be manually released and capable of being carried by one person into a survival craft;

.3 capable of floating free if the ship sinks and of being automatically activated when afloat; and

.4 capable of being activated manually; and

.6 a radio installation capable of transmitting and receiving general radiocommunications operating on working frequencies in the band between 156 MHz and 174 MHz. This requirement may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by paragraph 1.1.

2 Every cargo ship of 300 gross tonnage and upwards but less than 500 gross tonnage shall be provided with at least:

.1 one radar SART or AIS-SART; and

.2 two two-way VHF radiotelephone apparatuses.

3 Every passenger ship and every cargo ship of 500 gross tonnage and upwards shall be provided with at least:

.1 one radar SART or AIS-SART on each side of the ship; and

.2 three two-way VHF radiotelephone apparatuses.

4 The two-way VHF radiotelephone apparatuses required by paragraphs 2.2 and 3.2 may be portable or fitted in survival craft. The portable apparatus may be stored on the bridge.

5 The radar SARTs or AIS-SARTs required by paragraphs 2.1 or 3.1 shall be stowed in such locations that they can be rapidly placed in any survival craft other than a liferaft required by regulation III/31.1.4. Alternatively, one radar SART or AIS-SART shall be stowed in each survival craft other than a liferaft required by regulation III/31.1.4. On ships carrying at least two radar SARTs or AIS-SARTs and equipped with free-fall lifeboats, one of the radar SARTs or AIS-SARTs shall be stowed in a free-fall lifeboat and the other shall be located in the immediate vicinity of the navigating bridge so that it can be utilized on board and ready for transfer to any of the other survival craft, other than a liferaft required by regulation III/31.1.4.

6 Every passenger ship shall be provided with means for two-way on-scene radiocommunications for search and rescue purposes using the aeronautical frequencies 121.5 MHz and 123.1 MHz from the position from which the ship is normally navigated. These means may be portable.

Regulation 8 – Radio equipment: Sea area A1

1 In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages in sea area A1 shall be provided with a radio installation capable of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts from the position from which the ship is normally navigated, operating either:

.1 through the satellite service on 406 MHz; or

.2 if the ship is engaged on voyages within coverage of MF coast stations equipped with DSC, on MF using DSC; or

.3 on high frequency (HF) using DSC; or

.4 through a recognized mobile satellite service ship earth station.

2 The requirement in paragraph 1.1 may be fulfilled by installing:

.1 the EPIRB required by regulation 7.1.5 close to the position from which the ship is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the ship in an emergency; or

.2 the EPIRB required by regulation 7.1.5 elsewhere on the ship, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the ship is normally navigated; or

.3 a second EPIRB near the position from which the ship is normally navigated.

Regulation 9 – Radio equipment: Sea area A2

1 In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages within sea area A2 shall be provided with:

.1 an MF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress, urgency and safety communications purposes, on the frequencies:

.1 2 187.5 kHz using DSC; and

.2 2 182 kHz using radiotelephony;

.2 a radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on the frequency 2 187.5 kHz which may be separate from, or combined with, that required by paragraph 1.1; and

.3 a secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts by a radio service other than MF operating either:

.1 through the satellite service on 406 MHz; or

.2 on HF using DSC; or

.3 through a recognized mobile satellite service ship earth station.

2 It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in paragraphs 1.1 and 1.3 from the position from which the ship is normally navigated.

3 The requirement in paragraph 1.3.1 may be fulfilled by installing:

.1 the EPIRB required by regulation 7.1.5 close to the position from which the ship is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the ship in an emergency; or

.2 the EPIRB required by regulation 7.1.5 elsewhere on the ship, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the ship is normally navigated; or

.3 a second EPIRB near the position from which the ship is normally navigated.

4 The ship shall, in addition, be capable of transmitting and receiving general radiocommunications by either:

.1 a radio installation operating on working frequencies in the bands between 1 605 kHz and 4 000 kHz or between 4 000 kHz and 27 500 kHz. This requirement may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by paragraph 1.1; or

.2 a recognized mobile satellite service ship earth station.

Regulation 10 – Radio equipment: Sea area A3

1 In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages within sea area A3 shall be provided with:

.1 a recognized mobile satellite service ship earth station capable of:

.1 transmitting and receiving distress, urgency and safety communications;

.2 initiating and receiving distress priority calls; and

.3 maintaining watch for shore-to-ship distress alert relays, including those directed to specifically defined geographical areas;

.2 an MF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress, urgency and safety communications purposes, on the frequencies:

.1 2 187.5 kHz using DSC; and

.2 2 182 kHz using radiotelephony;

.3 a radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on the frequency 2 187.5 kHz which may be separate from, or combined with, that required by paragraph 1.2; and

.4 a secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts by a radio service operating either:

.1 through the satellite service on 406 MHz; or

.2 on HF using DSC; or

.3 through any recognized mobile satellite service on an additional ship earth station.

2 It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in paragraphs 1.1, 1.2 and 1.4 from the position from which the ship is normally navigated.

3 The requirement in paragraph 1.4.1 may be fulfilled by installing:

.1 the EPIRB required by regulation 7.1.5 close to the position from which the ship is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the ship in an emergency; or

.2 the EPIRB required by regulation 7.1.5 elsewhere on the ship, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the ship is normally navigated; or

.3 a second EPIRB near the position from which the ship is normally navigated.

4 The ship shall, in addition, be capable of transmitting and receiving general radiocommunications by either:

.1 a recognized mobile satellite service ship earth station; or

.2 a radio installation operating on working frequencies in the bands between 1 605 kHz and 4 000 kHz or between 4 000 kHz and 27 500 kHz.

5 The requirements in paragraphs 4.1 and 4.2 may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by paragraph 1.1 or 1.2, respectively.

Regulation 11 – Radio equipment: Sea area A4

1 In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages within sea area A4 shall be provided with:

.1 an MF/HF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress, urgency and safety communications purposes, on all distress,

urgency and safety frequencies in the bands between 1 605 kHz and 4 000 kHz and between 4 000 kHz and 27 500 kHz:

.1 using DSC; and

.2 using radiotelephony;

.2 equipment capable of maintaining DSC watch on 2 187.5 kHz, 8 414.5 kHz and on at least one of the DSC frequencies 4 207.5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz or 16 804.5 kHz; it shall be possible at any time to select any of these DSC frequencies for distress, urgency and safety communications purposes. This equipment may be separate from, or combined with, the equipment required by paragraph 1.1; and

.3 a secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts through the satellite service on 406 MHz.

2 The ship shall, in addition, be capable of transmitting and receiving general radiocommunications by a radio installation operating on working frequencies in the bands between 1 605 kHz and 4 000 kHz and between 4 000 kHz and 27 500 kHz. This requirement may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by paragraph 1.1.

3 It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in paragraphs 1.1 and 1.3 from the position from which the ship is normally navigated.

4 The requirement in paragraph 1.3 may be fulfilled by installing:

.1 the EPIRB required by regulation 7.1.5 close to the position from which the ship is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the ship in an emergency; or

.2 the EPIRB required by regulation 7.1.5 elsewhere on the ship, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the ship is normally navigated; or

.3 a second EPIRB near the position from which the ship is normally navigated.

Regulation 12 – Watches

1 Every ship, while at sea, shall maintain a continuous radio watch for distress, urgency and safety communications purposes:

.1 on VHF DSC channel 70;

.2 on DSC frequency 2 187.5 kHz, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 9.1.1 or 10.1.2, is fitted with an MF radio installation;

.3 on DSC frequencies 2 187.5 kHz and 8 414.5 kHz and also on at least one of the DSC frequencies 4 207.5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz or 16 804.5 kHz, appropriate to the time of day and the geographical position of the ship, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 11.1.2, is fitted with an MF/HF radio installation. This watch may be kept by means of a scanning receiver; and

.4 for satellite shore-to-ship distress alert relays, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 10.1.1, is fitted with a recognized mobile satellite service ship earth station.

2 Every ship, while at sea, shall maintain a radio watch for broadcasts of MSI and search and rescue related information on the appropriate frequency or frequencies on which such information is broadcast for the area in which the ship is navigating.

3 Every ship, while at sea, shall maintain, when practicable, a continuous listening watch, which shall be kept at the position from which the ship is normally navigated, on:

.1 VHF channel 16; and

.2 other appropriate frequencies for urgency and safety communications for the area in which the ship is navigating.

Regulation 13 – Sources of energy

1 While the ship is at sea, a supply of electrical energy shall be available at all times sufficient to operate the radio installations and to charge any batteries used as part of a reserve source or sources of energy for the radio installations.

2 A reserve source or sources of energy shall be provided on every ship, to supply radio installations, for the purpose of conducting distress, urgency and safety communications, in the event of failure of the ship's main and emergency sources of electrical power. The reserve source or sources of energy shall be capable of simultaneously operating the VHF radio installation required by regulation 7.1.1 and, as appropriate for the sea area or sea areas for which the ship is equipped, either the MF radio installation required by regulation 9.1.1 or 10.1.2, the MF/HF radio installation required by regulation 11.1.1, or the ship earth station required by regulation 10.1.1 and any of the additional loads mentioned in paragraphs 4, 5 and 8 for a period of at least:

.1 one hour on ships provided with an emergency source of electrical power, if such source of power complies fully with all relevant provisions of regulation II-1/42 or 43, including the supply of such power to the radio installations; and

.2 six hours on ships not provided with an emergency source of electrical power complying fully with all relevant provisions of regulation II-1/42 or 43, including the supply of such power to the radio installations.

The reserve source or sources of energy need not supply independent HF and MF radio installations at the same time.

3 The reserve source or sources of energy shall be independent of the propelling power of the ship and the ship's electrical system.

4 Where, in addition to the VHF radio installation, two or more of the other radio installations referred to in paragraph 2 can be connected to the reserve source or sources of energy, they shall be capable of simultaneously supplying, for the period specified, as appropriate, in paragraph 2.1 or 2.2, the VHF radio installation and:

.1 all other radio installations which can be connected to the reserve source or sources of energy at the same time; or

.2 whichever of the other radio installations will consume the most power, if only one of the other radio installations can be connected to the reserve source or sources of energy at the same time as the VHF radio installation.

5 The reserve source or sources of energy may be used to supply the electrical lighting required by regulation 6.2.4.

6 Where a reserve source of energy consists of a rechargeable accumulator battery or batteries:

.1 a means of automatically charging such batteries shall be provided which shall be capable of recharging them to minimum capacity requirements within 10 hours; and

.2 the capacity of the battery or batteries shall be checked, using an appropriate method, at intervals not exceeding 12 months, when the ship is not at sea.

7 The siting and installation of accumulator batteries which provide a reserve source of energy shall be such as to ensure:

.1 the highest degree of service;

.2 a reasonable lifetime;

.3 reasonable safety;

.4 that battery temperatures remain within the manufacturer's specifications whether under charge or idle; and

.5 that when fully charged, the batteries will provide at least the minimum required hours of operation under all weather conditions.

8 If an uninterrupted input of information from the ship's navigational or other equipment to a radio installation required by this chapter, including the navigation receiver referred to in regulation 18, is needed to ensure its proper performance, means shall be provided to ensure the continuous supply of such information in the event of failure of the ship's main or emergency source of electrical power.

Regulation 14 – Performance standards

All equipment to which this chapter applies shall be of a type approved by the Administration. Such equipment shall conform to appropriate performance standards not inferior to those adopted by the Organization.

Regulation 15 – Maintenance requirements

1 Equipment shall be so designed that the main units can be replaced readily, without elaborate recalibration or readjustment.

2 Where applicable, equipment shall be so constructed and installed that it is readily accessible for inspection and onboard maintenance purposes.

3 Adequate information shall be provided to enable the equipment to be properly operated and maintained, taking into account the recommendations of the Organization.

4 Adequate tools and spares shall be provided to enable the equipment to be maintained.

5 The Administration shall ensure that radio equipment required by this chapter is maintained to provide the availability of the functional requirements specified in regulation 4 and to meet the recommended performance standards of such equipment.

6 On ships engaged on voyages in sea areas A1 or A2, the availability shall be ensured by using such methods as duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability, or a combination of these, as may be approved by the Administration.

7 On ships engaged on voyages in sea areas A3 or A4, the availability shall be ensured by using a combination of at least two methods such as duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability, as may be approved by the Administration.

8 While all reasonable steps shall be taken to maintain the equipment in efficient working order to ensure compliance with all the functional requirements specified in regulation 4, malfunction of the equipment for providing the general radiocommunications required by regulation 4.1.2 shall not be considered as making a ship unseaworthy or as a reason for delaying the ship in ports where repair facilities are not readily available, provided the ship is capable of performing all distress, urgency and safety functions.

9 EPIRBs shall be:

.1 annually tested, either on board the ship or at an approved testing station, for all aspects of operational efficiency, with special emphasis on checking the emission on operational frequencies, coding and registration, at intervals as specified below:

.1 on passenger ships, within three months before the expiry date of the Passenger Ship Safety Certificate; and

.2 on cargo ships, within three months before the expiry date, or within three months before or after the anniversary date, of the Cargo Ship Safety Radio Certificate; and

.2 subject to maintenance at intervals not exceeding five years, to be performed at an approved shore-based maintenance facility.

Regulation 16 – Radio personnel

1 Every ship shall carry personnel qualified for distress, urgency and safety communications purposes to the satisfaction of the Administration. The personnel shall be holders of the appropriate certificates specified in the Radio Regulations; one of the personnel shall be designated as having primary responsibility for communications during distress incidents.

2 In passenger ships, at least one person qualified in accordance with paragraph 1 shall be assigned to perform only communications duties during distress incidents.

Regulation 17 – Radio records

A record shall be kept on board, to the satisfaction of the Administration and as required by the Radio Regulations, of all incidents connected with the radiocommunication services which appear to be of importance to safety of life at sea.

Regulation 18 – Position-updating

1 All two-way communication equipment carried on board a ship to which this chapter applies which is capable of automatically including the ship's position in the distress alert shall be automatically provided with this information from an internal or external navigation receiver.

2 In case of malfunction of the internal or external navigation receiver, the ship's position and the time at which the position was determined shall be manually updated at intervals not exceeding four hours, while the ship is under way, so that it is always ready for transmission by the equipment."

CHAPTER V
SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 19-1 – Long-range identification and tracking of ships

5 Paragraphs 4.1 and 4.2 are replaced by the following:

"4.1 Ships shall be fitted with a system to automatically transmit the information specified in paragraph 5 as follows:

.1 ships constructed on or after 31 December 2008;

.2 ships constructed before 31 December 2008 and certified for operations:

.1 in sea areas A1 and A2, as defined in regulations IV/2.1.15 and IV/2.1.16; or

.2 in sea areas A1, A2 and A3, as defined in regulations IV/2.1.15, IV/2.1.16 and IV/2.1.17,

not later than the first survey of the radio installation after 31 December 2008;

.3 ships constructed before 31 December 2008 and certified for operations in sea areas A1, A2, A3 and A4, as defined in regulations IV/2.1.15, IV/2.1.16, IV/2.1.17 and IV/2.1.18, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2009. However, these ships shall comply with the provisions of sub-paragraph .2 above while they operate within sea areas A1, A2 and A3.

4.2 Ships, irrespective of the date of construction, fitted with an automatic identification system (AIS), as defined in regulation 19.2.4, and operated exclusively within sea area A1, as defined in regulation IV/2.1.15, shall not be required to comply with the provisions of this regulation."

APPENDIX

CERTIFICATES

6 The existing forms of the Passenger Ship Safety Certificate, the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, the Cargo Ship Safety Radio Certificate, the Nuclear Passenger Ship Safety Certificate and the Nuclear Cargo Ship Safety Certificate, including the associated records of equipment for passenger ship safety (Form P), cargo ship safety (Form E), cargo ship safety radio (Form R) and cargo ship safety (Form C), contained in the appendix to the annex are replaced by the following:

"***FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR PASSENGER SHIPS***

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Passenger Ship Safety (Form P)

(Official seal) *(State)*

for *an/a short*[1] international voyage

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

_____
(name of the State)

by _____
(person or organization authorized)

Particulars of ship[2]

Name of ship .....
Distinctive number or letters .....
Port of registry .....
Gross tonnage .....
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)[3] .....
IMO number .....
Date of build:
Date of building contract.....
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction.....
Date of delivery .....
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable) .....

All applicable dates shall be completed.

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/7 of the Convention.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards:

.1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;

.2 the watertight subdivision arrangements and details;

.3 the following subdivision load lines:

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side amidships (regulation II-1/18)[4]	**Freeboard**	**To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces**
P1	……	……..
P2	……	……..
P3	……	……..

2.2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using ……..…. as fuel/N.A[1];

2.3 the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire-control plans;

2.4 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.5 the ship was provided with a line-throwing appliance in accordance with the requirements of the Convention;

2.6 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.7 the provision and functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

2.8 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.9 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.10 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;

2.11 the ship was/was not[1] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] of the Convention;

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

3 that an Exemption Certificate has/has not[1] been issued.

This certificate is valid until .....

Completion date of the survey on which this certificate is based: ..... *(dd/mm/yyyy)*

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

....
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

---

1 Delete as appropriate.

2 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

3 For a ship certified to operate in sea area A3, indicate the recognized mobile satellite service in brackets.

4 For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1, C.2 and C.3" should be used.

RECORD OF EQUIPMENT FOR PASSENGER SHIP SAFETY (FORM P)

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY
OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

1 ***Particulars of ship***

Name of ship .....
Distinctive number or letters .....
Number of passengers for which certified .....
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations.....

2 ***Details of life-saving appliances***

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided …….……		
		Port side	**Starboard side**
2	Total number of lifeboats	...……	...……
2.1	Total number of persons accommodated by them	……	……
2.2	Number of partially enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.5)	……	……
2.3	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43[1])	……	……
2.4	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.6)	……	……
2.5	Other lifeboats		
2.5.1	Number	……	……
2.5.2	Type	……	……
3	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	……	
3.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	……	
4	Number of rescue boats	……	
4.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	……	
4.2	Number of boats which are fast rescue boats	……	
5	Liferafts		
5.1	Those for which approved launching appliances are required		
5.1.1	Number of liferafts	……	
5.1.2	Number of persons accommodated by them	……	
5.2	Those for which approved launching appliances are not required		
5.2.1	Number of liferafts	……	
5.2.2	Number of persons accommodated by them	……	

2 ***Details of life-saving appliances*** *(continued)*

6	Number of marine evacuation systems (MES)	.....
6.1	Number of liferafts served by them	.....
6.2	Number of persons accommodated by them	.....
7	Buoyant apparatus	
7.1	Number of apparatus	.....
7.2	Number of persons capable of being supported	.....
8	Number of lifebuoys	.....
9	Number of lifejackets (total)	.....
9.1	Number of adult lifejackets	.....
9.2	Number of child lifejackets	.....
9.3	Number of infant lifejackets	.....
10	Immersion suits	.....
10.1	Total number	.....
10.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	.....
11	Number of anti-exposure suits	.....
12	Number of thermal protective aids[2]	.....

3 ***Details of radio facilities***

	Item	**Actual provision**
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation	
1.1.1	DSC encoder	.....
1.1.2	DSC watch receiver	.....
1.1.3	Radiotelephony	.....
1.2	MF radio installation	
1.2.1	DSC encoder	.....
1.2.2	DSC watch receiver	.....
1.2.3	Radiotelephony	.....
1.3	MF/HF radio installation	
1.3.1	DSC encoder	.....
1.3.2	DSC watch receiver	.....
1.3.3	Radiotelephony	.....
1.4	Recognized mobile satellite service ship earth station	.....
2	Secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts	.....
3	Facilities for reception of MSI and search and rescue related information	.....

3 ***Details of radio facilities*** *(continued)*

4	EPIRB	……
5	Two-way VHF radiotelephone apparatus	
5.1	Portable two-way VHF radiotelephone apparatus	……
5.2	Two-way VHF radiotelephone apparatus fitted in survival craft	……
6	Search and rescue locating devices	
6.1	Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed for rapid placement in survival craft	……
6.2	Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed in survival craft	……
6.3	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed for rapid placement in survival craft	……
6.4	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed in survival craft	……...

4 ***Methods used to ensure availability of radio facilities*** (regulations IV/15.6 and 15.7)

4.1 Duplication of equipment .....
4.2 Shore-based maintenance .....
4.3 At-sea maintenance capability .....

5 ***Details of navigational systems and equipment***

	Item	Actual provision
1.1	Standard magnetic compass[3]	……
1.2	Spare magnetic compass[3]	……
1.3	Gyro-compass[3]	……
1.4	Gyro-compass heading repeater[3]	……
1.5	Gyro-compass bearing repeater[3]	……
1.6	Heading or track control system[3]	……
1.7	Pelorus or compass bearing device[3]	……
1.8	Means of correcting heading and bearings	……
1.9	Transmitting heading device (THD)[3]	……
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)[4]	……
2.2	Backup arrangements for ECDIS	……
2.3	Nautical publications	……
2.4	Backup arrangements for electronic nautical publications	……
3.1	Receiver for a global navigation satellite system/terrestrial radionavigation system/multisystem shipborne radionavigation receiver[3 4]	……

5 ***Details of navigational systems and equipment*** *(continued)*

3.2	9 GHz radar[3]	.....
3.3	Second radar (3 GHz/9 GHz[4])[3]	.....
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA) [3]	.....
3.5	Automatic tracking aid[3]	.....
3.6	Second automatic tracking aid[3]	.....
3.7	Electronic plotting aid[3]	.....
4.1	Automatic identification system (AIS)	.....
4.2	Long-range identification and tracking system	.....
5	Voyage data recorder (VDR)	.....
6.1	Speed and distance measuring device (through the water) [3]	.....
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartships direction) [3]	.....
7	Echo-sounding device[3]	.....
8.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator[3] [4]	.....
8.2	Rate-of-turn indicator[3]	.....
9	Sound reception system[3]	.....
10	Telephone to emergency steering position[3]	.....
11	Daylight signalling lamp[3]	.....
12	Radar reflector[3]	.....
13	International Code of Signals	.....
14	IAMSAR Manual, Volume III	.....
15	Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)	.....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at .....
(Place of issue of the Record)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

---

1 Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998.

2 Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.

3 Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

4 Delete as appropriate.

FORM OF SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E)

(Official seal) *(State)*

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

_____
(name of the State)

by _____
(person or organization authorized)

Particulars of ship[1]

Name of ship.....
Distinctive number or letters .....
Port of registry .....
Gross tonnage.....
Deadweight of ship (metric tons)[2] .....
Length of ship (regulation III/3.12) .....
IMO number .....

Type of ship[3]

Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/8 of the Convention.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire-control plans;

2.2 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance in accordance with the requirements of the Convention;

2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.5 the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;

2.7 the ship was/was not[3] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38[3] of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances and arrangements[3] is/is not[3] appended to this Certificate.

3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1[4] within the limits of the trade area ……..

4 That an Exemption Certificate has/has not[3] been issued.

This certificate is valid until .....

Completion date of the survey on which this certificate is based: ……..*(dd/mm/yyyy)*

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

…… ……
(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

---

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

2 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

3 Delete as appropriate.

4 Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat(s) on board.

RECORD OF EQUIPMENT FOR CARGO SHIP SAFETY (FORM E)

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY
OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

1 ***Particulars of ship***

Name of ship .....
Distinctive number or letters .....

2 ***Details of life-saving appliances***

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided: ……		
		Port side	**Starboard side**
2	Total number of davit-launched lifeboats	……	……
2.1	Total number of persons accommodated by them	……	……
2.2	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43[1])	……	……
2.3	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.6)	……	……
2.4	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)	……	……
2.5	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)	……	……
2.6	Other lifeboats		
2.6.1	Number	……	……
2.6.2	Type	……	……
3	Total number of free-fall lifeboats	……	
3.1	Total number of persons accommodated by them	……	
3.2	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.7)	……	
3.3	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)	……	
3.4	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)	……	
4	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above)	……	
4.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	……	
5	Number of rescue boats	……	
5.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above	……	

2 ***Details of life-saving appliances*** *(continued)*

6	Liferafts	
6.1	Those for which approved launching appliances are required	
6.1.1	Number of liferafts	.....
6.1.2	Number of persons accommodated by them	.....
6.2	Those for which approved launching appliances are not required	
6.2.1	Number of liferafts	.....
6.2.2	Number of persons accommodated by them	.....
6.3	Number of liferafts required by regulation III/31.1.4	.....
7	Number of lifebuoys	.....
8	Number of lifejackets	.....
9	Immersion suits	
9.1	Total number	.....
9.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	.....
10	Number of anti-exposure suits	.....

3 ***Details of navigational systems and equipment***

	Item	Actual provision
1.1	Standard magnetic compass[2]	.....
1.2	Spare magnetic compass[2]	.....
1.3	Gyro-compass[2]	.....
1.4	Gyro-compass heading repeater[2]	.....
1.5	Gyro-compass bearing repeater[2]	.....
1.6	Heading or track control system[2]	.....
1.7	Pelorus or compass bearing device[2]	.....
1.8	Means of correcting heading and bearings	.....
1.9	Transmitting heading device (THD)[2]	.....
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)[3]	.....
2.2	Backup arrangements for ECDIS	.....
2.3	Nautical publications	.....
2.4	Backup arrangements for electronic nautical publications	.....
3.1	Receiver for a global navigation satellite system/terrestrial radionavigation system/multisystem shipborne radionavigation receiver[2 3]	.....

3 ***Details of navigational systems and equipment*** *(continued)*

3.2	9 GHz radar[2]	……
3.3	Second radar (3 GHz/9 GHz[3]) [2]	……
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA) [2]	……
3.5	Automatic tracking aid[2]	……
3.6	Second automatic tracking aid[2]	……
3.7	Electronic plotting aid[2]	……
4.1	Automatic identification system (AIS)	……
4.2	Long-range identification and tracking system	……
5.1	Voyage data recorder (VDR) [3]	……
5.2	Simplified voyage data recorder (S-VDR) [3]	……
6.1	Speed and distance measuring device (through the water) [2]	……
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartships direction) [2]	……
7	Echo-sounding device[2]	……
8.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator[2 3]	……
8.2	Rate-of-turn indicator[2]	……
9	Sound reception system[2]	……
10	Telephone to emergency steering position[2]	……
11	Daylight signalling lamp[2]	……
12	Radar reflector[2]	……
13	International Code of Signals	……
14	IAMSAR Manual, Volume III	……
15	Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)	……

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at ……
(Place of issue of the Record)

…… ……
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

---

1 Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat(s) on board.

2 Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

3 Delete as appropriate.

FORM OF SAFETY RADIO CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment
for Cargo Ship Safety Radio (Form R)

(Official seal) *(State)*

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

_____
(name of the State)

by _____
(person or organization authorized)

Particulars of ship[1]

Name of ship.....
Distinctive number or letters .....
Port of registry.....
Gross tonnage .....
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)[2] .....
IMO number .....
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.2 the provision and functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.

3 That an Exemption Certificate has/has not[3] been issued.

This certificate is valid until .....

Completion date of the survey on which this certificate is based: ……*(dd/mm/yyyy)*

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

…… ……
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

---

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

2 For a ship certified to operate in sea area A3, indicate the recognized mobile satellite service in brackets.

3 Delete as appropriate.

RECORD OF EQUIPMENT FOR CARGO SHIP SAFETY RADIO (FORM R)

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE
WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY
OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

1 *Particulars of ship*

Name of ship.....
Distinctive number or letters .....
Minimum number of persons with required
qualifications to operate the radio installations.....

2 *Details of radio facilities*

Item		Actual provision
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation	
1.1.1	DSC encoder	……..
1.1.2	DSC watch receiver	……..
1.1.3	Radiotelephony	……..
1.2	MF radio installation	
1.2.1	DSC encoder	……..
1.2.2	DSC watch receiver	……..
1.2.3	Radiotelephony	……..
1.3	MF/HF radio installation	
1.3.1	DSC encoder	……..
1.3.2	DSC watch receiver	……..
1.3.3	Radiotelephony	……..
1.4	Recognized mobile satellite service ship earth station	……..
2	Secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts	……..
3	Facilities for reception of MSI and search and rescue related information	……..
4	EPIRB	……..
5	Two-way VHF radiotelephone apparatus	
5.1	Portable two-way VHF radiotelephone apparatus	……..
5.2	Two-way VHF radiotelephone apparatus fitted in survival craft	……..
6	Search and rescue locating devices	
6.1	Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed for rapid placement in survival craft	……..
6.2	Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed in survival craft	……..
6.3	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed for rapid placement in survival craft	……..
6.4	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed in survival craft	……..

3 ***Methods used to ensure availability of radio facilities*** (regulations IV/15.6 and 15.7)

3.1 Duplication of equipment ……..

3.2 Shore-based maintenance ……

3.3 At-sea maintenance capability ……..

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at.....
(Place of issue of the Record)

……. ……
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

FORM OF NUCLEAR PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

NUCLEAR PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Passenger Ship Safety (Form P)

(Official seal) *(State)*

for *an / a short*[1] international voyage

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

_____
(name of the State)

by _____
(person or organization authorized)

Particulars of ship[2]

Name of ship.....
Distinctive number or letters .....
Port of registry .....
Gross tonnage .....
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)[3] .....
IMO number.....

Date of build:

Date of building contract.....
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction .....
Date of delivery .....
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable) .....

All applicable dates shall be completed.

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation VIII/9 of the Convention.

2 That the ship, being a nuclear ship, complied with all the requirements of chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship; and that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards:

.1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels, including the nuclear propulsion plant and the collision protective structure;

.2 the watertight subdivision arrangements and details;

.3 the following subdivision load lines:

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side amidships (regulation II-1/18)[4]	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
P1 P2 P3	……. ……. …….	…….. …….. ……...

2.2 the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire-control plans;

2.3 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radiation protection systems and equipment;

2.4 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.5 the ship was provided with a line-throwing appliance in accordance with the requirements of the Convention;

2.6 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.7 the provision and functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

2.8 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.9 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.10 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;

2.11 the ship was/was not[1] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2 /17 / III/38[1] of the Convention;

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

This certificate is valid until .....

Completion date of the survey on which this certificate is based: ……(*dd/mm/yyyy)*

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

…… ……
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

---

1 Delete as appropriate.

2 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

3 For a ship certified to operate in sea area A3, indicate the recognized mobile satellite service in brackets.

4 For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1, C.2 and C.3" should be used.

FORM OF NUCLEAR CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE

NUCLEAR CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form C)

(Official seal) *(State)*

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

_____
(name of the State)

by _____
(person or organization authorized)

Particulars of ship[1]

Name of ship.....
Distinctive number or letters .....
Port of registry .....
Gross tonnage .....
Deadweight of ship (metric tons)[2] .....
Length of ship (regulation III/3.12) .....
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)[3] .....
IMO number.....

Type of ship[4]
Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Cargo ship other than any of the above

Date of build:

Date of building contract.....
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction .....
Date of delivery .....
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable) .....

All applicable dates shall be completed.

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation VIII/9 of the Convention.

2 That the ship, being a nuclear ship, complied with all the requirements of chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship; and that:

2.1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in regulation I/10 (as applicable to comply with regulation VIII/9), including the nuclear propulsion plant and the collision protective structure, was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapter II-1 and chapter II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire-control plans);

2.2 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire-control plans;

2.3 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.4 the ship was provided with a line-throwing appliance in accordance with the requirements of the Convention;

2.5 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.6 the provision and functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

2.7 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.8 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.9 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the regulations, so far as these requirements apply thereto;

2.10 the ship was/was not[4] subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[4] of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliance and arrangements[4] is/is not[4] appended to this Certificate.

This certificate is valid until .....

Completion date of the survey on which this certificate is based: ..... (*dd/mm/yyyy)*

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

....
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

---

1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

2 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

3 For a ship certified to operate in sea area A3, indicate the recognized mobile satellite service in brackets.

4 Delete as appropriate.

RECORD OF EQUIPMENT FOR CARGO SHIP SAFETY (FORM C)

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETYOF
LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

1 ***Particulars of ship***

Name of ship .....
Distinctive number or letters .....
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations .....

2 ***Details of life-saving appliances***

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided:		
		Port side	**Starboard side**
2	Total number of davit-launched lifeboats	.....	.....
2.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
2.2	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43[1])	.....	.....
2.3	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.6)	.....	.....
2.4	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)	.....	.....
2.5	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)	.....	.....
2.6	Other lifeboats		
2.6.1	Number	.....	.....
2.6.2	Type	.....	.....
3	Total number of free-fall lifeboats	.....	
3.1	Total number of persons accommodated by them	.....	
3.2	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.7)	.....	
3.3	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)	.....	
3.4	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)	.....	
4	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above)	.....	
4.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	.....	

2 ***Details of life-saving appliances*** *(continued)*

5	Number of rescue boats	……
5.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above	……
6	Liferafts	
6.1	Those for which approved launching appliances are required	
6.1.1	Number of liferafts	……
6.1.2	Number of persons accommodated by them	……
6.2	Those for which approved launching appliances are not required	
6.2.1	Number of liferafts	……
6.2.2	Number of persons accommodated by them	……
6.3	Number of liferafts required by regulation III/31.1.4	……
7	Number of lifebuoys	……
8	Number of lifejackets	……
9	Immersion suits	
9.1	Total number	……
9.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	……
10	Number of anti-exposure suits	……

3 ***Details of radio facilities***

Item		Actual provision
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation	
1.1.1	DSC encoder	……..
1.1.2	DSC watch receiver	……..
1.1.3	Radiotelephony	……..
1.2	MF radio installation	
1.2.1	DSC encoder	……..
1.2.2	DSC watch receiver	……..
1.2.3	Radiotelephony	……..
1.3	MF/HF radio installation	
1.3.1	DSC encoder	……..
1.3.2	DSC watch receiver	……..
1.3.3	Radiotelephony	……..
1.4	Recognized mobile satellite service ship earth station	……..
2	Secondary means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts	……..

3 ***Details of radio facilities*** *(continued)*

3	Facilities for reception of MSI and search and rescue related information	……..
4	EPIRB	……..
5	Two-way VHF radiotelephone apparatus	
5.1	Portable two-way VHF radiotelephone apparatus	……..
5.2	Two-way VHF radiotelephone apparatus fitted in survival craft	……..
6	Search and rescue locating devices	
6.1	Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed for rapid placement in survival craft	……..
6.2	Radar search and rescue transponders (radar SART) stowed in survival craft	……..
6.3	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed for rapid placement in survival craft	……..
6.4	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART) stowed in survival craft	……..

4 ***Methods used to ensure availability of radio facilities*** (regulations IV/15.6 and 15.7)

4.1 Duplication of equipment .....
4.2 Shore-based maintenance .....
4.3 At-sea maintenance capability .....

5 ***Details of navigational systems and equipment***

	Item	Actual provision
1.1	Standard magnetic compass[2]	……..
1.2	Spare magnetic compass[2]	……..
1.3	Gyro-compass[2]	……..
1.4	Gyro-compass heading repeater[2]	……..
1.5	Gyro-compass bearing repeater[2]	……..
1.6	Heading or track control system[2]	……..
1.7	Pelorus or compass bearing device[2]	……..
1.8	Means of correcting heading and bearings	……..
1.9	Transmitting heading device (THD)[2]	……..
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)[3]	……..
2.2	Backup arrangements for ECDIS	……..
2.3	Nautical publications	……..
2.4	Backup arrangements for electronic nautical publications	……..

5 ***Details of navigational systems and equipment*** *(continued)*

3.1	Receiver for a global navigation satellite system/terrestrial radionavigation system/multisystem shipborne radionavigation receiver[2] [3]	……..
3.2	9 GHz radar[2]	……..
3.3	Second radar (3 GHz/9 GHz[3]) [2]	……..
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA) [2]	……..
3.5	Automatic tracking aid[2]	……..
3.6	Second automatic tracking aid[2]	……..
3.7	Electronic plotting aid[2]	……..
4.1	Automatic identification system (AIS)	……..
4.2	Long-range identification and tracking system	……..
5.1	Voyage data recorder (VDR) [3]	……..
5.2	Simplified voyage data recorder (S-VDR) [3]	……..
6.1	Speed and distance measuring device (through the water) [2]	……..
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartships direction) [2]	…….. ……..
7	Echo-sounding device[2]	
8.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator[2] [3]	…….. ……..
8.2	Rate-of-turn indicator[2]	……..
9	Sound reception system[2]	……..
10	Telephone to emergency steering position[2]	……..
11	Daylight signalling lamp[2]	……..
12	Radar reflector[2]	……..
13	International Code of Signals	……..
14	IAMSAR Manual, Volume III	……
15	Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)	

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at.....
(Place of issue of the Record)

…….. ……..
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)"

[1] For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1, C.2 and C.3" should be used.

[2] Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

[3] Delete as appropriate.

RÉSOLUTION MSC.496(105)
(adoptée le 28 avril 2022)

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

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 ("la Convention"), qui a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

AYANT EXAMINÉ, à sa cent cinquième 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 juillet 2023, 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 au Secrétaire général qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;

3 INVITE les Gouvernements contractants à la Convention à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2024, une fois qu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;

4 PRIE le Secrétaire général de transmettre, 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 ÉGALEMENT le Secrétaire général de transmettre 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

CHAPITRE II-1
CONSTRUCTION – STRUCTURE, COMPARTIMENTAGE ET STABILITÉ, MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

Partie D
Installations électriques

Règle 42 – Source d'énergie électrique de secours à bord des navires à passagers

1 Le texte du paragraphe 2.2.2.3 est remplacé par le suivant :

".3 l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite aux règles IV/11.1.1 et IV/11.1.2."

Règle 43 – Source d'énergie électrique de secours à bord des navires de charge

2 Le texte du paragraphe 2.3.2.3 est remplacé par le suivant :

".3 l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite aux règles IV/11.1.1 et IV/11.1.2."

CHAPITRE III
ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

Partie B
Prescriptions applicables aux navires et aux engins de sauvetage

Règle 6 – Communications

3 Le texte des paragraphes 1, 2, 2.1, 2.1.1, 2.1.2 et 2.2 est remplacé par le suivant :

"1 [Réservé]

2 [Réservé]"

_____

CHAPITRE IV
RADIOCOMMUNICATIONS

4 Le texte du chapitre IV est remplacé par le suivant :

"Partie A
Généralités

Règle 1 – Application

1 Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique à tous les navires visés par les présentes règles et aux navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

2 Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires soumis par ailleurs aux dispositions des présentes règles lorsque ces navires naviguent dans les eaux des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires, limitées à l'Est par la porte aval de l'écluse Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec (Canada).

3 Aucune disposition du présent chapitre ne doit empêcher un navire, une embarcation ou un radeau de sauvetage ou une personne en détresse d'utiliser tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

Règle 2 – Termes et définitions

1 Aux fins du présent chapitre, les expressions suivantes ont le sens indiqué ci-dessous :

.1 *AIS-SART* désigne un émetteur de recherche et de sauvetage du système d'identification automatique pouvant fonctionner sur les fréquences réservées à l'AIS : 161,975 MHz (AIS 1) et 162,025 MHz (AIS 2).

.2 *Communications de passerelle à passerelle* désigne les radiocommunications ayant trait à la sécurité échangées entre navires depuis les postes de navigation habituels des navires.

.3 *Veille radioélectrique permanente* signifie que la veille radioélectrique et le service d'écoute en question ne doivent pas être interrompus si ce n'est durant les brefs laps de temps pendant lesquels la capacité de réception du navire est gênée ou empêchée par les communications que ce navire effectue ou pendant lesquels les installations font l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques.

.4 *Appel sélectif numérique (ASN)* désigne une technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques et dont l'application permet à une station radioélectrique d'entrer en contact avec une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages et qui satisfait aux recommandations pertinentes du Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT-R).

.5 *Radiobalise de localisation des sinistres (RLS)* désigne un émetteur fonctionnant dans la bande de fréquences 406,0-406,1 MHz qui peut transmettre une alerte de détresse par satellite à un centre de coordination de sauvetage et émettre des signaux destinés au repérage sur place.

.6 *Radiocommunications d'ordre général* désigne les communications autres que les communications de détresse, d'urgence et de sécurité.

.7 *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)* désigne un système qui assure les fonctions décrites dans la règle 4.1.1.

.8 *Identités du SMDSM* désigne les renseignements qui peuvent être émis pour identifier le navire ou ses canots de secours et embarcations et radeaux de sauvetage de manière unique. Il s'agit de l'indicatif d'appel du navire, de l'identité dans le service mobile maritime (MMSI), de l'identité hexadécimale de la RLS, de l'identité dans les services mobiles par satellite agréés et des numéros de série de l'équipement.

.9 *Repérage* désigne la localisation de navires, d'aéronefs, d'embarcations ou radeaux de sauvetage ou de personnes en détresse.

.10 *Renseignements sur la sécurité maritime (RSM)* désigne les avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires.

.11 *Radar SART* désigne un répondeur de recherche et de sauvetage fonctionnant sur des fréquences radar dans la bande 9,2-9,5 GHz.

.12 *Règlement des radiocommunications* désigne le Règlement des radiocommunications venant compléter la Constitution et la Convention de l'Union internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

.13 *Service mobile par satellite agréé* désigne tout service qui fonctionne par l'intermédiaire d'un système à satellites et qui est agréé par l'Organisation en vue de son utilisation dans le SMDSM.

.14 *Service par satellite sur 406 MHz* désigne un service qui fonctionne au moyen d'un système de satellites ayant une disponibilité globale conçu pour repérer les RLS émettant dans la bande de fréquences 406,0-406,1 MHz.

.15 *Zone océanique A1* désigne une zone située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par un Gouvernement contractant.

.16 *Zone océanique A2* désigne une zone, à l'exclusion de la zone océanique A1, située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes hectométriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par un Gouvernement contractant.[3]

.17 *Zone océanique A3* désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un service mobile par satellite agréé utilisé par la station terrienne du navire et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.

.18 *Zone océanique A4* désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2 et A3.

2 Toutes les autres expressions et abréviations qui sont utilisées dans le présent chapitre et qui sont définies dans le Règlement des radiocommunications et dans la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, telle qu'elle pourrait être modifiée, ont les significations données dans ledit règlement et dans la Convention SAR.

Règle 3 – Exemptions

1 Les Gouvernements contractants estiment qu'il est particulièrement souhaitable de ne pas s'écarter des prescriptions du présent chapitre; néanmoins, l'Administration peut accorder à certains navires, à titre individuel, des exemptions partielles ou conditionnelles aux prescriptions des règles 7 à 11, à condition :

.1 que ces navires puissent assurer les fonctions énumérées à la règle 4; et

.2 que l'Administration ait tenu compte des conséquences que ces exemptions pourraient avoir sur l'efficacité globale du service pour la sécurité de tous les navires.

2 Une exemption peut être accordée en vertu du paragraphe 1 uniquement :

.1 si les conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale des règles 7 à 11 n'est ni raisonnable ni nécessaire; ou

.2 dans des circonstances exceptionnelles, pour un seul voyage hors de la ou des zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé.

3 Chaque Administration doit notifier à l'Organisation toutes les exemptions accordées en vertu des paragraphes 1 et 2 et donner les motifs de ces exemptions.

Règle 4 – Fonctions à assurer

1 Tout navire à la mer doit pouvoir :

.1 assurer les fonctions du SMDSM, qui sont les suivantes :

.1 émettre des alertes de détresse dans le sens navire-côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunication différent;

.2 recevoir des relais d'alertes de détresse dans le sens côtière-navire;

.3 émettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire-navire;

.4 émettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage;

.5 émettre et recevoir des communications sur place;

.6 émettre et recevoir des signaux destinés au repérage;

.7 recevoir des RSM;

.8 émettre et recevoir des communications d'urgence et de sécurité; et

.9 émettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle; et

.2 émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général.

Règle 4-1 – Prestataires de services par satellite dans le cadre du SMDSM

Le Comité de la sécurité maritime doit décider des critères, procédures et modalités à appliquer pour évaluer, agréer, passer en revue et contrôler les services mobiles par satellite agréés fournis dans le cadre du SMDSM en application des dispositions du présent chapitre.

Partie B
Engagement des Gouvernements contractants

Règle 5 – Services de radiocommunications à assurer

1 Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir, s'il estime que cela est possible et nécessaire, soit séparément, soit en coopération avec d'autres Gouvernements contractants, des installations à terre satisfaisantes afin d'assurer, en tenant dûment compte des recommandations de l'Organisation, les services mobiles par satellite et les services mobiles maritimes suivants :

.1 les services mobiles par satellite agréés;

.2 un service par satellite sur 406 MHz;

.3 le service mobile maritime dans les bandes comprises entre 156 MHz et 174 MHz;

.4 le service mobile maritime dans les bandes comprises entre 4 000 kHz et 27 500 kHz; et

.5 le service mobile maritime dans les bandes comprises entre 415 kHz et 535 kHz et entre 1 605 kHz et 4 000 kHz.

2 Chaque Gouvernement contractant s'engage à communiquer à l'Organisation des renseignements pertinents sur les installations à terre du service mobile par satellite et du service mobile maritime qui ont été mises en place pour couvrir les zones océaniques qu'il a désignées au large de ses côtes. Chaque Gouvernement contractant s'engage également à aviser l'Organisation dans des délais suffisants avant le retrait planifié de l'un quelconque de ces services ou de l'une quelconque de ces installations à terre.

Règle 5-1 – Identités du SMDSM

1 La présente règle s'applique à tous les navires pour tous les voyages.

2 Chaque Gouvernement contractant s'engage à veiller à ce que des dispositions satisfaisantes soient prises pour que les identités du SMDSM soient répertoriées et pour que les renseignements concernant ces identités soient mis à la disposition des centres de coordination de sauvetage 24 heures sur 24. Lorsqu'il y a lieu, les organisations internationales qui tiennent un registre de ces identités, tel que le Système d'accès et de consultation de la base de données

du service mobile maritime (MARS) de l'UIT, doivent être avisées par le Gouvernement contractant des identités qui ont été attribuées.

Partie C
Prescriptions applicables aux navires

Règle 6 – Installations radioélectriques

1 Tout navire doit être pourvu d'installations radioélectriques capables de satisfaire, pendant toute la durée du voyage prévu, aux prescriptions de la règle 4 sur les fonctions à assurer et, à moins qu'il n'en soit exempté par la règle 3, aux prescriptions de la règle 7 et, selon la ou les zones océaniques qu'il traversera au cours de ce voyage, aux prescriptions des règles 8, 9, 10 ou 11.

2 Toute installation radioélectrique doit :

.1 être située de telle manière qu'aucun brouillage nuisible d'origine mécanique, électrique ou autre ne nuise à son bon fonctionnement et de façon à assurer sa compatibilité électromagnétique avec les autres équipements et systèmes et à éviter toute interaction nuisible de ces équipements et systèmes;

.2 être située de manière à bénéficier de la plus grande sécurité et de la plus grande disponibilité opérationnelle possibles;

.3 être protégée des effets nuisibles de l'eau, des températures extrêmes et autres conditions ambiantes défavorables;

.4 être munie d'un éclairage électrique fiable et installé en permanence, qui soit indépendant des sources d'énergie électrique principale et de secours et qui permette d'éclairer de manière satisfaisante les commandes radioélectriques nécessaires à l'exploitation de l'installation radioélectrique; et

.5 comporter bien en évidence une inscription des identités du SMDSM applicables qui peuvent servir à l'opérateur de l'installation radioélectrique.

3 La commande des voies radiotéléphoniques en ondes métriques requises pour la sécurité de la navigation doit être immédiatement accessible sur la passerelle de navigation près du poste d'où le navire est habituellement gouverné; au besoin, il devrait être possible d'établir des liaisons radiotéléphoniques depuis les ailerons de la passerelle de navigation. Il peut être satisfait à cette dernière disposition en utilisant du matériel à ondes métriques portatif.

4 À bord des navires à passagers, un panneau "détresse" doit être installé au poste de contrôle. Ce panneau doit avoir les caractéristiques suivantes :

.1 il doit comporter soit un seul bouton qui, lorsqu'on appuie dessus, déclenche une alerte de détresse faisant intervenir toutes les installations radio requises à bord à cette fin, soit un bouton pour chacune des installations;

.2 chaque fois qu'un bouton a été actionné, un indicateur visuel situé sur le panneau doit le signaler clairement; et

.3 il doit être prévu des moyens empêchant d'actionner par inadvertance le ou les boutons mentionnés aux paragraphes 4.1 et 4.2.

5 À bord des navires à passagers, si une RLS est utilisée comme moyen secondaire d'alerte de détresse et n'est pas déclenchée à distance depuis le panneau "détresse", une autre RLS peut être installée dans la timonerie, à proximité du poste de contrôle.

6 À bord des navires à passagers, un panneau d'alarme de détresse doit être installé au poste de contrôle. Ce panneau :

.1 doit fournir une indication visuelle et sonore des alertes de détresse reçues à bord;

.2 doit indiquer le service de radiocommunication par l'intermédiaire duquel ces alertes ont été reçues; et

.3 peut être combiné avec le panneau "détresse" mentionné au paragraphe 4.

Règle 7 – Matériel radioélectrique – Dispositions générales

1 Tout navire doit être pourvu :

.1 d'une installation radioélectrique à ondes métriques permettant d'émettre et de recevoir des communications de détresse, d'urgence et de sécurité :

.1 par ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70). Il doit être possible de déclencher sur la voie 70 l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire; et

.2 en radiotéléphonie sur les fréquences 156,300 MHz (voie 6), 156,650 MHz (voie 13) et 156,800 MHz (voie 16);

.2 d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la voie 70 en ondes métriques, qui peut être distincte de celle qui est prescrite au paragraphe .1.1 ou y être incorporée;

.3 d'un radar SART ou d'un AIS-SART, qui :

.1 doit être arrimé de manière à pouvoir être utilisé facilement; et

.2 peut être l'un de ceux qui sont prescrits aux paragraphes 2.1 ou 3.1;

.4 d'un ou de plusieurs récepteurs permettant de recevoir des RSM et des renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage tout au long du voyage effectué par le navire;

.5 d'une RLS qui doit :

.1 être installée dans un endroit d'accès aisé;

.2 pouvoir être facilement dégagée à la main et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;

.3 pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte; et

.4 pouvoir être déclenchée manuellement; et

.6 d'une installation radioélectrique permettant d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général qui fonctionne sur les fréquences de travail de la bande comprise entre 156 MHz et 174 MHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit au paragraphe 1.1.

2 Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500 doit être pourvu d'au moins :

.1 un radar SART ou un AIS-SART; et

.2 deux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques.

3 Tout navire à passagers et tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être pourvu d'au moins :

.1 un radar SART ou un AIS-SART sur chaque bord du navire; et

.2 trois émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques.

4 Les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques prescrits aux paragraphes 2.2 et 3.2 peuvent être portatifs ou installés dans des embarcations et radeaux de sauvetage. L'appareil portatif peut se trouver à la passerelle.

5 Les répondeurs radar SAR ou AIS-SART prescrits par les paragraphes 2.1 ou 3.1 doivent être arrimés à des emplacements tels qu'ils puissent être rapidement placés dans l'un quelconque des embarcations ou radeaux de sauvetage autres qu'un radeau de sauvetage prescrit par la règle III/31.1.4. À défaut, un radar SART ou un AIS-SART doit être arrimé dans chaque embarcation et radeau de sauvetage autre qu'un radeau de sauvetage prescrit par la règle III/31.1.4. À bord des navires qui sont dotés d'au moins deux radars SART ou AIS-SART et sont équipés d'embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre, l'un des radars SART ou AIS-SART doit être arrimé dans une embarcation de sauvetage à mise à l'eau en chute libre et l'autre doit être situé à proximité de la passerelle de navigation de sorte qu'ils puissent être utilisés à bord et soient prêts à être transférés dans l'un quelconque des embarcations ou radeaux de sauvetage autres que le radeau de sauvetage prescrit par la règle III/31.1.4.

6 Tout navire à passagers doit être pourvu d'installations permettant d'émettre et de recevoir des radiocommunications sur place, aux fins de la recherche et du sauvetage, sur les fréquences aéronautiques 121,5 MHz et 123,1 MHz, depuis le poste de navigation habituel du navire. Ces installations peuvent être portatives.

Règle 8 – Matériel radioélectrique – Zone océanique A1

1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 7, tout navire qui effectue des voyages dans la zone océanique A1 doit être pourvu d'une installation radioélectrique qui puisse déclencher l'émission d'alertes de détresse, dans le sens navire-côtière, depuis le poste de navigation habituel du navire, et qui fonctionne :

.1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellite;

.2 soit sur ondes hectométriques par ASN, si le navire effectue des voyages à l'intérieur de la zone de couverture des stations côtières équipées de matériel ASN travaillant sur ondes hectométriques;

.3 soit sur ondes décamétriques par ASN;

.4 soit au moyen d'une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

2 Il peut être satisfait à la prescription du paragraphe 1.1 en installant :

.1 la RLS prescrite à la règle 7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel du navire mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart du navire en cas d'urgence; ou

.2 la RLS prescrite à la règle 7.1.5 à un autre emplacement à bord du navire, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel du navire; ou

.3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel du navire.

Règle 9 – Matériel radioélectrique – Zone océanique A2

1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 7, tout navire qui effectue des voyages à l'intérieur de la zone océanique A2 doit être pourvu :

.1 d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant d'émettre et de recevoir des communications de détresse, d'urgence et de sécurité sur les fréquences :

.1 2 187,5 kHz par ASN; et

.2 2 182 kHz en radiotéléphonie;

.2 d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz, qui peut être distincte de celle qui est prescrite au paragraphe 1.1 ou y être incorporée; et

.3 d'un moyen secondaire permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui ne repose pas sur l'utilisation des ondes hectométriques et qui fonctionne :

.1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellite; ou

.2 soit sur ondes décamétriques par ASN; ou

.3 soit au moyen d'une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

2 Les installations radioélectriques spécifiées aux paragraphes 1.1 et 1.3 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

3 Il peut être satisfait à la prescription du paragraphe 1.3.1 en installant :

.1 la RLS prescrite à la règle 7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel du navire mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart du navire en cas d'urgence;

.2 la RLS prescrite à la règle 7.1.5 à un autre emplacement à bord du navire, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel du navire; ou

.3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel du navire.

4 Le navire doit pouvoir, en outre, émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant :

.1 soit une installation radioélectrique fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz ou entre 4 000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit au paragraphe 1.1;

.2 soit une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

Règle 10 – Matériel radioélectrique – Zone océanique A3

1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 7, tout navire qui effectue des voyages à l'intérieur de la zone océanique A3 doit être pourvu :

.1 d'une station terrienne de navire fonctionnant dans le cadre d'un service mobile par satellite agréé qui permette :

.1 d'émettre et de recevoir des communications de détresse, d'urgence et de sécurité;

.2 de lancer et de recevoir des appels de détresse prioritaires; et

.3 de maintenir une veille pour la réception des relais d'alertes de détresse émis dans le sens côtière-navire, y compris ceux qui sont destinés à des zones géographiques spécifiquement définies;

.2 d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant d'émettre et de recevoir des communications de détresse, d'urgence et de sécurité sur les fréquences :

.1 2 187,5 kHz par ASN; et

.2 2 182 kHz en radiotéléphonie;

.3 d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz, qui peut être distincte de celle qui est prescrite au paragraphe 1.2 ou y être incorporée; et

.4 d'un moyen secondaire permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui fonctionne :

.1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellite;

.2 soit sur ondes décamétriques par ASN;

.3 soit dans le cadre d'un service mobile par satellite agréé quelconque, au moyen d'une station terrienne de navire supplémentaire.

2 Les installations radioélectriques spécifiées aux paragraphes 1.1, 1.2 et 1.4 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

3 Il peut être satisfait à la prescription du paragraphe 1.4.1 en installant :

.1 la RLS prescrite à la règle 7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel du navire mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart du navire en cas d'urgence; ou

.2 la RLS prescrite à la règle 7.1.5 à un autre emplacement à bord du navire, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel du navire; ou

.3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel du navire.

4 Le navire doit pouvoir, en outre, émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant :

.1 soit une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé;

.2 soit une installation radioélectrique fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz ou entre 4 000 kHz et 27 500 kHz.

5 Il peut être satisfait aux prescriptions des paragraphes 4.1 et 4.2 en ajoutant cette option au matériel prescrit au paragraphe 1.1 ou 1.2, respectivement.

Règle 11 – Matériel radioélectrique : Zone océanique A4

1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 7, tout navire qui effectue des voyages à l'intérieur de la zone océanique A4 doit être pourvu :

.1 d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques permettant d'émettre et de recevoir des communications de détresse, d'urgence et de sécurité sur toutes les fréquences de détresse, d'urgence et de sécurité des bandes comprises entre 1605 kHz et 4000 kHz et entre 4 000 kHz et 27500 kHz au moyen :

.1 de l'ASN; et

.2 de la radiotéléphonie;

.2 d'un appareil permettant de maintenir une veille par ASN sur les fréquences 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz et sur au moins une des fréquences ASN 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz; il doit être possible à tout moment de choisir l'une quelconque de ces fréquences ASN pour les communications de détresse, d'urgence et de sécurité. Cet appareil peut être distinct du matériel prescrit à l'alinéa 1.1 ou y être incorporé; et

.3 d'un moyen secondaire permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière au moyen du service par satellite sur 406 MHz.

2 En outre, le navire doit pouvoir émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant une installation radioélectrique fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz et entre 4 000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit au paragraphe 1.1.

3 Les installations radioélectriques spécifiées aux paragraphes 1.1 et 1.3 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

4 Il peut être satisfait à la prescription du paragraphe 1.3 en installant :

.1 la RLS prescrite à la règle 7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel du navire mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart du navire en cas d'urgence; ou

.2 la RLS prescrite à la règle 7.1.5 à un autre emplacement à bord du navire, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel du navire; ou

3. une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel du navire.

Règle 12 – Veilles

1 Tout navire à la mer doit assurer une veille radioélectrique permanente pour les besoins des communications de détresse, d'urgence et de sécurité :

.1 par ASN sur la voie 70 en ondes métriques;

.2 sur la fréquence ASN 2 187,5 kHz, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 9.1.1 ou 10.1.2, équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques;

.3 sur les fréquences ASN 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz, ainsi que sur au moins une des fréquences ASN 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz, en fonction de l'heure du jour et de la position géographique du navire, si ce navire est, en application des prescriptions de la règle 11.1.2, équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques. Cette veille peut être assurée au moyen d'un récepteur à exploration; et

.4 pour les relais d'alertes de détresse transmis par satellite dans le sens côtière-navire, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 10.1.1, équipé d'une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

2 Tout navire à la mer doit rester à l'écoute radioélectrique des émissions de RSM et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage sur la fréquence ou les fréquences appropriées de diffusion de ces informations pour la zone où le navire se trouve.

3 Tout navire à la mer doit, lorsque cela est possible, rester en permanence à l'écoute. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire sur :

.1 la voie 16 en ondes métriques; et

.2 d'autres fréquences appropriées de diffusion des radiocommunications d'urgence et de sécurité pour la zone où le navire se trouve.

Règle 13 – Sources d'énergie

1 Une source d'énergie électrique suffisante pour faire fonctionner les installations radioélectriques et pour charger toutes les batteries faisant partie de la ou des sources d'énergie de réserve des installations radioélectriques doit être disponible en permanence pendant que le navire est à la mer.

2 Une ou plusieurs sources d'énergie de réserve doivent être prévues à bord de tout navire pour alimenter les installations radioélectriques afin d'assurer les communications de détresse, d'urgence et de sécurité, en cas de défaillance des sources d'énergie électrique principale et de secours du navire. La ou les sources d'énergie de réserve doivent pouvoir faire fonctionner simultanément l'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle 7.1.1 et, selon la ou les zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques prescrite à la règle 9.1.1 ou 10.1.2, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite à la règle 11.1.1, soit la station terrienne de navire prescrite à la règle 10.1.1 et l'une des charges supplémentaires mentionnées aux paragraphes 4, 5 et 8, pendant une durée d'au moins :

.1 une heure, à bord des navires munis d'une source d'énergie électrique de secours, si cette source d'énergie satisfait pleinement à toutes les dispositions pertinentes de la règle II-1/42 ou 43, y compris en ce qui concerne l'alimentation par cette source des installations radioélectriques; et

.2 six heures, à bord des navires qui ne sont pas munis d'une source d'énergie électrique de secours satisfaisant pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle II-1/42 ou 43, y compris en ce qui concerne l'alimentation par cette source des installations radioélectriques.

Il n'est pas nécessaire que la ou les sources d'énergie de réserve alimentent en même temps les installations radioélectriques à ondes décamétriques et celles à ondes hectométriques indépendantes.

3 La ou les sources d'énergie de réserve doivent être indépendantes de la puissance propulsive du navire et du réseau électrique du navire.

4 Lorsque, outre l'installation radioélectrique à ondes métriques, deux ou plusieurs des autres installations radioélectriques mentionnées au paragraphe 2 peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve, celles-ci doivent pouvoir alimenter en même temps, pendant la durée spécifiée, selon le cas, au paragraphe 2.1 ou 2.2, l'installation radioélectrique à ondes métriques et :

.1 toutes les autres installations radioélectriques qui peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps; ou

.2 celle des autres installations radioélectriques qui consomme le plus d'énergie, si l'on ne peut raccorder qu'une des autres installations

radioélectriques à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps que l'installation radioélectrique à ondes métriques.

5 La ou les sources d'énergie de réserve peuvent être utilisées pour fournir l'éclairage électrique prescrit à la règle 6.2.4.

6 Lorsqu'une source d'énergie de réserve est constituée d'une ou de plusieurs batteries d'accumulateurs rechargeables :

.1 il doit être prévu un moyen de recharger automatiquement ces batteries qui soit capable de les recharger jusqu'à la capacité minimale requise dans un délai de 10 heures; et

.2 la capacité de la ou des batteries doit être vérifiée en utilisant une méthode appropriée à des intervalles ne dépassant pas 12 mois, lorsque le navire n'est pas à la mer.

7 Les batteries d'accumulateurs qui constituent une source d'énergie de réserve doivent être placées et installées de manière à :

.1 assurer le service le meilleur;

.2 avoir une durée de vie raisonnable;

.3 offrir un degré de sécurité raisonnable;

.4 demeurer à des températures conformes aux spécifications du fabricant, qu'elles soient en charge ou au repos; et

.5 fournir, lorsqu'elles sont en pleine charge, au moins le nombre minimal d'heures de fonctionnement prescrit, quelles que soient les conditions météorologiques.

8 Si une installation radioélectrique prescrite au présent chapitre a besoin de recevoir constamment des données du matériel de navigation ou des autres équipements du navire, y compris du récepteur de navigation mentionné à la règle 18, pour fonctionner correctement, des moyens doivent être prévus pour garantir que ces données lui seront fournies continuellement en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours du navire.

Règle 14 – Normes de fonctionnement

Tout le matériel auquel s'applique le présent chapitre doit être d'un type approuvé par l'Administration. Ce matériel doit satisfaire à des normes de fonctionnement appropriées qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation.

Règle 15 – Prescriptions relatives à l'entretien

1 Le matériel doit être conçu de manière que les éléments principaux puissent être remplacés aisément, sans qu'il soit besoin de procéder à de nouveaux étalonnages ou réglages compliqués.

2 S'il y a lieu, le matériel doit être construit et installé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection et d'entretien à bord.

3 Des instructions satisfaisantes doivent être fournies pour permettre au matériel d'être exploité et entretenu correctement, compte tenu des recommandations de l'Organisation.

4 Des outils et pièces de rechange satisfaisants doivent être fournis pour permettre l'entretien du matériel.

5 L'Administration doit veiller à ce que le matériel radioélectrique prescrit au présent chapitre soit entretenu de manière à garantir la disponibilité des fonctions à assurer en application de la règle 4 et à satisfaire aux normes de fonctionnement recommandées pour ce matériel.

6 À bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A1 ou A2, la disponibilité doit être assurée en appliquant des méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre, une capacité d'entretien électronique en mer ou une combinaison de ces méthodes, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration.

7 À bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A3 ou A4, la disponibilité doit être assurée en appliquant une combinaison d'au moins deux méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre ou une capacité d'entretien électronique en mer, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration.

8 Si toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir le matériel en bon état de marche afin qu'il puisse assurer toutes les fonctions spécifiées à la règle 4, on ne doit pas considérer le mauvais fonctionnement du matériel destiné à assurer les radiocommunications d'ordre général prescrites à la règle 4.1.2 comme rendant un navire inapte à prendre la mer ou comme une raison suffisante pour le retenir dans un port où il n'est guère facile de procéder à la réparation, sous réserve que ce navire soit capable d'assurer toutes les fonctions de détresse, d'urgence et de sécurité.

9 Les RLS doivent :

.1 être soumises, à bord du navire ou dans une station approuvée de mise à l'essai, à des essais annuels portant sur tous les aspects de leur efficacité opérationnelle, l'accent étant mis en particulier sur la vérification de l'émission sur les fréquences de service, le codage et l'immatriculation, aux intervalles spécifiés ci-après :

.1 à bord des navires à passagers, dans les trois mois précédant la date d'expiration du Certificat de sécurité pour navires à passagers; et

.2 à bord des navires de charge, dans les trois mois précédant la date d'expiration du Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge, ou dans un délai de trois mois avant ou après la date anniversaire de ce certificat; et

.2 faire l'objet d'un entretien, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, dans un centre approuvé d'entretien à terre.

Règle 16 – Personnel chargé des radiocommunications

1 Tout navire doit avoir à bord du personnel dont les qualifications en matière de communications de détresse, d'urgence et de sécurité sont jugées satisfaisantes par l'Administration. Le personnel doit être titulaire des certificats appropriés spécifiés dans

le Règlement des radiocommunications, l'un quelconque des membres de ce personnel pouvant être désigné principal responsable des communications pendant les cas de détresse.

2 À bord des navires à passagers, au moins une personne possédant les qualifications voulues, conformément au paragraphe 1, doit être désignée pour exécuter uniquement des fonctions liées aux communications pendant les cas de détresse.

Règle 17 – Registres de bord radioélectriques

Tous les événements intéressant les services de radiocommunication qui semblent avoir de l'importance pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doivent être consignés dans un registre conservé à bord, à la satisfaction de l'Administration et conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications.

Règle 18 – Entretien de la position

1 Tout équipement de communications bilatérales transporté à bord d'un navire auquel s'applique le présent chapitre, qui permet d'inclure automatiquement la position du navire dans l'alerte de détresse, doit recevoir ce renseignement automatiquement d'un récepteur de navigation interne ou externe.

2 En cas de mauvais fonctionnement du récepteur de navigation interne ou externe, la position du navire et l'heure à laquelle cette position a été déterminée doivent être mises à jour manuellement à des intervalles ne dépassant pas quatre heures, lorsque le navire fait route, de manière à pouvoir être émises à tout moment par l'équipement.

CHAPITRE V
SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Règle 19-1 – Identification et suivi des navires à grande distance

5 Le texte actuel des paragraphes 4.1 et 4.2 est remplacé par le suivant :

"4.1 Les navires ci-après doivent être pourvus d'un système permettant de transmettre automatiquement les renseignements spécifiés au paragraphe 5 :

.1 navires construits le 31 décembre 2008 ou après cette date;

.2 navires construits avant le 31 décembre 2008 et certifiés aptes à être exploités :

.1 dans les zones océaniques A1 et A2, telles que définies dans les règles IV/2.1.15 et IV/2.1.16; ou

.2 dans les zones océaniques A1, A2 et A3, telles que définies dans les règles IV/2.1.15, IV/2.1.16 et IV/2.1.17,

au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 31 décembre 2008;

.3 navires construits avant le 31 décembre 2008 et certifiés aptes à être exploités dans les zones océaniques A1, A2, A3 et A4, telles que définies dans les règles IV/2.1.15, IV/2.1.16, IV/2.1.17

et IV/2.1.18, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1er juillet 2009. Ces navires doivent toutefois satisfaire aux dispositions de l'alinéa .2 ci-dessus lorsqu'ils sont exploités dans les zones océaniques A1, A2 et A3.

4.2 Quelle que soit leur date de construction, les navires pourvus d'un système d'identification automatique (AIS), tel que défini à la règle 19.2.4, et exploités exclusivement dans la zone océanique A1, telle que définie à la règle IV/2.1.15, ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions de la présente règle."

Appendice

CERTIFICATS

6 Les modèles existants de Certificat de sécurité pour navire à passagers, de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, de Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge, de Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers, de Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge, y compris les fiches d'équipement connexes pour la sécurité des navires à passagers (modèle P), pour la sécurité des navires de charge (modèle E), pour la sécurité radioélectrique des navires de charge (modèle R) et pour la sécurité des navires de charge (modèle C), qui figurent dans l'appendice de l'annexe sont remplacés par les suivants :

"MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS

Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement
pour la sécurité des navires à passagers (Modèle P)

(Cachet officiel) *(État)*

Pour *un/un court*[1] voyage international

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée,

sous l'autorité du Gouvernement

_____
(Nom de l'État)

par _____
(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire[2]

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Port d'immatriculation .....
Jauge brute .....
Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2)[3] .....
Numéro OMI.....
Date de construction :
Date du contrat de construction .....
Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent .....
Date de livraison .....
Date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé (le cas échéant) ……..

Toutes les dates applicables doivent être indiquées.

IL EST CERTIFIÉ :

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/7 de la Convention.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

2.1 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne :

.1 la structure, les machines principales et auxiliaires, les chaudières et autres récipients sous pression;

.2 les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche à l'eau;

.3 les lignes de charge de compartimentage suivantes :

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (règle II-1/18)[4]	**Franc-bord**	**À utiliser quand les espaces réservés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers soit par des marchandises**
P1	.....	.....
P2	.....	.....
P3	.....	.....

2.2 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la partie G du chapitre II-1 de la Convention en ce qui concerne l'utilisation de …. en tant que combustible/sans objet[1];

2.3 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne la protection contre l'incendie à la construction, les systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie;

2.4 que les engins de sauvetage et le matériel d'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours étaient conformes aux prescriptions de la Convention;

2.5 que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre, conformément aux prescriptions de la Convention;

2.6 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les installations radioélectriques;

2.7 que l'installation et le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfaisaient aux prescriptions de la Convention;

2.8 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques;

2.9 que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

2.10 que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes de la Convention;

2.11 que le navire a fait/n'a pas fait[1] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la (des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] 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 et dispositifs de sauvetage[1] est/n'est pas[1] joint au présent Certificat.

3 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas[1] été délivré.

Le présent Certificat est valable jusqu'au .....

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : .....*(jj/mm/aaaa)*

Délivré à .....
(Lieu de délivrance du certificat)

Le ....
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

---

1 Rayer la mention inutile.

2 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

3 Pour un navire autorisé à naviguer dans la zone océanique A3, indiquer entre crochets le service mobile par satellite agréé.

4 Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 2009, il faudrait utiliser la notation de compartimentage applicable "C.1, C.2 et C.3".

FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES À PASSAGERS (MODÈLE P)

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

1 ***Caractéristiques du navire***

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter .....
Nombre minimal de personnes ayant les qualifications requises pour exploiter les installations radioélectriques .....

2 ***Détail des engins de sauvetage***

1	Nombre total de personnes pour lesquelles sont prévus des engins de sauvetage		
		Bâbord	Tribord
2	Nombre total d'embarcations de sauvetage	.....	.....
2.1	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	.....
2.2	Nombre d'embarcations de sauvetage partiellement fermées (règle III/21 et Recueil LSA, section 4.5)	.....	.....
2.3	Nombre d'embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique (règle III/43)[1]	.....	.....
2.4	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle III/21 et Recueil LSA, section 4.6)	.....	.....
2.5	Autres embarcations de sauvetage	.....	.....
2.5.1	Nombre	.....	.....
2.5.2	Type	.....	.....
3	Nombre d'embarcations de sauvetage à moteur (comprises dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus)	.....	
3.1	Nombre d'embarcations de sauvetage munies de projecteurs	.....	
4	Nombre de canots de secours	.....	
4.1	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus	.....	
4.2	Nombre de canots qui sont des canots de secours rapides	.....	
5	Radeaux de sauvetage		
5.1	Radeaux de sauvetage exigeant des engins approuvés de mise à l'eau	.....	
5.1.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....	
5.1.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir		

2 ***Détail des engins de sauvetage*** *(suite)*

		Bâbord	Tribord
5.2	Radeaux de sauvetage n'exigeant pas d'engins approuvés de mise à l'eau	.....	
5.2.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....	
5.2.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	
6	Nombre de dispositifs d'évacuation en mer (MES)	.....	
6.1	Nombre de personnes qu'ils desservent	.....	
6.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	
7	Engins flottants	.....	
7.1	Nombre d'engins	.....	
7.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent supporter	.....	
8	Nombre de bouées de sauvetage	.....	
9	Nombre de brassières de sauvetage (total)	.....	
9.1	Nombre de brassières de sauvetage pour adultes	.....	
9.2	Nombre de brassières de sauvetage pour enfants	.....	
9.3	Nombre de brassières de sauvetage pour nourrissons	.....	
10	Combinaisons d'immersion	.....	
10.1	Nombre total	.....	
10.2	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....	
11	Nombre de combinaisons de protection contre les éléments	.....	
12	Nombre de moyens de protection thermique[2]	.....	

3 ***Détail des installations radioélectriques***

Installations		**Matériel à bord**
1	Systèmes primaires	
1.1	Installation radioélectrique VHF	.....
1.1.1	Codeur ASN	.....
1.1.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.1.3	Radiotéléphonie	.....
1.2	Installation radioélectrique MF	
1.2.1	Codeur ASN	.....
1.2.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.2.3	Radiotéléphonie	.....
1.3	Installation radioélectrique MF/HF	
1.3.1	Codeur ASN	.....
1.3.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.3.3	Radiotéléphonie	.....
1.4	Station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé	.....
2	Moyen secondaire d'alerte permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière	.....

3 ***Détail des installations radioélectriques*** *(suite)*

Installations		Matériel à bord
3	Dispositifs pour la réception de RSM et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage	.....
4	RLS	.....
5	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF	
5.1	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF portatifs	.....
5.2	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF portatifs installés dans des embarcations ou radeaux de sauvetage	.....
6	Dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage	
6.1	Répondeurs radar de recherche et de sauvetage (SART) arrimés de façon à pouvoir être placés rapidement dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....
6.2	Répondeurs radar de recherche et de sauvetage (SART) arrimés dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....
6.3	Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) arrimés de façon à pouvoir être placés rapidement dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....
6.4	Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) arrimés dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....

4 ***Méthodes utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques*** (règles IV/15.6 et 15.7)

4.1 Installation en double du matériel .....
4.2 Entretien à terre .....
4.3 Capacité d'entretien en mer .....

5 ***Détail des systèmes et du matériel de navigation***

Matériel		Matériel à bord
1.1	Compas magnétique étalon[3]	.....
1.2	Compas magnétique de rechange[3]	.....
1.3	Gyrocompas[3]	.....
1.4	Répétiteur du cap déterminé au gyrocompas[3]	.....
1.5	Répétiteur du relèvement au gyrocompas[3]	.....
1.6	Système de contrôle du cap ou de la route[3]	.....
1.7	Taximètre ou dispositif de relèvement au compas[3]	.....
1.8	Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements	.....
1.9	Dispositif de détermination du cap à transmission (THD)[3]	.....

5 ***Détail des systèmes et du matériel de navigation*** *(suite)*

	Matériel	Matériel à bord
2.1	Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)[4]	.....
2.2	Dispositif de secours pour ECDIS	.....
2.3	Publications nautiques	.....
2.4	Dispositif de secours pour les publications nautiques électroniques	.....
3.1	Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre/d'un récepteur de radionavigation multisystèmes de bord[3,4]	.....
3.2	Radar à 9 GHz[3]	.....
3.3	Second radar (à 3 GHz/à 9 GHz[4])[3]	.....
3.4	Aide de pointage radar automatique (APRA)[3]	.....
3.5	Aide de poursuite automatique[3]	.....
3.6	Seconde aide de poursuite automatique[3]	.....
3.7	Aide de pointage électronique[3]	.....
4.1	Système d'identification automatique (AIS)	.....
4.2	Système d'identification et de suivi à grande distance	.....
5	Enregistreur des données du voyage (VDR)	.....
6.1	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface)[3]	.....
6.2	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (fond dans les sens avant et transversal)[3]	.....
7	Sondeur à écho[3]	.....
8.1	Indicateur de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement[3,4]	.....
8.2	Indicateur du taux de giration[3]	.....
9	Dispositif de réception des signaux sonores[3]	.....
10	Téléphone permettant de communiquer avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner[3]	.....
11	Fanal à signaux de jour[3]	.....
12	Réflecteur radar[3]	.....
13	Code international de signaux	.....
14	Manuel IAMSAR, volume III	.....
15	Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)	.....

IL EST CERTIFIÉ que la présente Fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à .....
(Lieu de délivrance de la fiche)

Le ....
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la fiche)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la fiche)

---

1 Se reporter aux amendements de 1983 à la Convention SOLAS (résolution MSC.6(48)), applicables aux navires construits le 1er juillet 1986 ou après cette date mais avant le 1er juillet 1998.

2 À l'exception de ceux qui sont prescrits aux paragraphes 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 et 5.1.2.2.13 du Recueil LSA.

3 D'autres moyens de satisfaire à cette prescription sont autorisés en vertu de la règle V/19. Si d'autres moyens sont utilisés, il faut les indiquer.

4 Rayer la mention inutile.

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE

Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement pour la sécurité des navires de charge (Modèle E)

(Cachet officiel) *(État)*

Délivré en vertu des dispositions de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée,

sous l'autorité du Gouvernement

_____

(Nom de l'État)

par _____

(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire[1]

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Port d'immatriculation .....
Jauge brute .....
Port en lourd du navire (tonnes métriques)[2] .....
Longueur du navire (règle III/3.12) .....
Numéro OMI .....

Type de navire[3]

Vraquier
Pétrolier
Navire-citerne pour produits chimiques
Transporteur de gaz
Navire de charge autre que ceux énumérés ci-dessus

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé .....

IL EST CERTIFIÉ **:**

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/8 de la Convention.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

2.1 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie;

2.2 que les engins de sauvetage et le matériel d'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours étaient conformes aux prescriptions de la Convention;

2.3 que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre, conformément aux prescriptions de la Convention;

2.4 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques;

2.5 que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

2.6 que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes de la Convention;

2.7 que le navire a fait/n'a pas fait[3] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la (des)règle(s) II-2/17 / III/38[3] 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 et dispositifs de sauvetage[3] est/n'est pas[3] joint au présent Certificat.

3 Que le navire est exploité conformément à la règle III/26.1.1.1[4] à l'intérieur des limites de la zone d'exploitation .....

4 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas[3] été délivré.

Le présent Certificat est valable jusqu'au .....

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : ..... (*jj/mm/aaaa*)

Délivré à .....
(Lieu de délivrance du certificat)

Le ....
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

---

1 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

2 Seulement pour les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz.

3 Rayer les mentions inutiles.

4 Se reporter aux amendements de 1983 à la Convention SOLAS (résolution MSC.6(48)), applicables aux navires construits le 1er juillet 1986 ou après cette date, mais avant le 1er juillet 1998, dans le cas des embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique à bord.

FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LA SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT DES NAVIRES DE CHARGE (MODÈLE E)

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

1 ***Caractéristiques du navire***

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....

2 ***Détail des engins de sauvetage***

1	Nombre total de personnes pour lesquelles il est prévu des engins de sauvetage		
		Bâbord	Tribord
2	Nombre total d'embarcations de sauvetage à mise à l'eau sous bossoirs	.....	.....
2.1	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	.....
2.2	Nombre d'embarcations partiellement fermées à redressement automatique (règle III/43[1])	.....	.....
2.3	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.6)	.....	.....
2.4	Nombre d'embarcations de sauvetage munies d'un système autonome d'approvisionnement en air (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.8)	.....	.....
2.5	Nombre d'embarcations de sauvetage munies d'un dispositif de protection contre l'incendie (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.9)	.....	.....
2.6	Autres embarcations de sauvetage	.....	.....
2.6.1	Nombre	.....	.....
2.6.2	Type	.....	.....
3	Nombre total d'embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre	.....	
3.1	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	
3.2	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.7)	.....	
3.3	Nombre d'embarcations de sauvetage munies d'un système autonome d'approvisionnement en air (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.8)	.....	
3.4	Nombre d'embarcations de sauvetage munies d'un dispositif de protection contre l'incendie (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.9)	.....	
4	Nombre d'embarcations de sauvetage à moteur (comprises dans le nombre total d'embarcations indiqué dans les rubriques 2 et 3 ci-dessus)	.....	

2 ***Détail des engins de sauvetage*** *(suite)*

		Bâbord	Tribord
4.1	Nombre d'embarcations de sauvetage munies de projecteurs	.....	
5	Nombre de canots de secours		
5.1	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué dans les rubriques 2 et 3 ci-dessus	.....	
6	Radeaux de sauvetage	.....	
6.1	Radeaux de sauvetage exigeant des engins de mise à l'eau approuvés	.....	
6.1.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....	
6.1.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	
6.2	Radeaux de sauvetage n'exigeant pas d'engins de mise à l'eau approuvés	.....	
6.2.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....	
6.2.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	
6.3	Nombre de radeaux de sauvetage prescrits à la règle III/31.1.4	.....	
7	Nombre de bouées de sauvetage	.....	
8	Nombre de brassières de sauvetage	.....	
9	Combinaisons d'immersion	.....	
9.1	Nombre total	.....	
9.2	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....	
10	Nombre de combinaisons de protection contre les éléments	.....	

3 ***Détail des systèmes et du matériel de navigation***

	Matériel	**Matériel à bord**
1.1	Compas magnétique étalon[2]	.....
1.2	Compas magnétique de rechange[2]	.....
1.3	Gyrocompas[2]	.....
1.4	Répétiteur du cap déterminé au gyrocompas[2]	.....
1.5	Répétiteur du relèvement au gyrocompas[2]	.....
1.6	Système de contrôle du cap ou de la route[2]	.....
1.7	Taximètre ou dispositif de relèvement au compas[2]	.....
1.8	Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements	.....
1.9	Dispositif de détermination du cap à transmission (THD)[2]	.....
2.1	Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)[3]	.....
2.2	Dispositif de secours pour ECDIS	.....
2.3	Publications nautiques	.....
2.4	Dispositif de secours pour les publications nautiques électroniques	.....

3 ***Détail des systèmes et du matériel de navigation*** *(suite)*

	Matériel	Matériel à bord
3.1	Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre/d'un récepteur de radionavigation multisystèmes de bord[2,3]	.....
3.2	Radar à 9 GHz[2]	.....
3.3	Second radar (à 3 GHz/à 9 GHz[3])[2]	.....
3.4	Aide de pointage radar automatique (APRA)[2]	.....
3.5	Aide de poursuite automatique[2]	.....
3.6	Seconde aide de poursuite automatique[2]	.....
3.7	Aide de pointage électronique[2]	.....
4.1	Système d'identification automatique (AIS)	.....
4.2	Système d'identification et de suivi à grande distance	.....
5.1	Enregistreur des données du voyage (VDR)[3]	.....
5.2	Enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR)[3]	.....
6.1	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface)[2]	.....
6.2	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (fond dans les sens avant et transversal)[2]	.....
7	Sondeur à écho[2]	.....
8.1	Indicateur de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement[2,3]	.....
8.2	Indicateur du taux de giration[2]	.....
9	Dispositif de réception des signaux sonores[2]	.....
10	Téléphone permettant de communiquer avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner[2]	.....
11	Fanal à signaux de jour[2]	.....
12	Réflecteur radar[2]	.....
13	Code international de signaux	.....
14	Manuel IAMSAR, volume III	.....
15	Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)	.....

IL EST CERTIFIÉ que la présente Fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à .....
(Lieu de délivrance de la fiche)

Le ....
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la fiche)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la fiche)

---

1 Se reporter aux amendements de 1983 à la Convention SOLAS (résolution MSC.6(48)), applicables aux navires construits le 1er juillet 1986 ou après cette date, mais avant le 1er juillet 1998, dans le cas des embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique à bord.

2 D'autres moyens de satisfaire à cette prescription sont autorisés en vertu de la règle V/19. Si d'autres moyens sont utilisés, il faut les indiquer.

3 Rayer la mention inutile.

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE

Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement pour la sécurité radioélectrique des navires de charge (Modèle R)

(Cachet officiel) *(État)*

Délivré en vertu des dispositions de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée,

sous l'autorité du Gouvernement

_____

(Nom de l'État)

par _____

(Personne ou organisme autorisé)

***Caractéristiques du navire*[1]**

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Port d'immatriculation .....
Jauge brute .....
Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2)[2] .....
Numéro OMI.....
Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé .....

***IL EST CERTIFIÉ* :**

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/9 de la Convention.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

2.1 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les installations radioélectriques;

2.2 que l'installation et le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfaisaient aux prescriptions de la Convention.

3 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas[3] été délivré.

Le présent Certificat est valable jusqu'au *.....*

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré :
..... (*jj/mm/aaaa*)

Délivré à .....
(Lieu de délivrance du certificat)

Le ....
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

---

1 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

2 Pour un navire autorisé à naviguer dans la zone océanique A3, indiquer entre crochets le service mobile par satellite agréé.

3 Rayer la mention inutile.

FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LA SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES DE CHARGE (MODÈLE R)

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

1 *Caractéristiques du navire*

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Nombre minimal de personnes ayant les qualifications requises pour exploiter les installations radioélectriques .....

2 *Détail des installations radioélectriques*

	Installations	Matériel à bord
1	Systèmes primaires	
1.1	Installation radioélectrique VHF	.....
1.1.1	Codeur ASN	.....
1.1.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.1.3	Radiotéléphonie	.....
1.2	Installation radioélectrique MF	
1.2.1	Codeur ASN	.....
1.2.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.2.3	Radiotéléphonie	.....
1.3	Installation radioélectrique MF/HF	
1.3.1	Codeur ASN	.....
1.3.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.3.3	Radiotéléphonie	.....
1.4	Station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé	.....
2	Moyen secondaire permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière	.....
3	Dispositifs pour la réception de RSM et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage	.....
4	RLS	.....
5	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF	
5.1	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF portatifs	.....
5.2	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF portatifs installés dans des embarcations ou radeaux de sauvetage	.....
6	Dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage	
6.1	Répondeurs radar de recherche et de sauvetage (SART) arrimés de façon à pouvoir être placés rapidement dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....
6.2	Répondeurs radar de recherche et de sauvetage (SART) arrimés dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....

2 ***Détail des installations radioélectriques*** *(suite)*

Installations		Matériel à bord
6.3	Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) arrimés de façon à pouvoir être placés rapidement dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....
6.4	Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) arrimés dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....

3 ***Méthodes utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques*** (règles IV/15.6 et 15.7)

3.1 Installation en double du matériel .....

3.2 Entretien à terre .....

3.3 Capacité d'entretien en mer .....

IL EST CERTIFIÉ que la présente Fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à .....
(Lieu de délivrance de la fiche)

Le ....
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la fiche)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la fiche)

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE À PASSAGERS

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE À PASSAGERS

Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement
pour la sécurité des navires à passagers (Modèle P)

(Cachet officiel) *(État)*

Pour *un/un court*[1] voyage international

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée,

sous l'autorité du Gouvernement

_____
(Nom de l'État)

par _____
(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire[2]

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Port d'immatriculation .....
Jauge brute .....
Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2)[3] .....
Numéro OMI.....

Date de construction :

Date du contrat de construction .....
Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent .....
Date de livraison .....
Date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé (le cas échéant) .....

Toutes les dates applicables doivent être indiquées.

***IL EST CERTIFIÉ* :**

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle VIII/9 de la Convention.

2 Que le navire, qui est un navire nucléaire, satisfaisait à toutes les prescriptions du chapitre VIII de la Convention et était conforme au dossier de sécurité approuvé pour le navire, et que :

2.1 le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne :

.1 la structure, les machines principales et auxiliaires, les chaudières et autres récipients sous pression, y compris l'installation de propulsion nucléaire et la structure de protection contre les abordages;

.2 les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche à l'eau;

.3 les lignes de charge de compartimentage suivantes :

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (règle II-1/18)[4]	**Franc-bord**	**À utiliser quand les espaces réservés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers soit par des marchandises**
P1	.....	.....
P2	.....	.....
P3	.....	.....

2.2 le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne la protection contre l'incendie à la construction, les systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie;

2.3 le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les systèmes et équipements de radioprotection;

2.4 les engins de sauvetage et le matériel d'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours étaient conformes aux prescriptions de la Convention;

2.5 le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre, conformément aux prescriptions de la Convention;

2.6 le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les installations radioélectriques;

2.7 l'installation et le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfaisaient aux prescriptions de la Convention;

2.8 le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques;

2.9 le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

2.10 le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes de la Convention;

2.11 le navire a fait/n'a pas fait[1] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la (des) règles II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] de la Convention;

2.12 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 et dispositifs de sauvetage[1] est/n'est pas[1] joint au présent Certificat.

Le présent Certificat est valable jusqu'au .....

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : ..... (*jj/mm/aaaa*)

Délivré à .....
(Lieu de délivrance du certificat)

Le ....
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

---

1 Rayer la mention inutile.

2 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

3 Pour un navire autorisé à naviguer dans la zone océanique A3, indiquer entre crochets le service mobile par satellite agréé.

4 Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 2009, il faudrait utiliser la notation de compartimentage applicable "C.1, C.2 et C.3".

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE DE CHARGE

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE DE CHARGE

Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement
pour la sécurité des navires de charge (Modèle C)

(Cachet officiel) *(État)*

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER, telle que modifiée,

sous l'autorité du Gouvernement

_____
(Nom de l'État)

par _____
(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire[1]

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Port d'immatriculation .....
Jauge brute .....
Port en lourd du navire (tonnes métriques)[2] .....
Longueur du navire (règle III/3.12) .....
Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2)[3] .....
Numéro OMI .....

Type de navire[4]
Vraquier
Pétrolier
Navire-citerne pour produits chimiques
Transporteur de gaz
Navire de charge autre que ceux énumérés ci-dessus

Date de construction :

Date du contrat de construction .....
Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent .....
Date de livraison .....
Date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé (le cas échéant) .....

Toutes les dates applicables doivent être indiquées.

***IL EST CERTIFIÉ* :**

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle VIII/9 de la Convention.

2 Que le navire, qui est un navire nucléaire, satisfaisait à toutes les prescriptions du chapitre VIII de la Convention et était conforme au dossier de sécurité approuvé pour le navire, et que :

2.1 l'état de la structure, des machines et du matériel d'armement tels qu'ils sont définis dans la règle I/10 (dans la mesure où elle est applicable pour que le navire satisfasse à la règle VIII/9), y compris de l'installation de propulsion nucléaire et de la structure de protection contre les abordages, était satisfaisant et que le navire était conforme aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1 et II-2 de la Convention (autres que les prescriptions relatives aux systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et aux plans concernant la lutte contre l'incendie);

2.2 le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les systèmes et les dispositifs de protection contre l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie;

2.3 les engins de sauvetage et le matériel d'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours étaient conformes aux prescriptions de la Convention;

2.4 le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre, conformément aux prescriptions de la Convention;

2.5 le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les installations radioélectriques;

2.6 l'installation et le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfaisaient aux prescriptions de la Convention;

2.7 le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques;

2.8 le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

2.9 le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes des règles dans la mesure où ces prescriptions lui sont applicables;

2.10 le navire a fait/n'a pas fait[4] l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la (des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[4] de la Convention;

2.11 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 et dispositifs de sauvetage[4] est/n'est pas[4] joint au présent Certificat.

Le présent Certificat est valable jusqu'au *.....*

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré : ..... (*jj/mm/aaaa*)

Délivré à .....
(Lieu de délivrance du certificat)

Le *.....* *.....*
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

---

1 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
2 Pour les pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques et transporteurs de gaz seulement.
3 Pour un navire autorisé à naviguer dans la zone océanique A3, indiquer entre crochets le service mobile par satellite agréé.
4 Rayer les mentions inutiles.

FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE CHARGE (MODÈLE C)

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

1 *Caractéristiques du navire*

Nom du navire .....
Numéro ou lettres distinctifs .....
Nombre minimal de personnes ayant les qualifications requises pour exploiter les installations radioélectriques .....

2 *Détail des engins de sauvetage*

1	Nombre total de personnes pour lesquelles il est prévu des engins de sauvetage.....		
		Bâbord	Tribord
2	Nombre total d'embarcations de sauvetage à mise à l'eau sous bossoirs	.....	.....
2.1	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	.....
2.2	Nombre d'embarcations partiellement fermées à redressement automatique (règle III/43[1])	.....	.....
2.3	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.6)	.....	.....
2.4	Nombre d'embarcations de sauvetage munies d'un système autonome d'approvisionnement en air (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.8)	.....	.....
2.5	Nombre d'embarcations de sauvetage munies d'un dispositif de protection contre l'incendie (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.9)	.....	.....
2.6	Autres embarcations de sauvetage	.....	.....
2.6.1	Nombre	.....	.....
2.6.2	Type	.....	.....
3	Nombre total d'embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre	.....	
3.1	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	
3.2	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.7)	.....	
3.3	Nombre d'embarcations de sauvetage munies d'un système autonome d'approvisionnement en air (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.8)	.....	
3.4	Nombre d'embarcations de sauvetage munies d'un dispositif de protection contre l'incendie (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.9)	.....	
4	Nombre d'embarcations de sauvetage à moteur (comprises dans le nombre total d'embarcations indiqué dans les rubriques 2 et 3 ci-dessus)	.....	
4.1	Nombre d'embarcations de sauvetage munies de projecteurs	.....	

2 ***Détail des engins de sauvetage*** *(suite)*

		Bâbord	Tribord
5	Nombre de canots de secours	.....	
5.1	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué dans les rubriques 2 et 3 ci-dessus	.....	
6	Radeaux de sauvetage	.....	
6.1	Radeaux de sauvetage exigeant des engins de mise à l'eau approuvés	.....	
6.1.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....	
6.1.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	
6.2	Radeaux de sauvetage n'exigeant pas d'engins de mise à l'eau approuvés	.....	
6.2.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....	
6.2.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	
6.3	Nombre de radeaux de sauvetage prescrits à la règle III/31.1.4	.....	
7	Nombre de bouées de sauvetage	.....	
8	Nombre de brassières de sauvetage	.....	
9	Combinaisons d'immersion	.....	
9.1	Nombre total	.....	
9.2	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....	
10	Nombre de combinaisons de protection contre les éléments	.....	

3 ***Détail des installations radioélectriques***

Installations		**Matériel à bord**
1	Systèmes primaires	
1.1	Installation radioélectrique VHF	
1.1.1	Codeur ASN	.....
1.1.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.1.3	Radiotéléphonie	.....
1.2	Installation radioélectrique MF	
1.2.1	Codeur ASN	.....
1.2.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.2.3	Radiotéléphonie	.....
1.3	Installation radioélectrique MF/HF	
1.3.1	Codeur ASN	.....
1.3.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.3.3	Radiotéléphonie	.....
1.4	Station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé	.....
2	Moyen secondaire d'alerte permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière	.....

3 ***Détail des installations radioélectriques*** *(suite)*

	Installations	Matériel à bord
3	Dispositifs pour la réception de RSM et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage	.....
4	RLS	.....
5	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF	.....
5.1	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF portatifs	.....
5.2	Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF portatifs installés dans des embarcations ou radeaux de sauvetage	.....
6	Dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage	.....
6.1	Répondeurs radar de recherche et de sauvetage (SART) arrimés de façon à pouvoir être placés rapidement dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....
6.2	Répondeurs radar de recherche et de sauvetage (SART) arrimés dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....
6.3	Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) arrimés de façon à pouvoir être placés rapidement dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....
6.4	Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) arrimés dans les embarcations et radeaux de sauvetage	.....

4 ***Méthodes utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques*** (règles IV/15.6 et 15.7)

4.1 Installation en double du matériel .....
4.2 Entretien à terre .....
4.3 Capacité d'entretien en mer .....

5 ***Détail des systèmes et du matériel de navigation***

	Matériel	Matériel à bord
1.1	Compas magnétique étalon[2]	.....
1.2	Compas magnétique de rechange[2]	.....
1.3	Gyrocompas[2]	.....
1.4	Répétiteur du cap déterminé au gyrocompas[2]	.....
1.5	Répétiteur du relèvement au gyrocompas[2]	.....
1.6	Système de contrôle du cap ou de la route[2]	.....
1.7	Taximètre ou dispositif de relèvement au compas[2]	.....
1.8	Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements	.....
1.9	Dispositif de détermination du cap à transmission (THD)[2]	.....

5 ***Détail des systèmes et du matériel de navigation*** *(suite)*

	Matériel	Matériel à bord
2.1	Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)[3]	.....
2.2	Dispositif de secours pour ECDIS	.....
2.3	Publications nautiques	.....
2.4	Dispositif de secours pour les publications nautiques électroniques	.....
3.1	Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre/d'un récepteur de radionavigation multisystèmes de bord[2,3]	.....
3.2	Radar à 9 GHz[2]	.....
3.3	Second radar (à 3 GHz/à 9 GHz[3])[2]	.....
3.4	Aide de pointage radar automatique (APRA)[2]	.....
3.5	Aide de poursuite automatique[2]	.....
3.6	Seconde aide de poursuite automatique[2]	.....
3.7	Aide de pointage électronique[2]	.....
4.1	Système d'identification automatique (AIS)	.....
4.2	Système d'identification et de suivi à grande distance	.....
5.1	Enregistreur des données du voyage (VDR)[3]	.....
5.2	Enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR)[3]	.....
6.1	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface)[2]	.....
6.2	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (fond dans les sens avant et transversal)[2]	.....
7	Sondeur à écho[2]	.....
8.1	Indicateur de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement[2,3]	.....
8.2	Indicateur du taux de giration[2]	.....
9	Dispositif de réception des signaux sonores[2]	.....
10	Téléphone permettant de communiquer avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner[2]	.....
11	Fanal à signaux de jour[2]	.....
12	Réflecteur radar[2]	.....
13	Code international de signaux	.....
14	Manuel IAMSAR, volume III	.....
15	Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)	.....

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à .....
(Lieu de délivrance de la fiche)

Le ....
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la fiche)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la fiche)"

---

1 Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 2009, il faudrait utiliser la notation de compartimentage applicable "C.1, C.2 et C.3".

2 D'autres moyens de satisfaire à cette prescription sont autorisés en vertu de la règle V/19. Si d'autres moyens sont utilisés, il faut les indiquer.

3 Rayer la mention inutile.

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.496(105)
(принята 28 апреля 2022 года)

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

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года («Конвенция»), касающуюся процедуры внесения изменений, применимой к Приложению к Конвенции за исключением положений главы I,

РАССМОТРЕВ на своей 105-й сессии поправки к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции,

1 ПРИНИМАЕТ 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 июля 2023 года, если до этой даты более одной трети договаривающихся правительств Конвенции или договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не уведомят Генерального секретаря о своих возражениях против поправок;

3 ПРЕДЛАГАЕТ договаривающимся правительствам Конвенции принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 января 2024 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;

4 ПРОСИТ Генерального секретаря в целях выполнения статьи VIII b) v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем договаривающимся правительствам Конвенции;

5 ТАКЖЕ ПРОСИТ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

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

Часть D
Электрические установки

Правило 42 – Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах

1 Пункт 2.2.2.3 заменяется следующим текстом:

«.3 ПВ/КВ радиоустановка, требуемая правилами IV/11.1.1 и IV/11.1.2».

Правило 43 – Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах

2 Пункт 2.3.2.3 заменяется следующим текстом:

«.3 ПВ/КВ радиоустановка, требуемая правилами IV/11.1.1 и IV/11.1.2».

ГЛАВА III
СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

Часть B
Требования к судам и спасательным средствам

Правило 6 – Средства связи

3 Пункты 1, 2, 2.1, 2.1.1, 2.1.2 и 2.2 заменяются следующим:

«1 [Зарезервировано*]

2 [Зарезервировано*]

---

*

ГЛАВА IV
РАДИОСВЯЗЬ

4 Глава IV заменяется следующим текстом:

«Часть A
Общие положения

Правило 1 – Применение

1 Настоящая глава, если специально не предусмотрено иное, применяется ко всем судам, к которым применяются настоящие правила, и к грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

2 Настоящая глава не применяется к судам, к которым в иных случаях применялись бы настоящие правила, когда такие суда плавают в водах Великих озер Северной Америки, а также в соединяющих их и в них впадающих водах до предела на востоке, образованного нижним выходом шлюза Сен-Ламбер у Монреаля в провинции Квебек, Канада.

3 Ни одно из положений настоящей главы не должно препятствовать любому терпящему бедствие судну, спасательной шлюпке или плоту или лицу использовать любые имеющиеся в их распоряжении средства для привлечения внимания, сообщения своего местоположения и получения помощи.

Правило 2 – Термины и определения

1 Для целей настоящей главы следующие термины имеют значения, как определено ниже:

.1 *АИС-САРТ* означает передатчик для поиска и спасания автоматической идентификационной системы, который может работать на выделенных частотах АИС (161,975 МГц (АИС1) и 162,025 МГц (АИС2)).

.2 *Связь мостик–мостик* означает радиосвязь в целях безопасности между судами с места, откуда обычно осуществляется управление судном.

.3 *Непрерывное радионаблюдение* означает, что соответствующее радионаблюдение и слуховое наблюдение не должно прерываться, кроме коротких интервалов, когда возможность радиоприема судна ухудшается или блокируется из-за собственного радиообмена или когда устройства находятся на периодическом техническом обслуживании и ремонте или проверках

.4 *Цифровой избирательный вызов (ЦИВ)* означает способ связи, использующий цифровые коды, который позволяет радиостанции устанавливать связь с и передавать информацию другой станции или группе станций, и удовлетворяющий соответствующим рекомендациям сектора радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ-Р).

.5 *Аварийный радиобуй для определения местоположения (АРБ)* означает передатчик, работающий в полосе частот 406,0–406,1 МГц и спо-

собный через спутник передавать оповещения о бедствии в спасательно-координационный центр и передавать сигналы для определения местоположения.

.6 *Радиосвязь общего назначения* означает связь, не являющуюся сообщениями о бедствии, срочности и безопасности.

.7 *Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)* означает систему, выполняющую функции, изложенные в правиле 4.1.1.

.8 *Опознаватели ГМССБ* означают информацию, которая может передаваться для точного опознавания судна или относящихся к нему дежурных шлюпок и спасательных шлюпок и спасательных плотов. Эти опознаватели – это позывной сигнал судна, опознаватель морской подвижной службы (MMSI), шестнадцатеричный опознаватель АРБ, опознаватели признанной подвижной спутниковой службы и серийные номера оборудования.

.9 *Определение местонахождения* означает обнаружение терпящих бедствие судов, воздушных судов, спасательных шлюпок и плотов или людей.

.10 *Информация по безопасности на море (ИБМ)* означает навигационные и метеорологические предупреждения, метеорологические прогнозы и другие срочные сообщения, относящиеся к безопасности, передаваемые для судов.

.11 *Радиолокационная станция САРТ* означает передатчик поиска и спасания, работающий на радиолокационных частотах в полосе частот 9,2–9,5 ГГц.

.12 *Регламент радиосвязи* означает Регламент радиосвязи, который дополняет Устав и Конвенцию Международного союза электросвязи, действующую в любое время.

.13 *Признанная подвижная спутниковая служба* означает любую службу, работающую через спутниковую систему и признанную Организацией для использования в ГМССБ.

.14 *Система спутников на частоте 406 МГц* означает систему, работающую через всемирную спутниковую систему, способную выявлять АРБ, осуществляющие передачу в полосе частот 406,0–406,1 МГц.

.15 *Морской район А1* означает район в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по меньшей мере одной ультракоротковолновой (УКВ) береговой станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Договаривающимся правительством.

.16 *Морской район А2* означает район, за исключением морского района А1, в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере одной береговой станции на средней частоте (ПВ) обеспечи-

вающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Договаривающимся правительством.

.17 *Морской район А3* означает район, за исключением морских районов А1 и А2, в пределах зоны действия признанной подвижной спутниковой службы при поддержке находящейся на борту судовой земной станции, обеспечивающей постоянную возможность оповещения о бедствии.

.18 *Морской район А4* означает район за исключением морских районов А1, А2 и А3.

2 Все другие термины и сокращения, которые используются в настоящей главе и которые определены в Регламенте радиосвязи и в Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года, с возможными поправками, имеют значения, определенные в этом Регламенте и Конвенции САР.

Правило 3 – Изъятия

1 Договаривающиеся правительства считают крайне желательным не отклоняться от требований настоящей главы; тем не менее, Администрация может предоставить отдельным судам изъятия частичного или условного характера из требований правил 7–11, при условии что:

.1 такие суда отвечают функциональным требованиям правила 4; и

.2 Администрация учла, какое влияние такие изъятия могут оказать на общую эффективность службы в отношении безопасности всех судов.

2 Изъятие может быть предоставлено в соответствии с пунктом 1 только:

.1 если условия, затрагивающие безопасность, делают нецелесообразным или излишним полное применение правил 7–11; или

.2 в исключительных случаях на один рейс за пределами морского района или морских районов, для которых оборудовано судно.

3 Каждая Администрация сообщает Организации обо всех изъятиях, предоставленных на основании пунктов 1 и 2, с указанием мотивов предоставления таких изъятий.

Правило 4 – Функциональные требования

1 На каждом судне, находящемся в море, должны обеспечиваться:

.1 выполнение функций ГМССБ следующим образом:

.1 передача оповещений о бедствии в направлении судно-берег по меньшей мере двумя отдельными и независимыми средствами, каждое из которых использует различные виды радиосвязи;

.2 прием ретрансляции оповещений о бедствии в направлении берег-судно;

.3 передача и прием оповещений о бедствии в направлении судно-судно;

.4 передача и прием сообщений для координации поиска и спасания;

.5 передача и прием сообщений на месте бедствия;

.6 передача и прием сигналов для определения местонахождения;

.7 прием ИБМ;

.8 передача и прием срочных сообщений и сообщений по безопасности; и

.9 передача и прием сообщений «мостик – мостик»; и

.2 передача и прием радиосообщений общего назначения.

Правило 4-1 – Поставщики спутниковых услуг для ГМССБ

В соответствии с положениями настоящей главы Комитет по безопасности на море разработает критерии, процедуры и меры для оценки, признания и анализа признанной подвижной спутниковой службы, а также надзора за их предоставлением для применения в ГМССБ.

Часть B
Обязательства Договаривающихся правительств

Правило 5 – Обеспечение радиослужб

1 Каждое Договаривающееся правительство обязуется предоставить либо индивидуально, либо в сотрудничестве с другими Договаривающимися правительствами, насколько это окажется практичным и необходимым, соответствующие береговые средства для подвижной спутниковой службы и морской подвижной службы, принимая во внимание рекомендации Организации. Такими службами являются:

.1 признанные подвижные спутниковые службы;

.2 спутниковая служба на 406 МГц;

.3 морская подвижная служба в полосе частот 156–174 МГц;

.4 морская подвижная служба в полосе частот 4000–27 500 кГц; и

.5 морская подвижная служба в полосе частот 415–535 кГц и 1605–4000 кГц.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить Организацию соответствующей информацией, касающейся береговых средств подвижной спутниковой службы и морской подвижной службы, предназначенных для морских районов, ко-

торые оно определило вблизи своего побережья. Каждое Договаривающееся правительство также обязуется предоставлять Организации своевременные надлежащие уведомления до запланированного сворачивания любых таких служб или любых конкретных береговых средств.

Правило 5-1 – Опознаватели ГМССБ

1 Настоящее правило применяется ко всем судам во всех рейсах.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить принятие соответствующих мер для регистрации опознавателей ГМССБ и для того, чтобы спасательно-координационные центры могли иметь круглосуточный доступ к информации об этих опознавателях. При необходимости, международные организации, которые ведут реестр этих опознавателей, такие как Морская подвижная система доступа и получения (Maritime Mobile Access and Retrieval System) МСЭ (MARS), должны уведомляться Договаривающимся правительством о таких присвоенных опознавателях.

Часть С
Требования к судам

Правило 6 – Радиоустановки

1 Каждое судно должно иметь радиоустановки, обеспечивающие выполнение во время предполагаемого рейса функциональных требований, предписанных правилом 4, и, если не предоставлено изъятие в соответствии с правилом 3, требований правила 7, а также, в зависимости от морского района или районов, которые оно будет проходить во время предполагаемого рейса, требований либо правила 8, 9, 10, либо 11.

2 Каждая радиоустановка должна быть:

.1 расположена так, чтобы вредные помехи механического, электрического или иного источника не мешали ее надлежащему использованию, и таким образом, чтобы обеспечивалась электромагнитная совместимость и исключалось взаимное вредное влияние радиоустановки и другого оборудования и систем;

.2 расположена так, чтобы обеспечить ее наибольшую степень безопасности и эксплуатационной надежности;

.3 защищена от вредного воздействия воды, резких температурных колебаний и других неблагоприятных условий окружающей среды;

.4 обеспечена надежным и постоянным электрическим освещением, независимым от главного и аварийного источников электроэнергии, для достаточного освещения органов управления работой радиоустановки; и

.5 снабжена четкой табличкой с опознавателями ГМССБ, как применимо, для использования оператором радиоустановки.

3 Органы управления УКВ радиотелефонных каналов, требуемых для безопасности мореплавания, должны находиться непосредственно на ходовом мостике в месте, удобном для управления судном, и, где это необходимо, должны быть предусмотрены устройства для обеспечения радиосвязи с крыльев ходового мостика. Для выполнения последнего положения может быть использовано переносное УКВ оборудование.

4 На пассажирских судах на посту управления судном должна быть установлена панель бедствия, на которой:

.1 должны находиться либо одна единственная кнопка, при нажатии которой подается оповещение о бедствии с использованием всех радиоустановок, требуемых на судне для этой цели, либо по одной кнопке для каждой отдельной установки;

.2 должна быть предусмотрена ясная визуальная индикация того, что кнопка или кнопки были нажаты; и

.3 должны быть предусмотрены средства для предотвращения случайного нажатия кнопки или кнопок, указанных в пунктах 4.1 и 4.2.

5 На пассажирских судах, если АРБ используется в качестве второго средства подачи оповещения о бедствии и он не приводится в действие дистанционно с панели бедствия, то в рулевой рубке рядом с постом управления судном допускается установка дополнительного АРБ.

6 На пассажирских судах на посту управления судном должна быть установлена панель оповещения о бедствии, на которой:

.1 должны быть предусмотрены визуальная и звуковая индикация о приеме судном оповещения или оповещений о бедствии;

.2 должно указываться, через какую радиослужбу были приняты оповещения о бедствии; и

.3 которая может быть совмещена с панелью оповещения о бедствии, указанной в пункте 4.

Правило 7 – Радиооборудование: общие положения

1 Каждое судно должно иметь:

.1 УКВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием, в целях оповещения о бедствии, срочных и относящихся к безопасности сообщений:

.1 ЦИВ на частоте 156,525 МГц (канал 70). Должна обеспечиваться возможность осуществлять передачу оповещений о бедствии на канале 70 с места, откуда обычно управляется судно; и

.2 радиотелефонных сообщений на частотах 156,3 МГц (канал 6), 156,65 МГц (канал 13) и 156,8 МГц (канал 16);

.2 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на канале 70 УКВ, которая может быть выполнена в виде отдельного устройства или встроена в радиоустановку, которая требуется пунктом 1.1;

.3 радиолокационную установку САРТ или АИС-САРТ, которая:

.1 должна быть расположена так, чтобы ее легко можно было использовать; и

.2 может быть одной из тех, которые требуются пунктами 2.1 или 3.1;

.4 приемник(и), обеспечивающий(ие) прием информации ИБМ и по поиску и спасанию в течение всего рейса, который совершает судно;

.5 АРБ, который должен:

.1 быть установлен в легкодоступном месте;

.2 быть готовым к отделению вручную и переноске в спасательные шлюпки и плоты одним человеком;

.3 быть способным свободно всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться на передачу при всплытии; и

.4 иметь возможность приводиться в действие вручную; и

.6 радиоустановку, обеспечивающую прием и передачу радиосообщений общего характера, работающую на рабочих частотах в диапазоне 156–174 МГц. Это требование может быть выполнено посредством добавления этой возможности к оборудованию, требуемому пунктом 1.1.

2 На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500, должны быть предусмотрены по меньшей мере:

.1 одна радиолокационная станция САРТ или АИС-САРТ; и

.2 два ОВЧ аппарата двусторонней радиотелефонной связи.

3 На каждом пассажирском судне и каждом грузовом судне валовой вместимостью 500 и более должны быть предусмотрены по меньшей мере:

.1 одна радиолокационная станция САРТ или АИС-САРТ по каждому борту судна; и

.2 три ОВЧ аппарата двусторонней радиотелефонной связи.

4 ОВЧ аппараты двусторонней радиотелефонной связи, требуемые пунктами 2.2 и 3.2, могут быть переносными или могут быть установлены в спасательном средстве. Переносные аппараты могут храниться на мостике.

5 Радиолокационные станции САРТ или АИС-САРТ, требуемые пунктами 2.1 или 3.1, должны храниться в таких местах, чтобы их можно быть незамедлительно поместить в любую спасательную шлюпку или спасательный плот кроме спасательного плота, как требуется правилом III/31.1.4. В качестве альтернативы, одна радиолокационная станция САРТ или АИС-САРТ должна храниться в каждой спасательной шлюпке или спасательном плоту кроме спасательного плота, который требуется правилом III/31.1.4. На судах, на которых имеются по меньшей мере две радиолокационные станции САРТ или АИС-САРТ и которые снабжены спасательными шлюпками, спускаемыми методом свободного падения, одна радиолокационная станция САРТ или АИС-САРТ должна храниться в спасательной шлюпке, спускаемой методом свободного падения, а другая – располагаться в непосредственной близости к ходовому мостику таким образом, чтобы ее можно было использовать на борту и чтобы она была готова к передаче на любую другую спасательную шлюпку или спасательный плот, кроме спасательного плота, требуемого правилом III/31.1.4.

6 На каждом пассажирском судне в месте, откуда обычно управляется судно, должны быть предусмотрены средства для двусторонней радиосвязи на месте действия для целей поиска и спасания, использующие воздушные частоты 121,5 МГц и 123,1 МГц. Такие средства могут быть переносными.

Правило 8 – Радиооборудование: морской район А1

1 В дополнение к требованиям правила 7, каждое судно, совершающее рейсы в морском районе А1, должно иметь радиоустановку, обеспечивающую передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с места, откуда обычно управляется судно, либо:

.1 через систему спутников, работающих на частоте 406 МГц; или

.2 если судно совершает рейсы в районе, охватываемом береговыми ПВ станциями с ЦИВ, на ПВ с использованием ЦИВ; или

.3 на коротких волнах (КВ) с использованием ЦИВ; или

.4 через судовую земную станцию признанной подвижной спутниковой службы.

2 Требование пункта 1.1 может быть выполнено путем установки:

.1 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, близко к месту, откуда обычно управляется судно, но в месте, где он может свободно всплыть с судна в случае чрезвычайной ситуации; или

.2 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, в любом месте на судне, при условии что у такого АРБ имеются средства дистанционного включения, установленные близко от места, откуда обычно управляется судно; или

.3 второго АРБ близко от места, откуда обычно управляется судно.

Правило 9 – Радиооборудование: морской район А2

1 В дополнение к требованиям правила 7, каждое судно, совершающее рейсы в пределах морского района А2, должно иметь:

.1 ПВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях обеспечения безопасности на частотах:

.1 2 187,5 кГц с использованием ЦИВ; и

.2 2 182 кГц с использованием радиотелефонии;

.2 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в радиоустановку, которая требуется пунктом 1.1; и

.3 дополнительные средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с помощью радиосвязи, не относящейся к ПВ; либо:

.1 через систему спутников, работающих на частое 406 МГц; или

.2 на КВ с использованием ЦИВ; или

.3 через судовую земную станцию признанной подвижной спутниковой службы.

2 Должна иметься возможность обеспечивать передачу оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в пунктах 1.1 и 1.3, с места, откуда обычно управляется судно.

3 Требование пункта 1.3.1 может быть выполнено путем установки:

.1 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, близко к месту, откуда обычно управляется судно, но в месте, где он может свободно всплыть с судна в случае чрезвычайной ситуации; или

.2 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, в любом месте на судне, при условии что у такого АРБ имеются средства дистанционного включения, установленные близко от места, откуда обычно управляется судно; или

.3 второго АРБ близко от места, откуда обычно управляется судно.

4 Кроме того, на судах должны обеспечиваться передача и прием радиосообщений общего назначения либо с помощью:

.1 радиоустановки, работающей на рабочих частотах в диапазонах 1605–4000 кГц или 4000–27 500 кГц. Данное требование может быть выполнено путем дополнительного включения этой функции в функции оборудования, требуемого пунктом 1.1; либо

.2 судовой земной станции признанной подвижной спутниковой службы.

Правило 10 – Радиооборудование: морской район А3

1 В дополнение к требованиям правила 7, каждое судно, совершающее рейсы в пределах морского района А3, должно иметь:

.1 судовую земную станцию признанной подвижной спутниковой службы, обеспечивающую:

.1 передачу и прием сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях обеспечения безопасности;

.2 передачу и прием вызовов с приоритетом бедствия; и

.3 наблюдение за ретрансляцией оповещений о бедствии в направлении берег-судно, в том числе за оповещениями, которые адресованы в специально определенные географические районы;

.2 ПВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях обеспечения безопасности, на частотах:

.1 2 187,5 кГц с использованием ЦИВ; и

.2 2 182 кГц с использованием радиотелефонии;

.3 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в ту радиоустановку, которая требуется пунктом 1.2; и

.4 дополнительные средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с помощью радиосвязи, либо:

.1 через систему спутников, работающих на частоте 406 МГц; или

.2 на КВ с использованием ЦИВ; или

.3 через признанную подвижную спутниковую службу на дополнительной судовой земной станции.

2 Должна обеспечиваться возможность передачи оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в пунктах 1.1, 1.2, и 1.4, с места, откуда обычно управляется судно.

3 Требование пункта 1.4.1 может быть выполнено путем установки:

.1 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, близко к месту, откуда обычно управляется судно, но в месте, где он может свободно всплыть с судна в случае чрезвычайной ситуации; или

.2 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, в любом месте на судне, при условии что у такого АРБ имеются средства дистанционного включения, установленные близко от места, откуда обычно управляется судно; или

.3 второго АРБ близко от места, откуда обычно управляется судно.

4 Кроме того, судно должно быть в состоянии обеспечивать передачу и прием радиосообщений общего характера при помощи либо:

.1 судовой земной станции признанной подвижной спутниковой службы; либо

.2 радиоустановки, работающей на рабочих частотах в полосах 1 605–4 000 кГц или 4 000–27 500 кГц.

5 Требования в пунктах 4.1 и 4.2 могут быть выполнены путем добавления этой возможности к оборудованию, требуемому пунктом 1.1 или 1.2, соответственно.

Правило 11 – Радиооборудование: морской район А4

1 В дополнение к требованиям правила 7, каждое судно, совершающее рейсы, в морском районе А4, должно иметь:

.1 ПВ/КВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях обеспечения безопасности во всех диапазонах сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях обеспечения безопасности 1 605–4 000 кГц и 4 000–27 500 кГц:

.1 с использованием ЦИВ; и

.2 с использованием радиотелефонии;

.2 оборудование, обеспечивающее постоянное наблюдение ЦИВ на 2 187,5 кГц, 8 414,5 кГц и по меньшей мере на одной из частот ЦИВ 4 207,5 кГц, 6 312 кГц,12577 кГц или 16 804,5 кГц; постоянно должна иметься возможность выбора одной из этих частот ЦИВ для целей сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений в целях безопасности. Это оборудование может быть отдельным от оборудования, требуемого пунктом 1.1, или совмещенным с ним; и

.3 дополнительные средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с помощью радиосвязи, иной чем спутниковая КВ, работающая на частоте 406 МГц.

2 Кроме того, на судне должна обеспечиваться возможность передачи и приема радиосообщений общего назначения с помощью радиоустановки, работающей на рабочих частотах в диапазонах 1 605–4 000 кГц и 4 000–27 500 кГц. Данное требование может быть выполнено путем дополнительного включения этой функции в функции оборудования, требуемого пунктом 1.1.

3 Должна обеспечиваться возможность передачи оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в пунктах 1.1 и 1.3, с места, откуда обычно управляется судно.

4 Требование пункта 1.3 может быть выполнено путем установки:

.1 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, близко к месту, откуда обычно управляется судно, но в месте, где он может свободно всплыть с судна в случае чрезвычайной ситуации; или

.2 АРБ, требуемого правилом 7.1.5, в любом месте на судне, при условии что у такого АРБ имеются средства дистанционного включения, установленные близко от места, откуда обычно управляется судно; или

.3 второго АРБ близко от места, откуда обычно управляется судно.

Правило 12 – Вахты

1 На каждом судне, находящемся в море, должно вестись непрерывное радионаблюдение для целей сообщений о бедствии, срочных сообщений и сообщений по безопасности:

.1 на канале 70 УКВ ЦИВ;

.2 на частоте ЦИВ 2 187,5 кГц, если судно оборудовано ПВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правила 9.1.1 или 10.1.2;

.3 на частотах ЦИВ 2187,5 кГц и 8414,5 кГц, а также, в зависимости от времени суток и географического положения судна, на одной из частот ЦИВ 4 207,5 кГц, 6312 кГц, 12 577 кГц или 16 804,5 кГц, если судно оборудовано ПВ/КВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правила 11.1.2. Это наблюдение может вестись с помощью сканирующего приемника; и

.4 за оповещениями о бедствии в направлении берег-судно через ИСЗ, если судно оборудовано судовой земной станцией признанной подвижной спутниковой службы в соответствии с правилом 10.1.1.

2 На каждом судне, находящемся в море, должно вестись радионаблюдение за передачами ИБМ и относящейся к поиску и спасанию информации на соответствующей частоте или частотах, на которых такая информация передается для района, в котором находится судно.

3 На каждом судне, находящемся в море, должно вестись, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение, которое должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно:

.1 на канале 16 ОВЧ; и

.2 на других соответствующих частотах срочных и относящихся к безопасности сообщений для района, в котором судно совершает рейс.

Правило 13 – Источники энергии

1 Когда судно находится в море, должна быть постоянно обеспечена подача электрической энергии, достаточной для работы радиоустановок, а также для зарядки любых батарей, используемых как часть резервного источника или источников энергии для радиоустановок.

2 На каждом судне должны быть предусмотрены резервный источник или источники энергии для питания радиоустановок, обеспечивающих связь при бедствии, для передачи срочных сообщений и в целях безопасности при выходе из строя главного и аварийного судовых источников электроэнергии. Резервный источник или источники энергии должны обеспечивать одновременную работу УКВ радиоустановки, требуемой правилом 7.1.1 и, в зависимости от морского района или морских районов, для которых оборудовано судно, либо ПВ радиоустановки, требуемой правилом 9.1.1 или 10.1.2, либо ПВ/КВ радиоустановки, требуемой правилами 11.1.1, либо судовой земной станции, требуемой правилом 10.1.1, а также любой из дополнительных нагрузок, упомянутых в пунктах 4, 5 и 8, в течение, по крайней мере:

.1 одного часа на судах, имеющих аварийный источник электроэнергии, если такой источник энергии полностью отвечает всем соответствующим положениям правила II-1/42 или 43, включая обеспечение такой электроэнергией радиоустановок; и

.2 шести часов на судах, не имеющих аварийного источника электроэнергии, полностью отвечающего всем соответствующим положениям правила II-1/42 или 43, включая обеспечение такой электроэнергией радиоустановок.

Нет необходимости, чтобы резервный источник или источники энергии питали независимые КВ и ПВ радиоустановки одновременно.

3 Резервный источник или источники энергии должны быть независимы от судовых силовых установок и от судовой электрической системы.

4 Там, где к резервному источнику или источникам энергии в дополнение к УКВ радиоустановке могут быть подключены две или более другие радиоустановки, упомянутые в пункте 2, должно обеспечиваться одновременное питание в течение периода, указанного в пункте 2.1 или 2.2, УКВ радиоустановки и:

.1 всех других радиоустановок, которые могут быть одновременно подключены к резервному источнику или источникам энергии; или

.2 той из других радиоустановок, которая будет потреблять наибольшую мощность, если только одна из других радиоустановок может быть подключена к резервному источнику или источникам энергии одновременно с УКВ радиоустановкой.

5 Резервный источник или источники энергия могут быть использованы для питания электрического освещения, требуемого правилом 6.2.4.

6 Там, где резервный источник энергии состоит из перезаряжаемой аккумуляторной батареи или батарей:

.1 для таких батарей должны быть предусмотрены средства автоматической зарядки, которые будут способны перезаряжать их в течение 10 часов до требуемой минимальной емкости; и

.2 емкость батареи или батарей должна проверяться с использованием соответствующего метода через интервалы, не превышающие 12 месяцев, и в то время, когда судно не находится в море.

7 Размещение и установка аккумуляторных батарей, являющихся резервным источником энергии, должны быть такими, чтобы обеспечивались:

.1 высокий уровень обслуживания;

.2 достаточный срок службы;

.3 достаточная безопасность;

.4 температура батареи при зарядке или на холостом ходу в пределах, установленных спецификацией завода-изготовителя; и

.5 по крайней мере, минимально требуемая продолжительность работы батареи, заряженной до полной емкости, независимо от погодных условий.

8 Если для обеспечения надлежащей работы радиоустановки, требуемой настоящей главой, необходимо осуществлять непрерывный ввод информации от судового навигационного или другого оборудования, включая навигационный приемник, упомянутый в правиле 18, то должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие постоянную подачу такой информации в случае аварии главного или аварийного судового источника электроэнергии.

Правило 14 – Эксплуатационные требования

Все оборудование, к которому применяется настоящая глава, должно быть одобренного Администрацией типа. Такое оборудование должно отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией.

Правило 15 – Требования к техническому обслуживанию и ремонту

1 Оборудование должно быть сконструировано так, чтобы основные блоки можно было быстро заменить без проведения новой сложной калибровки или настройки.

2 Оборудование, там где это применимо, должно быть сконструировано и установлено так, чтобы обеспечивался свободный доступ для проверки и технического обслуживания и ремонта на борту.

3 Должна быть предусмотрена соответствующая информация для обеспечения надлежащей эксплуатации и технического обслуживания и ремонта оборудования с учетом рекомендаций Организации.

4 Должны быть предусмотрены соответствующие инструменты и запасные части, необходимые для обеспечения технического обслуживания и ремонта оборудования.

5 Администрация обеспечивает, чтобы радиооборудование, требуемое настоящей главой, поддерживалось в техническом состоянии, обеспечивающем выполнение функциональных требований, установленных в правиле 4, и отвечало рекомендованным эксплуатационным требованиям к такому оборудованию.

6 На судах, совершающих рейсы в морских районах A1 или A2, работоспособность оборудования должна обеспечиваться с помощью таких способов, как дублирование оборудования, береговое техническое обслуживание и ремонт или обеспечение квалифицированного технического обслуживания и ремонта в море, или сочетание этих способов, по усмотрению Администрации.

7 На судах, совершающих рейсы в морских районах A3 или A4, работоспособность оборудования должна обеспечиваться с помощью сочетания по крайней мере двух таких способов, как дублирование оборудования, береговое техническое обслуживание и ремонт или обеспечение квалифицированного технического обслуживания и ремонта в море, по усмотрению Администрации.

8 Хотя должны быть приняты все разумные меры к поддержанию оборудования в нормальном рабочем состоянии, обеспечивающем его соответствие всем функциональным требованиям, установленным в правиле 4, неисправность оборудования, обеспечивающего радиосвязь общего назначения, требуемую правилом 4.1.2, не должна рассматриваться как основание считать судно непригодным к плаванию или задерживать его выход из портов, в которых возможности для ремонта труднодоступны, при условии что на судне обеспечено выполнение всех функций при бедствии, в ситуациях срочности и в целях обеспечении безопасности.

9 АРБ должны:

.1 ежегодно, на судне или на одобренной станции проверки, проверяться по всем аспектам эксплуатационной эффективности с особым упором на проверку излучения на эксплуатационных частотах, кодирование и регистрацию через указанные ниже промежутки времени:

.1 на пассажирских судах – в пределах трех месяцев до истечения срока действия Свидетельства о безопасности пассажирского судна; и

.2 на грузовых судах – в пределах трех месяцев до истечения срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию или в пределах трех месяцев до или

после ежегодной даты Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию; и

.2 подвергаться техническому обслуживанию и ремонту с интервалами, не превышающими пяти лет, которые проводятся на одобренном береговом предприятии технического обслуживания.

Правило 16 – Радиоспециалисты

1 Каждое судно должно иметь квалифицированных специалистов для обеспечения связи при бедствии, срочных сообщений и в целях обеспечения безопасности, отвечающих требованиям Администрации[21]. Эти специалисты должны иметь надлежащие дипломы, указанные в Регламенте радиосвязи; один член персонала может быть назначен ответственным за связь во время бедствия.

2 На пассажирских судах по меньшей мере одно лицо, квалифицированное в соответствии с пунктом 1, должно назначаться для выполнения исключительно обязанностей по связи во время бедствия.

Правило 17 – Документирование

Записи обо всех событиях, связанных с радиосвязью, которые имеют важное значение для охраны человеческой жизни на море, должны вестись на судне в соответствии с требованиями Администрации и как этого требует Регламент радиосвязи.

Правило 18 – Обновление данных о месте судна

1 Все оборудование двусторонней связи, имеющееся на судне, к которому применяется настоящая глава, способное автоматически включать данные о месте судна в оповещение о бедствии, должно автоматически обеспечиваться такой информацией от встроенного или отдельного навигационного приемника[22].

2 В случае неисправности встроенного или отдельного навигационного приемника местоположение судна и время, когда было определено это местоположение, должны актуализироваться вручную через интервалы, не превышающие четырех часов, пока судно находится в пути, с тем чтобы эти данные всегда были готовы для передачи с помощью этого оборудования.

ГЛАВА V
БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 19-1 – Опознавание судов и слежение за ними на дальнем расстоянии

6 Пункты 4.1 и 4.2 заменяются следующим текстом:

«4.1 Суда должны быть оборудованы системой автоматической передачи информации, указанной в пункте 5, следующим образом:

.1 суда, находящиеся на этапе постройки 31 декабря 2008 года ил после этой даты;

.2 суда, построенные ранее 31 декабря 2008 года и имеющие свидетельства для эксплуатации:

.1 в морских районах A1 и A2, как определено в правилах IV/2.1.15 и IV/2.1.16; или

.2 в морских районах A1, A2 и A3, как определено в правилах IV/2.1.15, IV/2.1.16 и IV/2.1.17,

не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 31 декабря 2008 года;

.3 суда, построенные ранее 31 декабря 2008 года и имеющие свидетельства для эксплуатации в морских районах A1, A2, A3 и A4, как определено в правилах IV/2.1.15, IV/2.1.16, IV/2.1.17 и IV/2.1.18, не позднее первого освидетельствования[2] радиоустановки после 1 июля 2009 года. Однако эти суда должны отвечать положениям подпункта .2 выше, когда они эксплуатируются в морских районах A1, A2 и A3.

4.2 Независимо от даты постройки, суда, оборудованные автоматической идентификационной системой (АИС), как она определена в правиле 19.2.4, и эксплуатируемые исключительно в морском районе A1, как он определен в правиле IV/2.1.15, могут не отвечать положениям настоящего правила.

ДОПОЛНЕНИЕ

СВИДЕТЕЛЬСТВА

6 Существующие формы Свидетельства о безопасности пассажирского судна, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию, Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельства о безопасности ядерного грузового, включая относящиеся к ним перечни оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма P), для грузового судна (Форма E), радиооборудования безопасности для грузового судна (Форма R) и для грузового судна (Форма C), содержащиеся в Дополнении к Приложению, заменяются следующим текстом:

«ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма Р)

(Герб государства) *(Государство)*

на *любой/короткий*[1] международный рейс

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

по уполномочию Правительства

_____
(название государства)

_____
(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне[2]

Название судна .....
Регистровый номер или позывной сигнал .....
Порт регистрации .....
Валовая вместимость .....
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2)[3] .....
Номер ИМО .....
Дата постройки:
Дата заключения контракта на постройку .....
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки .....
Дата поставки .....
Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера (где применимо) .....

Все применимые даты должны быть указаны.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/7 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиями Конвенции в отношении:

.1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением;

.2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящихся к нему устройств и деталей;

.3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки судна:

Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (правило II-1/18)[4]	**Надводный борт**	**Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо груз**
P1	……	……..
P2	……	……..
P3	……	……..

2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции СОЛАС и использует ..... . в качестве топлива/Н.П[1];

2.3 судно отвечает требованиями Конвенции в отношении конструктивной противопожарной защиты, противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно имеет линеметательное устройство в соответствии с требованиями Конвенции;

2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.7 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.9 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.11 к судну применялись /не применялись[1] альтернативные конструкции, меры и устройства в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] Конвенции;

2.12 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам[1] прилагается/не прилагается[1] к настоящему Свидетельству.

3 Что выдано/не выдано[1] Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до.....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство ..... *(дд/мм/гггг)*

Выдано в .....
(место выдачи свидетельства)

....
(дата выдачи) *(подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)*

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

---

1 Ненужное зачеркнуть.

2 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

3 Для судна, имеющего свидетельство на эксплуатацию в морском районе А3, в скобках указать признанную подвижную спутниковую службу.

4 Для судов, построенных ранее 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки «С.1, С.2 и С.3».

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА (ФОРМА Р)

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

1 ***Сведения о судне***

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Число пассажиров, на которое выдано свидетельство .....
Минимальное число лиц требуемой квалификации для обеспечения работы радиоустановок.....

2 ***Описание спасательных средств***

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства		
		Левый борт	**Правый борт**
2	Общее число спасательных шлюпок	..……	..……
2.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	……	……
2.2	Число частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.5 Кодекса КСС)	……	……
2.3	Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/437[1])	……	……
2.4	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.6 Кодекса КСС)	……	……
2.5	Другие спасательные шлюпки		
2.5.1	Число	……	……
2.5.2	Тип	……	……
3	Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок)	……	
3.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	……	
4	Число дежурных шлюпок	……	
4.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок	……	
4.2	Число шлюпок, которые являются скоростными дежурными шлюпками	……	
5	Спасательные плоты		
5.1	Спасательные плоты, для которых требуются спусковые устройства одобренного типа		
5.1.1	Число спасательных плотов	……	
5.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	……	
5.2	Спасательные плоты, для которых не требуются спусковые устройства одобренного типа		
5.2.1	Число спасательных плотов	……	
5.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	……	

2 ***Описание спасательных средств*** *(продолжение)*

6	Число морских эвакуационных систем (МЭС)	.....
6.1	Число обслуживаемых ими спасательных плотов	.....
6.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
7	Плавучие аппараты	
7.1	Число аппаратов	
7.2	Число человек, которое способны поддерживать плавучие аппараты	.....
8	Число спасательных кругов	.....
9	Число спасательных жилетов (общее)	.....
9.1	Число спасательных жилетов для взрослых	.....
9.2	Число спасательных жилетов для детей	.....
9.3	Число спасательных жилетов для младенцев	.....
10	Гидротермокостюмы	.....
10.1	Общее число	.....
10.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.....
11	Число защитных костюмов	.....
12	Число теплозащитных средств[2]	.....

3 ***Описание радиооборудования***

	Наименование	**Фактическое наличие**
1	Основные системы	
1.1	УКВ радиоустановка	
1.1.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.1.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.1.3	Радиотелефония	.....
1.2	ПВ радиоустановка	
1.2.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.2.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.2.3	Радиотелефония	.....
1.3	ПВ/КВ радиоустановка	
1.3.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.3.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.3.3	Радиотелефония	.....
1.4	Судовая земная станция признанной подвижной спутниковой службы	.....
2	Дополнительные средства для передачи сообщения о бедствии в направлении судно – берег	.....
3	Устройства для приема ИБМ и относящейся к поиску и спасанию информации	.....

3 ***Описание радиооборудования*** *(продолжение)*

4	АРБ	……
5	ОВЧ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи	……
5.1	Переносная аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи	……
5.2	Аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи, установленная на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……
6	Поисково-спасательные приборы для определения местоположения	
6.1	Радиолокационные передатчики для поиска и спасания (радиолокационные САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……
6.2	Передатчики для поиска и спасания (радиолокационные САРТ), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……
6.3	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотах	…….....
6.4	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотах	…….....

4 ***Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования*** (правила IV/15.6 и 15.7)

4.1 Дублирование оборудования.....
4.2 Береговое техническое обслуживание.....
4.3 Обеспечение технического обслуживания в море.....

5 ***Описание навигационных систем и оборудования***

	Наименование	**Фактическое наличие**
1.1	Главный магнитный компас[3]	……
1.2	Запасной магнитный компас[3]	……
1.3	Гирокомпас[3]	……
1.4	Репитер гирокомпаса для указания курса[3]	……
1.5	Репитер гирокомпаса для указания пеленгования[3]	……
1.6	Система управления курсом или траекторией движения[3]	……
1.7	Пелорус или пеленгаторное устройство компаса[3]	……
1.8	Средства корректировки курса и пеленгов	……
1.9	Устройство передачи курса (УПК)[3]	……
2.1	Морские навигационные карты/электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)[4]	……
2.2	Устройства резервирования для ЭКНИС	……
2.3	Морские навигационные пособия	……

5 ***Описание навигационных систем и оборудования*** *(продолжение)*

2.4	Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	.....
3.1	Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы/многосистемный судовой радионавигационный приемник[3] [4]	.....
3.2	Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц[3]	.....
3.3	Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц[4])[3]	.....
3.4	Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)[3]	.....
3.5	Средство автосопровождения[3]	.....
3.6	Второе средство автосопровождения[3]	.....
3.7	Средство электронной прокладки[3]	.....
4.1	Автоматическая идентификационная система (АИС)	.....
4.2	Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	.....
5	Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)	.....
6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)[3]	.....
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)[3]	.....
7	Эхолот[3]	.....
8.1	Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы[3] [4]	.....
8.2	Указатель скорости поворота[3]	.....
9	Система приема звуковых сигналов[3]	.....
10	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем[3]	.....
11	Лампа дневной сигнализации[3]	.....
12	Радиолокационный отражатель[3]	.....
13	Международный свод сигналов	.....
14	Том III Руководства МАМПС	.....
15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдано в .....
(место выдачи Перечня)

....
(дата выдачи) *(подпись уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

(печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

---

[1] См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, находящимся на этапе постройки 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года.

[2] За исключением тех, которые требуются пунктами 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 и 5.1.2.2.13 Кодекса КСС.

[3] Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств они должны быть указаны.

[4] Ненужное зачеркнуть.

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для грузового судна (Форма E)

(Герб государства) *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА
с поправками

по уполномочию Правительства

_____
(название государства)

_____
(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне[1]

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Порт регистрации.....
Валовая вместимость.....
Дедвейт судна (метрические тонны)[2] .....
Длина судна (правило III/3.12).....
Номер ИМО .....

Тип судна[3]

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где это применимо, – дата, на которую началось переоборудование или изменение или модификация существенного характера.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/8 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.2 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.3 судно имеет линеметательное устройство в соответствии с требованиями Конвенции;

2.4 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.5 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.6 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.7 к судну применялись/не применялись[3] альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-2/17 / III/38[3] Конвенции;

2.8 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по пожарной безопасности/спасательным средствам и устройствам прилагается[3]/не прилагается[3] к настоящему Свидетельству.

3 Что судно эксплуатируется в соответствии с правилом III/26.1.1.1[4] в пределах района перевозок …….

4 Что выдано/не выдано[3] Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до .....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....*(дд/мм/гггг)*

Выдано в .....
(место выдачи свидетельства)

....
(дата выдачи) (подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

---

1 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

2 Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

3 Ненужное зачеркнуть.

4 См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, находящимся на этапе постройки 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года в случае наличия на судне самовосстанавливающейся(ихся) частично закрытой(ых) спасательной(ых) шлюпки(ок).

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО СУДНА (ФОРМА E)

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

1 ***Сведения о судне***

Название судна .....
Регистровый номер или позывной сигнал.....

2 ***Описание спасательных средств***

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства:		
		Левый борт	**Правый борт**
2	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых с помощью плотбалки	……	……
2.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	……	……
2.2	Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43[1])	……	……
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса КСС)	……	……
2.4	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	……	……
2.5	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	……	……
2.6	Другие спасательные шлюпки		
2.6.1	Число	……	……
2.6.2	Тип	……	……
3	Общие число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	.....	
3.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	.....	
3.2	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса КСС)	.....	
3.3	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	.....	
3.4	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	.....	

2 ***Описание спасательных средств*** *(продолжение)*

4	Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок в пунктах 2 и 3 выше)	.....
4.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	.....
5	Число дежурных шлюпок	.....
5.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок в пунктах 2 и 3 выше	.....
6	Спасательные плоты	
6.1	Спасательные плоты, для которых требуются спусковые устройства одобренного типа	
6.1.1	Число спасательных плотов	.....
6.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
6.2	Спасательные плоты, для которых не требуются спусковых устройства одобренного типа	
6.2.1	Число спасательных плотов	.....
6.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
6.3	Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4	.....
7	Число спасательных кругов	.....
8	Число спасательных жилетов	.....
9	Гидротермокостюмы	
9.1	Общее число	.....
9.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.....
10	Число защитных костюмов	.....

3 ***Описание навигационных систем и оборудования***

	Наименование	**Фактическое наличие**
1.1	Главный магнитный компас[2]	....
1.2	Запасной магнитный компас[2]	.....
1.3	Гирокомпас[2]	.....
1.4	Репитер гирокомпаса для указания курса[2]	.....
1.5	Репитер гирокомпаса для пеленгования[2]	.....
1.6	Система управления курсом или траекторией движения[2]	.....
1.7	Пелорус или пеленгаторное устройство компаса[2]	.....
1.8	Средства корректировки курса и пеленгов	.....

3 ***Описание навигационных систем и оборудования*** *(продолжение)*

1.9	Устройство передачи курса (УПК)[2]	.....
2.1	Морские навигационные карты/электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)[3]	.....
2.2	Устройства резервирования ЭКНИС	.....
2.3	Морские навигационные пособия	.....
2.4	Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	.....
3.1	Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы/многосистемный судовой радионавигационный приемник[2 3]	.....
3.2	Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц[2]	.....
3.3	Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц[3])[2]	.....
3.4	Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)[2]	.....
3.5	Средство автосопровождения[2]	.....
3.6	Второе средство автосопровождения[2]	.....
3.7	Средство электронной прокладки[2]	.....
4.1	Автоматическая идентификационная система (АИС)	.....
4.2	Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	.....
5.1	Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)[3]	.....
5.2	Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД)[3]	.....
6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)[2]	.....
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)[2]	.....
7	Эхолот[2]	.....
8.1	Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы[2 3]	.....
8.2	Указатель скорости поворота[2]	.....
9	Система приема звуковых сигналов[2]	.....
10	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем[2]	.....
11	Лампа дневной сигнализации[2]	.....
12	Радиолокационный отражатель[2]	.....
13	Международный свод сигналов	.....
14	Том III Руководства МАМПС	.....
15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в .....
(место выдачи Перечня)

....
(дата выдачи) *(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

(печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

---

1 См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, находящимся на этапе постройки 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года.

2 Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства выполнения этого требования. В случае использования других средств они должны быть указаны.

3 Ненужное зачеркнуть.

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО РАДИООБОРУДОВАНИЮ

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО РАДИООБОРУДОВАНИЮ

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем радиооборудования безопасности для грузового судна (Форма R)

(Герб государства) *(Государство)*

Выдано на основании положений

МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

по уполномочию Правительства

_____
(название государства)

_____
(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне[1]

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Порт регистрации .....
Валовая вместимость .....
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2)[2] .....
Номер ИМО.....
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где это применимо, – дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/9 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.2 наличие и функционирование радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции.

3 Что выдано/не выдано[3] Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до .....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: ..... *(дд/мм/гггг)*

Выдано в .....
(место выдачи свидетельства)

....
(дата выдачи) *(подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)*

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

---

1 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

2 Для судна, имеющего свидетельство на эксплуатацию в морском районе А3, в скобках указать признанную подвижную спутниковую службу.

3 Ненужное зачеркнуть.

ПЕРЕЧЕНЬ РАДИООБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО СУДНА (ФОРМА R)

ПЕРЕЧЕНЬ РАДИООБОРУДОВАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

1 *Сведения о судне*

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Минимальное число лиц требуемой квалификации
для обеспечения работы радиоустановок .....

2 *Описание радиооборудования*

	Наименование	Фактическое наличие
1	Основные системы	
1.1	УКВ радиоустановка	
1.1.1	Кодирующее устройство ЦИВ	……..
1.1.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	……..
1.1.3	Радиотелефония	……..
1.2	ПВ радиоустановка	
1.2.1	Кодирующее устройство ЦИВ	……..
1.2.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	……..
1.2.3	Радиотелефония	……..
1.3	ПВ/КВ радиоустановка	
1.3.1	Кодирующее устройство ЦИВ	……..
1.3.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	……..
1.3.3	Радиотелефония	……..
1.4	Судовая земная станция признанной подвижной спутниковой службы	……..
2	Дополнительные средства для передачи оповещений о бедствии в направлении судно – берег	……..
3	Устройства для приема информации ИБМ и относящейся к поиску и спасанию информации	……..
4	АРБ	……..
5	ОВЧ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи	
5.1	Переносная аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи	……..
5.2	Аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи, установленная на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……..
6	поисково-спасательные приборы для определения местоположения	
6.1	Радиолокационные передатчики для поиска и спасания (радиолокационные САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……..

	Наименование	Фактическое наличие
6.2	Передатчики для поиска и спасания (радиолокационные SART), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……..
6.3	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-SART), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……..
6.4	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-SART), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……..

3 ***Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования*** (правила IV/15.6 and 15.7)

3.1 Дублирование оборудования .....

3.2 Береговое техническое обслуживание .....

3.3 Обеспечение технического обслуживания в море .....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в .....
(место выдачи Перечня)

....
(дата выдачи) *(подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма Р)

(Герб государства) *(Государство)*

на любой*/короткий*[1] международный рейс

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

по уполномочию Правительства

_____
(название государства)

_____
(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне[2]

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Порт регистрации .....
Валовая вместимость.....
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2)[3] .....
Номер ИМО .....

Дата постройки:

Дата контракта на постройку .....
Дата закладки киля или на дату, на которую судно находилось в подобной стадии постройки .....
Дата поставки .....
Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера (если применимо) .....

Должны быть указаны все применимые даты.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила VIII/9 Конвенции.

2 Что судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует информации о безопасности, одобренной для судна, и что:

2.1 судно отвечает требованиями Конвенции в отношении:

.1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением, включая ядерную двигательную установку и конструктивную защиту от столкновения;

.2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящихся к нему устройств и деталей;

.3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки:

Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (правило II-1/18)[4]	Надводный борт	Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо груз
P1 P2 P3	……. ……. …….	…….. …….. ……..

2.2 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении конструктивной противопожарной защиты, противопожарных систем и средств пожарной безопасности и схем противопожарной защиты;

2.3 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении систем и оборудования радиационной защиты;

2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно имеет линеметательное устройство в соответствии с требованиями Конвенции;

2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.7 наличие и действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.9 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

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

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

Настоящее свидетельство действительно до.....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....*(дд/мм/гггг)*

Выдано в .....
(место выдачи свидетельства)

....
(дата выдачи) *(подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)*

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

---

1 Ненужное зачеркнуть.

2 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

3 Для судна, имеющего свидетельство на эксплуатацию в морском районе А3, в скобках указать признанную подвижную спутниковую службу.

4 Для судов, построенных ранее 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки «С.1, С.2 и С.3».

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ГРУЗОВОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ГРУЗОВОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для грузового судна (Форма С)

(Герб государства) *(Государство)*

Выдано на основании положений

МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

по уполномочию Правительства

_____

(название государства)

_____

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне[1]

Название судна.....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Порт регистрации.....
Валовая вместимость.....
Дедвейт судна (метрические тонны)[2] .....
Длина судна (правило III/3.12).....
Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство (правило IV/2)[3] .....
Номер ИМО33F .....

Тип судна[4]

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата постройки:

Дата заключения контракта на постройку.....
Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки .....
Дата поставки .....
Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера (где применимо) .....

Все применимые даты должны быть указаны.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила VIII/9 Конвенции.

2 Что судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует информации о безопасности, одобренной для судна, и что:

2.1 состояние конструкции, механических установок и оборудования и снабжения, как определено в правиле I/10 (смотря по тому, что применяется для соответствия правилу VIII/9), включая ядерную двигательную установку и конструктивную защиту от столкновения, является удовлетворительным и судно отвечает соответствующим требованиям главы II-1 и главы II-2 Конвенции (помимо тех, которые относятся к системам и устройствам пожарной безопасности и схемам противопожарной защиты);

2.2 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении систем и средств пожарной безопасности и схем противопожарной защиты;

2.3 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.4 судно имеет линеметательное устройство в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.6 наличие и действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.7 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.8 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.9 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям правил, в той мере, в какой эти правила к нему применяются;

2.10 к судну применялись /не применялись[4] альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38[4] Конвенции;

2.11 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам и устройствам[4] прилагается/не прилагается[4] к настоящему Свидетельству.

Настоящее свидетельство действительно до.....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: ..... (*дд/мм/гггг)*

Выдано в .....
(Место выдачи свидетельства)

…….. ……
(Дата выдачи) *(подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)*

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

---

1 По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

2 Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

3 Для судна, имеющего свидетельство на эксплуатацию в морском районе А3, в скобках указать признанную подвижную спутниковую службу.

4 Ненужное зачеркнуть.

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО СУДНА (ФОРМА С)

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

1 ***Сведения о судне***

Название судна .....
Регистровый номер или позывной сигнал.....
Минимальное число лиц требуемой квалификации для обеспечения работы радиоустановок .....

2 ***Описание спасательных средств***

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства:		
		Левый борт	**Правый борт**
2	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых с помощью плотбалки	…….……	……..……
2.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	……	……
2.2	Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43[1])	……	……
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса КСС)	……	……
2.4	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	……	……
2.5	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	……	……
2.6	Другие спасательные шлюпки		
2.6.1	Число	……	……
2.6.2	Тип	……	……
3	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	……	
3.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	……	
3.2	Число полностью закрытых (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса КСС)	……	
3.3	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	……	
3.4	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	……	
4	Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок в пунктах 2 и 3 выше)	……	
4.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	……	

2 ***Описание спасательных средств*** *(продолжение)*

5	Число дежурных шлюпок	……
5.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок в пунктах 2 и 3 выше	……
6	Спасательные плоты	
6.1	Спасательные плоты, для которых требуются спусковые устройства одобренного типа	
6.1.1	Число спасательных плотов	……
6.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	……
6.2	Спасательные плоты, для которых не требуются спусковые устройства одобренного типа	
6.2.1	Число спасательных плотов	……
6.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	……
6.3	Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4	……
7	Число спасательных кругов	……
8	Число спасательных жилетов	……
9	Гидротермокостюмы	
9.1	Общее число	……
9.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	……
10	Число защитных костюмов	……

3 ***Описание радиооборудования***

	Наименование	**Фактическое наличие**
1	Основные системы	
1.1	УКВ радиоустановка	
1.1.1	Кодирующее устройство ЦИВ	……..
1.1.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	……..
1.1.3	Радиотелефония	……..
1.2	ПВ радиоустановка	
1.2.1	Кодирующее устройство ЦИВ	……..
1.2.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	……..
1.2.3	Радиотелефония	……..
1.3	ПВ/КВ радиоустановка	
1.3.1	Кодирующее устройство ЦИВ	……..
1.3.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	……..
1.3.3	Радиотелефония	……..
1.4	Судовая земная станция признанной подвижной спутниковой службы	……..
2	Дополнительные средства для передачи оповещений о бедствии в направлении судно – берег	……..

3 ***Описание радиооборудования*** *(продолжение)*

3	Устройства для приема информации ИБМ и относящейся к поиску и спасанию информации	……..
4	АРБ	……..
5	ОВЧ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи	
5.1	Переносная аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи	……..
5.2	Аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи, установленная на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……..
6	Поисково-спасательные приборы для определения местоположения	
6.1	Радиолокационные передатчики для поиска и спасания (радиолокационные САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……..
6.2	Передатчики для поиска и спасания (радиолокационные САРТ), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……..
6.3	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ), расположенные для быстрого размещения на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……..
6.4	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ), размещенные на спасательных шлюпках и спасательных плотах	……..

4 ***Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования*** (правила IV/15.6 и 15.7)

4.1 Дублирование оборудования .....
4.2 Береговое техническое обслуживание .....
4.3 Обеспечение технического обслуживания в море .....

5 ***Описание навигационных систем и оборудования***

	Наименование	**Фактическое наличие**
1.1	Главный магнитный компас[2]	……..
1.2	Запасной магнитный компас[2]	……..
1.3	Гирокомпас[2]	……..
1.4	Репитер гирокомпаса для указания курса[2]	……..
1.5	Репитер гирокомпаса для пеленгования[2]	……..
1.6	Система управления курсом или траекторией движения[2]	……..
1.7	Пелорус или пеленгаторное устройство компаса[2]	……..
1.8	Средства корректировки курса и пеленгов	……..
1.9	Устройство передачи курса (УПК)[2]	……..
2.1	Морские навигационные карты/электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)[3]	……..
2.2	Устройства резервирования ЭКНИС	……..
2.3	Морские навигационные пособия	……..
2.4	Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	……..

5 ***Описание навигационных систем и оборудования*** *(продолжение)*

3.1	Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы/многосистемный судовой радионавигационный приемник[2 3]	……..
3.2	Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц[2]	……..
3.3	Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц[3])[2]	……..
3.4	Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)[2]	……..
3.5	Средство автосопровождения[2]	……..
3.6	Второе средство автосопровождения[2]	……..
3.7	Средство электронной прокладки[2]	……..
4.1	Автоматическая идентификационная система (АИС)	……..
4.2	Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	……..
5.1	Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)[3]	……..
5.2	Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД)[3]	……..
6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)[2]	……..
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)[2]	……..
7	Эхолот[2]	……..
8.1	Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы[2 3]	……..
8.2	Указатель скорости поворота[2]	……..
9	Система приема звуковых сигналов[2]	……..
10	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем[2]	……..
11	Лампа дневной сигнализации[2]	……..
12	Радиолокационный отражатель[2]	……..
13	Международный свод сигналов	……..
14	Том III Руководства МАМПС	……..
15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	……

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в .....
(место выдачи Перечня)

....
(дата выдачи) *(подпись уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

(печать или штамп организации, выдавшей Перечень)»

---

[1] Для судов, построенных ранее 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки «C.1, C.2 и C.3».

[2] Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства выполнения этого требования. В случае использования других средств они должны быть указаны.

[3] Ненужное зачеркнуть.

RESOLUCIÓN MSC.496(105)
(adoptada el 28 de abril de 2022)

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

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

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

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

HABIENDO EXAMINADO, en su 105º periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

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 julio de 2023, 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 a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del mismo, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2024, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4 PIDE al Secretario General que, a los efectos del 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 TAMBIÉN PIDE al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

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

CAPÍTULO II-1

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

Parte D
Instalaciones eléctricas

Regla 42 – Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de pasaje

1 El párrafo 2.2.2.3 se sustituye por el siguiente:

".3 la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en las reglas IV/11.1.1 y IV/11.1.2."

Regla 43 – Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de carga

2 El párrafo 2.3.2.3 se sustituye por el siguiente:

".3 la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en las reglas IV/11.1.1 y IV/11.1.2."

CAPÍTULO III

DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

Parte B
Prescripciones relativas a los buques y a los dispositivos de salvamento

Regla 6 – Comunicaciones

3 Los párrafos 1, 2, 2.1, 2.1.1, 2.1.2 y 2.2 se sustituyen por los siguientes:

"1 [Reservado]

2 [Reservado]*"

CAPÍTULO IV

RADIOCOMUNICACIONES

4 Se sustituye el texto del capítulo IV por el siguiente:

"**Parte A**
Generalidades

Regla 1 – Ámbito de aplicación

1 Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplica a todos los buques regidos por las presentes reglas y a los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300.

2 El presente capítulo no se aplica a los buques para los que de otro modo regirían las presentes reglas, mientras naveguen por los Grandes Lagos de América del Norte y las aguas que comunican a estos entre sí y las que les son tributarias, hasta el límite este que marca la salida inferior de la esclusa de St. Lambert en Montreal, provincia de Quebec (Canadá).

3 Ninguna disposición del presente capítulo impedirá que un buque, una embarcación de supervivencia o una persona en peligro emplee todos los medios de que dispongan para lograr que se le preste atención, señalar su situación y obtener ayuda.

Regla 2 – Expresiones y definiciones

1 A los efectos del presente capítulo, las expresiones dadas a continuación tendrán el significado que aquí se les asigna:

.1 *AIS-SART:* transmisor de búsqueda y salvamento del sistema de identificación automática, capaz de funcionar en las frecuencias dedicadas al SIA (161,975 MHz (AIS1) y 162,025 MHz (AIS2)).

.2 *Comunicaciones de puente a puente:* radiocomunicaciones de seguridad entre buques, efectuadas desde el puesto habitual de gobierno.

.3 *Escucha radioeléctrica continua:* se entiende que la escucha radioeléctrica de que se trate no se interrumpirá salvo durante los breves intervalos en que la capacidad de recepción del buque esté entorpecida o bloqueada por sus propias comunicaciones o cuando sus instalaciones sean objeto de mantenimiento o verificación periódicos.

.4 *Llamada selectiva digital (LSD):* técnica que utiliza códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación, o con un grupo de estaciones, y transmitirles información cumpliendo con las recomendaciones pertinentes del Sector de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT-R).

.5 *Radiobaliza de localización de siniestros (RLS):* transmisor que funciona en la banda de frecuencia de 406,0-406,1 MHz y que puede transmitir un alerta de socorro vía satélite a un centro coordinador de salvamento, así como señales para la localización del lugar del siniestro.

.6 *Radiocomunicaciones generales:* comunicaciones distintas de las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.

.7 *Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM):* sistema que desempeña las funciones que se indican en la regla 4.1.1.

.8 *Identidades del SMSSM:* información que puede transmitirse para identificar de manera única el buque o sus botes de rescate y embarcaciones de supervivencia. Estas identidades son el distintivo de llamada del buque, la identidad del servicio móvil marítimo (ISMM), la identidad hexadecimal de la RLS, las identidades del servicio móvil por satélite reconocido y los números de serie del equipo.

.9 *Localización:* determinación de la situación de buques, aeronaves, embarcaciones de supervivencia o personas en peligro.

.10 *Información sobre seguridad marítima (ISM):* avisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relativos a la seguridad que se transmiten a los buques.

.11 *SART de radar:* respondedor de búsqueda y salvamento que funciona en frecuencias de radar de la banda de 9,2 – 9,5 GHz.

.12 *Reglamento de Radiocomunicaciones:* el reglamento de radiocomunicaciones que complemente la Constitución y el Convenio de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y que esté en vigor en el momento de que se trate.

.13 *Servicio móvil por satélite reconocido:* todo servicio que funciona mediante un sistema por satélite y que está reconocido por la Organización para su uso en el SMSSM.

.14 *Servicio de satélites de 406 MHz:* un servicio que funciona mediante un sistema de satélites de disponibilidad mundial, concebido para detectar las transmisiones de RLS en la banda de frecuencias comprendidas entre 406,0 y 406,1 MHz.

.15 *Zona marítima A1:* zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por el Gobierno Contratante interesado.

.16 *Zona marítima A2:* zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por el Gobierno Contratante interesado.

.17 *Zona marítima A3:* zona de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un servicio móvil por satélite reconocido respaldado por la estación terrena de buque de a bordo, en la que se dispondrá continuamente del alerta.

.18 *Zona marítima A4:* cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

2 Todas las demás expresiones y abreviaturas utilizadas en el presente capítulo que estén definidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones y en el Convenio internacional

sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR), en la forma en que haya sido enmendado, tendrán el significado que se les da en dicho reglamento y en el Convenio SAR.

Regla 3 – Exenciones

1 Los Gobiernos Contratantes estiman sumamente deseable no apartarse de las prescripciones del presente capítulo; sin embargo, la Administración podrá conceder a determinados buques exenciones de carácter parcial o condicional respecto de lo prescrito en las reglas 7 a 11, siempre que:

.1 tales buques cumplan con las prescripciones funcionales de la regla 4; y

.2 la Administración haya tomado en consideración el efecto que tales exenciones pueda tener sobre la eficacia general del servicio por lo que respecta a la seguridad de todos los buques.

2 Solamente se concederá una exención en virtud del párrafo 1:

.1 si las condiciones que afecten a la seguridad son tales que hagan irrazonable o innecesaria la plena aplicación de las reglas 7 a 11; o

.2 en circunstancias excepcionales, si se trata de un viaje aislado que el buque efectúe fuera de la zona o zonas marítimas para las que esté equipado.

3 Cada Administración informará a la Organización de todas las exenciones concedidas en virtud de los párrafos 1 y 2 y las razones por las que fueron concedidas.

Regla 4 – Prescripciones funcionales

1 Todo buque, mientras esté en el mar, podrá:

.1 desempeñar las funciones del SMSSM, que son las siguientes:

.1 transmitir los alertas de socorro buque-costera a través de al menos dos medios separados e independientes que utilicen, cada uno de ellos, un servicio de radiocomunicaciones diferente;

.2 recibir retransmisiones de alertas de socorro costera-buque;

.3 transmitir y recibir alertas de socorro buque-buque;

.4 transmitir y recibir comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento;

.5 transmitir y recibir comunicaciones en el lugar del siniestro;

.6 transmitir y recibir señales para fines de localización;

.7 recibir ISM;

.8 transmitir y recibir comunicaciones urgentes y de seguridad; y

.9 transmitir y recibir comunicaciones de puente a puente; y

.2 transmitir y recibir radiocomunicaciones generales.

Regla 4-1 – Proveedores de servicios por satélite del SMSSM

El Comité de seguridad marítima determinará los criterios, procedimientos y medios para la evaluación, reconocimiento, examen y supervisión de la provisión de servicios móviles por satélite reconocidos en el SMSSM, de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

Parte B
Compromisos contraídos por los Gobiernos Contratantes

Regla 5 – Provisión de servicios de radiocomunicaciones

1 Cada Gobierno Contratante se compromete a proporcionar, según estime práctico y necesario, ya sea individualmente o en cooperación con otros Gobiernos Contratantes, instalaciones en tierra apropiadas para los servicios móviles por satélite y los servicios móviles marítimos teniendo debidamente en cuenta las recomendaciones de la Organización. Estos servicios son:

.1 servicios móviles por satélite reconocidos;

.2 un servicio por satélite en 406 MHz;

.3 el servicio móvil marítimo en las bandas comprendidas entre 156 MHz y 174 MHz;

.4 el servicio móvil marítimo en las bandas comprendidas entre 4 000 kHz y 27 500 kHz; y

.5 el servicio móvil marítimo en las bandas comprendidas entre 415 kHz y 535 kHz y entre 1 605 kHz y 4 000 kHz.

2 Cada Gobierno Contratante se compromete a proporcionar a la Organización información pertinente sobre las instalaciones en tierra integradas en el servicio móvil por satélite y el servicio móvil marítimo, establecidas para las zonas marítimas que haya designado frente a sus costas. Cada Gobierno Contratante se compromete también a proporcionar a la Organización el aviso oportuno antes de la retirada de cualquiera de estos servicios o cualquiera de las instalaciones en tierra.

Regla 5-1– Identidades del SMSSM

1 La presente regla es aplicable a todos los buques en todos los viajes.

2 Todo Gobierno Contratante se compromete a garantizar que se tomen medidas adecuadas para registrar las identidades del SMSSM y para que los centros coordinadores de salvamento puedan obtener información sobre dichas identidades las 24 horas del día. Cuando proceda, los Gobiernos Contratantes notificarán esas asignaciones de identidad a las organizaciones internacionales que mantengan un registro de esas identidades, tal como el Sistema de acceso y extracción en el servicio móvil marítimo (MARS) de la UIT.

Parte C
Equipo prescrito para los buques

Regla 6 – Instalaciones radioeléctricas

1 Todo buque irá provisto de instalaciones radioeléctricas que puedan satisfacer las prescripciones funcionales estipuladas en la regla 4 durante la totalidad del viaje proyectado y que, salvo que el buque esté exento en virtud de la regla 3, cumplan con lo prescrito en la regla 7 y en una de las reglas 8, 9, 10 u 11, según proceda para la zona o zonas marítimas por las que vaya a pasar durante el viaje proyectado.

2 Toda instalación radioeléctrica estará:

.1 situada de modo que ninguna interferencia perjudicial de origen mecánico, eléctrico o de otra índole pueda afectar a su buen funcionamiento, que se garantice la compatibilidad electromagnética y que no se produzcan interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas;

.2 situada de modo que se garantice el mayor grado posible de seguridad y disponibilidad operacional;

.3 protegida contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables;

.4 provista de alumbrado eléctrico fiable, permanentemente dispuesto e independiente de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos radioeléctricos necesarios para el funcionamiento de la instalación radioeléctrica; y

.5 claramente marcada con las identidades del SMSSM, según sea aplicable, para su utilización por el operador de la estación radioeléctrica.

3 El control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas necesarios para la seguridad de la navegación se podrá ejercer de modo inmediato desde el puente de navegación y al alcance del puesto de órdenes de maniobra y, si fuere necesario, se dispondrán también los medios que hagan posibles las radiocomunicaciones desde los alerones del puente de navegación. Para cumplir esta prescripción se podrá utilizar un equipo portátil de ondas métricas.

4 En los buques de pasaje se instalará un panel de socorro en el puesto de órdenes de maniobra que:

.1 contenga un pulsador único que, al oprimirse, inicie un alerta de socorro utilizando todas las instalaciones radioeléctricas exigidas a bordo para tal fin, o un pulsador para cada instalación;

.2 indique de forma clara y visible qué pulsador o pulsadores se han activado; y

.3 disponga de medios que eviten la activación involuntaria del pulsador o los pulsadores que se indican en los párrafos 4.1 y 4.2.

5 En los buques de pasaje, si se utiliza una RLS como medio secundario para emitir el alerta de socorro y no se activa por telemando desde el panel de socorro, será aceptable disponer de una RLS adicional instalada en la caseta de gobierno cerca del puesto de órdenes de maniobra.

6 En los buques de pasaje se instalará un panel de alarma de socorro en el puesto de órdenes de maniobra que:

.1 proporcione una indicación visual y acústica del alerta o los alertas de socorro recibidos a bordo;

.2 indique a través de qué servicios de radiocomunicaciones se ha recibido el alerta de socorro; y

.3 pueda combinarse con el panel de socorro mencionado en el párrafo 4.

Regla 7 – Equipo radioeléctrico: Generalidades

1 Todo buque irá provisto de:

.1 una instalación radioeléctrica de ondas métricas que pueda transmitir y recibir, a fines de comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad:

.1 mediante LSD en la frecuencia de 156,525 MHz (canal 70). Será posible iniciar la transmisión de los alertas de socorro en el canal 70 en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque; y

.2 mediante radiotelefonía en las frecuencias de 156,300 MHz (canal 6), 156,650 MHz (canal 13) y 156,800 MHz (canal 16);

.2 una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en el canal 70 de la banda de ondas métricas, la cual podrá hallarse separada o combinada con el equipo prescrito en el párrafo .1.1;

.3 un SART de radar o un AIS-SART, que:

.1 irá estibado de modo que se pueda utilizar fácilmente; y

.2 podrá ser uno de los prescritos en el párrafo 2.1 o 3.1;

.4 uno o varios receptores capaces de recibir ISM e información relacionada con la búsqueda y el salvamento durante todo el viaje que realice el buque;

.5 una RLS que:

.1 esté instalada en un lugar fácilmente accesible;

.2 esté lista para ser soltada manualmente y pueda ser transportada por una persona a una embarcación de supervivencia;

.3 pueda zafarse y flotar si se hunde el buque y activarse automáticamente cuando esté a flote; y

.4 pueda activarse manualmente; y

.6 una instalación radioeléctrica que pueda transmitir y recibir radiocomunicaciones generales que funcione en las frecuencias de trabajo de la banda comprendida entre 156 MHz y 174 MHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha añadiendo esta capacidad al equipo prescrito en el párrafo 1.1.

2 Todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 300, pero inferior a 500, estará provisto de, como mínimo:

.1 un SART de radar o un AIS-SART; y

.2 dos aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas.

3 Todo buque de pasaje y todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 estará provisto de, como mínimo:

.1 un SART de radar o un AIS-SART en cada costado del buque; y

.2 tres aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas.

4 Los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas prescritos en los párrafos 2.2 y 3.2 podrán ser portátiles o estar instalados en una embarcación de supervivencia. El aparato portátil podrá estibarse en el puente.

5 Los SART de radar o AIS-SART prescritos en los párrafos 2.1 o 3.1 se estibarán en unos lugares que permitan su colocación rápida en cualquier embarcación de supervivencia distinta de las balsas salvavidas prescritas en la regla III/31.1.4. De manera alternativa, se estibará un SART de radar o un AIS-SART en cada embarcación de supervivencia distinta de las balsas salvavidas prescritas en la regla III/31.1.4. En los buques que lleven como mínimo dos SART de radar o AIS-SART y que estén equipados con botes salvavidas de caída libre, uno de los SART de radar o AIS-SART irá estibado en un bote salvavidas de caída libre y el otro estará situado en las proximidades inmediatas del puente de navegación de modo que pueda utilizarse a bordo y esté listo para su traslado a cualquiera de las otras embarcaciones de supervivencia distinta de la balsa salvavidas prescrita en la regla III/31.1.4.

6 Todo buque de pasaje estará provisto de medios que permitan mantener radiocomunicaciones bidireccionales en el lugar del siniestro, para fines de búsqueda y salvamento desde el puesto habitual de gobierno del buque utilizando las frecuencias aeronáuticas de 121,5 MHz y 123,1 MHz. Estos medios podrán ser portátiles.

Regla 8 – Equipo radioeléctrico: zona marítima A1

1 Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 7, todo buque que efectúe viajes en la zona marítima A1 estará provisto de una instalación radioeléctrica que pueda iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera desde el puesto habitual de gobierno del buque, y que funcione:

.1 a través del servicio de satélites de 406 MHz; o

.2 si el buque efectúa viajes en el ámbito de cobertura de estaciones costeras de ondas hectométricas equipadas con LSD, en estas ondas utilizando LSD; o

.3 en ondas decamétricas utilizando LSD; o

.4 a través de una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido.

2 La prescripción del párrafo 1.1 puede quedar satisfecha mediante la instalación de:

.1 la RLS prescrita en la regla 7.1.5 junto al puesto habitual de gobierno del buque, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente del buque en caso de emergencia; o

.2 la RLS prescrita en la regla 7.1.5 en otra parte del buque, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno del buque; o

.3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno del buque.

Regla 9 –Equipo radioeléctrico: Zona marítima A2

1 Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 7, todo buque que efectúe viajes en la zona marítima A2, llevará:

.1 una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, para comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad, en las frecuencias de:

.1 2 187,5 kHz utilizando LSD; y

.2 2 182 kHz utilizando radiotelefonía;

.2 una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2 187,5 kHz, instalación que podrá estar separada de la prescrita en el párrafo .1.1, o combinada con ella; y

.3 medios secundarios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera mediante un servicio de radiocomunicaciones que no sea el de ondas hectométricas y que trabaje:

.1 a través del servicio de satélites de 406 MHz; o

.2 en ondas decamétricas utilizando LSD; o

.3 a través de una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido.

2 Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en los párrafos 1.1 y 1.3 desde el puesto habitual de gobierno del buque.

3 La prescripción del párrafo 1.3.1 puede quedar satisfecha mediante la instalación de:

.1 la RLS prescrita en la regla 7.1.5 junto al puesto habitual de gobierno del buque, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente del buque en caso de emergencia; o

.2 la RLS prescrita en la regla 7.1.5 en otra parte del buque, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno del buque; o

.3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno del buque.

4 Además, el buque podrá transmitir y recibir radiocomunicaciones generales mediante:

.1 una instalación radioeléctrica que funcione en las frecuencias de trabajo en las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz, o entre 4 000 kHz y 27 500 kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en el párrafo 1.1; o

.2 una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido.

Regla 10 – Equipo radioeléctrico: Zona marítima A3

1 Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 7, todo buque que efectúe viajes en la zona marítima A3, llevará:

.1 una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido que pueda:

.1 transmitir y recibir comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad;

.2 iniciar y recibir llamadas prioritarias de socorro; y

.3 mantener un servicio de escucha para las retransmisiones de alertas de socorro costera-buque, incluidos los dirigidos a zonas geográficas específicamente definidas;

.2 una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad, en las frecuencias de:

.1 2 187,5 kHz utilizando LSD; y

.2 2 182 kHz utilizando radiotelefonía;

.3 una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2 187,5 kHz, instalación que podrá estar separada de la prescrita en el párrafo 1.2, o combinada con ella; y

.4 medios secundarios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera mediante un servicio de radiocomunicaciones que funcione:

.1 a través del servicio de satélites de 406 MHz; o

.2 en ondas decamétricas utilizando LSD; o

.3 a través de cualquier servicio móvil por satélite reconocido en una estación terrena de buque adicional.

2 Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas que se especifican en los párrafos 1.1, 1.2 y 1.4 desde el puesto habitual de gobierno del buque.

3 Lo prescrito en 1.4.1 puede quedar satisfecho mediante la instalación de:

.1 la RLS prescrita en la regla 7.1.5 junto al puesto habitual de gobierno del buque, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente del buque en caso de emergencia; o

.2 la RLS prescrita en la regla 7.1.5 en otra parte del buque, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno del buque; o

.3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno del buque.

4 Además, el buque podrá transmitir y recibir radiocomunicaciones generales mediante:

.1 una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido; o

.2 una instalación radioeléctrica que funcione en las frecuencias de trabajo de las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz, o entre 4 000 kHz y 27 500 kHz.

5 Lo prescrito en 4.1 y 4.2 puede quedar satisfecho si se incluye esta función en el equipo prescrito en 1.1 o 1.2, respectivamente.

Regla 11 – Equipo radioeléctrico: Zona marítima A4

1 Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 7, todo buque que efectúe viajes en la zona marítima A4 estará provisto de:

.1 una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que pueda transmitir y recibir comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad, en todas las frecuencias de socorro, urgencia y seguridad de las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz y entre 4 000 kHz y 27 500 kHz, utilizando:

.1 LSD; y

.2 radiotelefonía;

.2 equipo que permita mantener un servicio de escucha de LSD en las frecuencias de 2 187,5 kHz, 8 414,5 kHz y por lo menos en una de las frecuencias de LSD de 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz o 16 804,5 kHz; en todo momento podrá elegirse cualquiera de estas frecuencias de LSD para comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad. Este equipo podrá estar separado del prescrito en el párrafo 1.1, o combinado con él; y

.3 un medio secundario de iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera a través del servicio de satélites de 406 MHz.

2 Además, los buques tendrán capacidad para transmitir y recibir radiocomunicaciones generales mediante una instalación que funcione en las frecuencias de trabajo de las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz y entre 4 000 kHz y 27 500 kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se añade esta capacidad al equipo prescrito en el párrafo 1.1.

3 Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en los párrafos 1.1, y 1.3 desde el puesto habitual de gobierno del buque.

4 La prescripción del párrafo 1.3 puede quedar satisfecha mediante la instalación de:

.1 la RLS prescrita en la regla 7.1.5 junto al puesto habitual de gobierno del buque, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente del buque en caso de emergencia; o

.2 la RLS prescrita en la regla 7.1.5 en otra parte del buque, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno del buque; o

.3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno del buque.

Regla 12 – Servicios de escucha

1 Todo buque, mientras esté en el mar, mantendrá una escucha radioeléctrica continua para comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad:

.1 en el canal 70 de LSD de ondas métricas;

.2 en la frecuencia para LSD de 2 187,5 kHz si el buque, de conformidad con las reglas 9.1.1 o 10.1.2 está equipado con una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas;

.3 en la frecuencia para LSD de 2 187,5 kHz y 8 414,5 kHz, y también al menos en una de las frecuencias para LSD de 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz o 16 804,5 kHz, que sea apropiada considerando la hora del día y la situación geográfica del buque, si este, de conformidad con la regla11.1.2, está equipado con una instalación de ondas hectométricas/decamétricas. Esta escucha se podrá mantener mediante un receptor de exploración; y

.4 para las retransmisiones de alertas de socorro costera-buque por satélite, si el buque, de conformidad con la regla 10.1.1, está equipado con una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido.

2 Todo buque, mientras esté en el mar, mantendrá un servicio de escucha radioeléctrica de las emisiones de ISM e información relacionada con la búsqueda y el salvamento en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información para la zona en que esté navegando el buque.

3 Todo buque, mientras esté en el mar, mantendrá, cuando sea posible, una escucha directa continua, la cual se realizará en el puesto habitual de gobierno del buque:

.1 en el canal 16 de ondas métricas; y

.2 otras frecuencias apropiadas para las comunicaciones de urgencia y seguridad para la zona en que esté navegando el buque.

Regla 13 – Fuentes de energía

1 Mientras el buque esté en el mar, se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para que funcionen las instalaciones radioeléctricas y se carguen todas las baterías utilizadas como fuente o fuentes de energía de reserva de las instalaciones radioeléctricas.

2 Todo buque irá provisto de una o varias fuentes de energía de reserva para alimentar las instalaciones radioeléctricas, a fin de poder mantener las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad en caso de fallo de las fuentes de energía eléctrica principal o de emergencia del buque. La fuente o fuentes de energía de reserva tendrán capacidad para hacer funcionar simultáneamente la instalación radioeléctrica de ondas métricas del buque prescrita en la regla 7.1.1 y, según proceda, en la zona o zonas marítimas para las que esté equipado el buque, la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en la regla 9.1.1 o 10.1.2, la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en la regla 11.1.1, o la estación terrena de buque prescrita en la regla 10.1.1, y cualquiera de las cargas adicionales que se mencionan en los párrafos 4, 5 y 8, al menos durante un periodo de:

.1 una hora en los buques provistos de una fuente de energía eléctrica de emergencia, si esta cumple todas las disposiciones pertinentes de las reglas II-1/42 o 43, incluidas las relativas a la alimentación de esa energía a las instalaciones radioeléctricas; y

.2 seis horas en los buques no provistos de una fuente de energía eléctrica de emergencia que cumplan plenamente con todas las disposiciones pertinentes de las reglas II-1/42 o 43, incluidas las relativas a la alimentación de esa energía a las instalaciones radioeléctricas.

No es necesario que la fuente o fuentes de energía de reserva alimenten al mismo tiempo las instalaciones radioeléctricas de ondas decamétricas y de ondas hectométricas independientes.

3 La fuente o fuentes de energía de reserva serán independientes de las de la potencia propulsora y del sistema eléctrico del buque.

4 Cuando, además de la instalación radioeléctrica de ondas métricas, se puedan conectar a la fuente o las fuentes de energía de reserva dos o más de las otras instalaciones radioeléctricas citadas en el párrafo 2, dichas fuentes tendrán capacidad para alimentar simultáneamente durante el periodo especificado en los subpárrafos 2.1 o 2.2, según proceda, la instalación radioeléctrica de ondas métricas y:

.1 todas las demás instalaciones radioeléctricas que se puedan conectar a la fuente o fuentes de energía de reserva al mismo tiempo; o

.2 aquella de entre esas otras instalaciones radioeléctricas que consuma la máxima energía, si solo se puede conectar una de las otras instalaciones radioeléctricas a la fuente o fuentes de energía de reserva a la vez que la instalación radioeléctrica de ondas métricas.

5 La fuente o fuentes de energía de reserva se podrán utilizar para alimentar el alumbrado eléctrico prescrito en la regla 6.2.4.

6 Cuando una fuente de energía de reserva esté constituida por una o varias baterías de acumuladores recargables:

.1 se dispondrá de medios para cargar automáticamente dichas baterías, que puedan recargarlas de acuerdo con las prescripciones relativas a la capacidad mínima en un plazo de 10 h; y

.2 se comprobará la capacidad de la batería o baterías empleando un método apropiado, a intervalos que no excedan de 12 meses, cuando el buque no esté en el mar.

7 El emplazamiento y la instalación de las baterías de acumuladores que constituyan la fuente de energía de reserva serán tales que garanticen:

.1 el mejor servicio posible;

.2 una duración razonable;

.3 una seguridad razonable;

.4 que las temperaturas de las baterías se mantengan dentro de los límites especificados por el fabricante, tanto si están cargándose como si están inactivas; y

.5 que cuando estén plenamente cargadas, proporcionen por lo menos el mínimo de horas de funcionamiento prescrito en todas las condiciones meteorológicas.

8 Si es necesario proporcionar una entrada constante de información procedente de los aparatos náuticos o de otros equipos del buque a una instalación radioeléctrica prescrita en el presente capítulo, incluido el receptor de navegación a que se refiere la regla 18, a fin de garantizar su funcionamiento adecuado, se proveerán medios que garanticen el suministro continuo de tal información en caso de fallo de las fuentes de energía eléctrica principal o de emergencia del buque.

Regla 14 – Normas de funcionamiento

Todo el equipo al que sea aplicable el presente capítulo será de un tipo aprobado por la Administración. Dicho equipo se ajustará a unas normas de funcionamiento apropiadas no inferiores a las adoptadas por la Organización.

Regla 15 – Prescripciones relativas al mantenimiento

1 El equipo se proyectará de manera que las unidades principales puedan reponerse fácilmente sin necesidad de recalibración o reajustes complicados.

2 Cuando proceda, el equipo se construirá e instalará de modo que resulte accesible a fines de inspección y mantenimiento a bordo.

3 Se proveerá información adecuada para el manejo y el mantenimiento apropiados del equipo, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

4 Se proveerán herramientas y repuestos adecuados para el mantenimiento del equipo.

5 La Administración se asegurará de que los equipos radioeléctricos prescritos en el presente capítulo sean mantenidos de forma que ofrezcan la disponibilidad de lo prescrito a efectos funcionales en la regla 4 y se ajusten a las normas de funcionamiento recomendadas para los mencionados equipos.

6 En buques dedicados a viajes en zonas marítimas A1 o A2, la disponibilidad se asegurará mediante métodos como los de duplicación de equipo, o mantenimiento en tierra o capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en el mar, o una combinación de ellos, que apruebe la Administración.

7 En buques dedicados a viajes en zonas marítimas A3 o A4, la disponibilidad se asegurará mediante una combinación de dos métodos como mínimo, tales como la duplicación de equipo, y el mantenimiento en tierra o la capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en el mar, que apruebe la Administración.

8 Si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener el equipo en condiciones eficaces de trabajo a fin de asegurarse de que se cumplen todas las prescripciones funcionales especificadas en la regla 4, no se considerará que una deficiencia del equipo destinado a mantener las radiocomunicaciones generales prescritas en la regla 4.1.2 sea la causa de que el buque deje de ser apto para navegar ni que sea motivo para imponer al buque demoras en puertos en los que no haya inmediatamente disponibles medios de reparación, siempre que el buque esté en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro, urgencia y seguridad.

9 Las RLS:

.1 se someterán a prueba anualmente, ya sea a bordo del buque o en un centro aprobado de prueba, para verificar todos los aspectos relativos a su eficacia operacional, prestándose especialmente atención a la comprobación de la

emisión en frecuencias operacionales, la codificación y el registro, en los plazos que se indican a continuación:

.1 en los buques de pasaje, dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del Certificado de seguridad para buque de pasaje; y

.2 en los buques de carga, dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración, o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual, del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga; y

.2 serán objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años, en una instalación de mantenimiento en tierra aprobada.

Regla 16 – Personal de radiocomunicaciones

1 Todo buque llevará personal capacitado para mantener comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad de manera satisfactoria a juicio de la Administración. Este personal estará en posesión de los títulos especificados en el Reglamento de Radiocomunicaciones, según proceda, pudiéndose encomendar a cualquiera de los miembros de tal personal la responsabilidad primordial de las comunicaciones durante sucesos que entrañen peligro.

2 En los buques de pasaje se destinará al menos una persona competente, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, para que desempeñe únicamente tareas de comunicaciones en casos de siniestro.

Regla 17 – Registros radioeléctricos

Se mantendrá a bordo, de manera satisfactoria a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, un registro de todos los sucesos relacionados con los servicios de radiocomunicaciones que parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar.

Regla 18 – Actualización de la situación

1 Todo equipo bidireccional de comunicaciones que se lleve a bordo de un buque al que sea aplicable el presente capítulo y que sea capaz de incluir automáticamente la situación del buque en el alerta de socorro, recibirá automáticamente esta información de un receptor de navegación interno o externo.

2 En caso de funcionamiento defectuoso del receptor de navegación interno o externo, la situación del buque y la hora en que se determinó dicha situación se actualizarán manualmente a intervalos que no excedan de 4 h cuando el buque esté navegando, de modo que dicha información esté siempre lista para ser transmitida por el equipo.

CAPÍTULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 19-1 – Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques

5 Se sustituyen los párrafos 4.1 y 4.2 por los siguientes:

"4.1 Los buques estarán provistos de un sistema para transmitir automáticamente la información especificada en el párrafo 5, según se indica a continuación:

.1 los buques construidos el 31 de diciembre de 2008 o posteriormente;

.2 los buques construidos antes del 31 de diciembre de 2008 y autorizados para navegar:

.1 en las zonas marítimas A1 y A2, definidas en las reglas IV/2.1.15 y IV/2.1.16; o

.2 en las zonas marítimas A1, A2 y A3, definidas en las reglas IV/2.1.15, IV/2.1.16 y IV/2.1.17;

a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica posterior al 31 de diciembre de 2008;

.3 los buques construidos antes del 31 de diciembre de 2008 y autorizados para navegar en las zonas marítimas A1, A2, A3 y A4, definidas en las reglas IV/2.1.15, IV/2.1.16, IV/2.1.17 y IV/2.1.18, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento§ de la instalación radioeléctrica posterior al 1 de julio de 2009. No obstante, estos buques cumplirán las disposiciones del apartado .2 cuando naveguen dentro de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

4.2 Los buques que, con independencia de su fecha de construcción, estén provistos de un sistema de identificación automática (SIA), tal como se define este en la regla 19.2.4, y que naveguen exclusivamente en la zona marítima A1, definida en la regla IV/2.1.15, no tendrán que cumplir lo dispuesto en la presente regla."

APÉNDICE

CERTIFICADOS

6 Los actuales modelos de Certificado de seguridad para buque de pasaje, Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje y Certificado de seguridad para buque nuclear de carga, incluidos los correspondientes inventarios del equipo de seguridad para buque de pasaje (Modelo P), de seguridad para buque de carga (Modelo E), de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R) y de seguridad para buque de carga (Modelo C), que figuran en el apéndice del anexo, se sustituyen por los siguientes:

"***MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE***

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario
del equipo de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

(Sello oficial) *(Estado)*

para viaje internacional/viaje internacional corto[1]

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, enmendado,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____

(nombre del Estado)

por _____

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[2]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar
según su certificado (regla IV/2)[3] .....

Número IMO .....

Fecha de construcción:

Fecha del contrato de construcción .....
Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción
se hallaba en una fase equivalente .....
Fecha de entrega .....
Fecha en que comenzaron las obras de transformación,
reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda) .....

Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.

---

1 Táchese según proceda.

2 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

3 Para un buque autorizado a operar según su certificado en una zona marítima A3, indíquese el servicio móvil por satélite reconocido entre paréntesis.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla I/7 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a:

.1 la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes de presión;

.2 la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;

.3 las líneas de carga de compartimentado siguientes:

Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en el centro del buque (regla II-1/18)	Francobordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los siguientes espacios alternativos
P1 P2 P3	…… …… ……	…….. …….. ……..

2.2 que el buque cumple lo dispuesto en la parte G del capítulo II-1 del Convenio en lo que respecta a la utilización de …… como combustible/N.A.[1];

2.3 que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a la protección estructural contra incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;

2.4 que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.5 que el buque va provisto de aparato lanzacabos de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.6 que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;

2.7 que se han provisto las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento y que estas funcionan de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.8 que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;

2.9 que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;

2.10 que en todos los demás aspectos, el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio;

2.11 que el buque cuenta/no cuenta[1] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] del Convenio;

2.12 que se adjunta/no se adjunta[1] 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 y medios de salvamento.

3 Que se ha/no se ha[1] expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta .....

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
(dd/mm/aaaa)

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

.....	.....
(fecha de expedición)	*(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

[1] Táchese según proceda.

INVENTARIO DEL EQUIPO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE (MODELO P)

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON
EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

1 *Datos relativos al buque*

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Número máximo de pasajeros que está autorizado a llevar .....

Número mínimo de personas con la competencia necesaria
para manejar las instalaciones radioeléctricas .....

2 *Pormenores de los dispositivos de salvamento*

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento		
		A babor	**A estribor**
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla III/21 y sección 4.5 del Código IDS)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43)	.....	.....
2.4	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/21 y sección 4.6 del Código IDS)	.....	.....
2.5	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.5.1	Número	.....	.....
2.5.2	Tipo	.....	.....
3	Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar)	.....	
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....	
4	Número de botes de rescate	.....	
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....	
4.2	Número de botes que son botes de rescate rápidos	.....	
5	Balsas salvavidas	.....	
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	
5.1.1	Número de balsas salvavidas	.....	
5.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....	
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	

5.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
6	Número de sistemas marinos de evacuación (MES)	.....
6.1	Número de balsas salvavidas a las que prestan servicio	.....
6.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
7	Aparatos flotantes	.....
7.1	Número de aparatos	.....
7.2	Número de personas que los aparatos son capaces de sostener	.....
8	Número de aros salvavidas	.....
9	Número total de chalecos salvavidas	.....
9.1	Número de chalecos salvavidas para adultos	.....
9.2	Número de chalecos salvavidas para niños	.....
9.3	Número de chalecos salvavidas para bebés	.....
10	Trajes de inmersión	.....
10.1	Número total	.....
10.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
11	Número de trajes de protección contra la intemperie	.....
12	Número de ayudas térmicas	.....

3 *Pormenores de las instalaciones radioeléctricas*

	Elemento	**Disposiciones y equipos existentes a bordo**
1	Sistemas primarios	.....
1.1	Instalación radioeléctrica de ondas métricas	.....
1.1.1	Codificador de LSD	.....
1.1.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.1.3	Radiotelefonía	.....
1.2	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas	.....
1.2.1	Codificador de LSD	.....
1.2.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.2.3	Radiotelefonía	.....
1.3	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas	.....
1.3.1	Codificador de LSD	.....
1.3.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.3.3	Radiotelefonía	.....
1.4	Estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido	.....
2	Medios secundarios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera	.....
3	Instalaciones para la recepción de ISM y de información relacionada con la búsqueda y el salvamento	.....
4	RLS	.....
5	Aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....
5.1	Aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas	

5.2	Aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas instalado en embarcación de supervivencia	
6	Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento	……
6.1	Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (SART de radar) estibados para colocación rápida en embarcación de supervivencia	……
6.2	Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (SART de radar) estibados en embarcación de supervivencia	……
6.3	Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART) estibados para colocación rápida en embarcación de supervivencia	
6.4	Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART) estibados en embarcación de supervivencia	

4 ***Métodos utilizados para garantizar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas*** (reglas IV/15.6 y 15.7)

4.1 Duplicación del equipo .....

4.2 Mantenimiento en tierra .....

4.3 Capacidad de mantenimiento en el mar .....

5 ***Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos***

	Elemento	**Disposiciones y equipos existentes a bordo**
1.1	Compás magnético magistral	……
1.2	Compás magnético de respeto	……
1.3	Girocompás	……
1.4	Repetidor del rumbo indicado por el girocompás	……
1.5	Repetidor de las marcaciones indicadas por el girocompás	……
1.6	Sistema de control del rumbo o de la derrota	……
1.7	Taxímetro o dispositivo de marcación de compás	……
1.8	Medios para corregir el rumbo y la demora	……
1.9	Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)	……

2.1	Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)[1]	.....
2.2	Medios auxiliares para los SIVCE	.....
2.3	Publicaciones náuticas	.....
2.4	Medios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas	.....
3.1	Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal/receptor de radionavegación multisistemas de a bordo[1]	.....
3.2	Radar de 9 GHz	.....
3.3	Segundo radar (3 GHz/9 GHz[1])	.....
3.4	Ayuda de punteo radar automática (APRA)	.....
3.5	Ayuda de seguimiento automática	.....
3.6	Segunda ayuda de seguimiento automática	.....
3.7	Ayuda de punteo electrónica	.....
4.1	Sistema de identificación automática (SIA)	.....
4.2	Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance	.....
5	Registrador de datos de la travesía (RDT)	.....
6.1	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)	.....
6.2	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección de proa y de través)	.....
7	Ecosonda	.....
8.1	Indicadores de la posición del timón, del sentido de giro, empuje y paso de la hélice y de la modalidad de funcionamiento[1]	.....
8.2	Indicador de la velocidad de giro	.....
9	Sistema de recepción de señales acústicas	.....
10	Teléfono para comunicar con el puesto de gobierno de emergencia	.....
11	Lámpara de señales diurnas	.....
12	Reflector de radar	.....
13	Código internacional de señales	.....
14	Manual IAMSAR, Volumen III	.....
15	Sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS)	.....

SE CERTIFICA que este inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en .....
(lugar de expedición del inventario)

..... *.....*
(fecha de expedición) *(firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)*

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

[1] Táchese según proceda.

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario
del equipo de seguridad para buque de carga (Modelo E)

(Sello oficial) *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, enmendado

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____
(nombre del Estado)

por _____
(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[1]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Peso muerto del buque (toneladas métricas)[2] .....

Eslora del buque (regla III/3.12) .....

Número IMO .....

Tipo de buque[3]

Granelero
Petrolero
Buque tanque quimiquero
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en la que se colocó la quilla del buque o en la que su construcción se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en la que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante: .....

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2 Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque quimiqueros y buques gaseros.

3 Táchese según proceda.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;

2.2 que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate, de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.3 que el buque va provisto de aparato lanzacabos de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.4 que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;

2.5 que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;

2.6 que en todos los demás aspectos, el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio;

2.7 que el buque cuenta/no cuenta[3] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 / III/38[3] del Convenio;

2.8 que se adjunta/no se adjunta[3] al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de protección contra incendios/dispositivos y medios de salvamento.[3]

3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1, dentro de los límites de la zona de tráfico ……..

4 Que se ha/no se ha[3] expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta .....

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
(dd/mm/aaaa)

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

.....	.....
(fecha de expedición)	*(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

[3] Táchese según proceda.

INVENTARIO DEL EQUIPO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA (MODELO E)

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON
EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

1 *Datos relativos al buque*

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

2 *Pormenores de los dispositivos de salvamento*

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento		
		A babor	**A estribor**
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/31 y sección 4.6 del Código IDS)	.....	.....
2.4	Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/31 y sección 4.8 del Código IDS)	.....	.....
2.5	Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/31 y sección 4.9 del Código IDS)	.....	.....
2.6	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.6.1	Número	.....	.....
2.6.2	Tipo	.....	.....
3	Número de botes salvavidas de caída libre	.....	
3.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida		
3.2	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/31 y sección 4.7 del Código IDS)	.....	
3.3	Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/31 y sección 4.8 del Código IDS)	.....	
3.4	Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/31 y sección 4.9 del Código IDS)	.....	
4	Número de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas indicado en 2 y 3 *supra*)	.....	
4.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....	
5	Número de botes de rescate	.....	
5.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas indicado en 2 y 3 *supra*	.....	
6	Balsas salvavidas	.....	
6.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	
6.1.1	Número de balsas salvavidas	.....	

6.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
6.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
6.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
6.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
6.3	Número de balsas salvavidas prescritas en la regla III/31.1.4	.....
7	Número de aros salvavidas	.....
8	Número de chalecos salvavidas	.....
9	Trajes de inmersión	.....
9.1	Número total	.....
9.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
10	Número de trajes de protección contra la intemperie	.....

3 *Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos*

	Elemento	**Disposiciones y equipos existentes a bordo**
1.1	Compás magnético magistral	.....
1.2	Compás magnético de respeto	.....
1.3	Girocompás	.....
1.4	Repetidor del rumbo indicado por el girocompás	.....
1.5	Repetidor de las marcaciones indicadas por el girocompás	.....
1.6	Sistema de control del rumbo o de la derrota	.....
1.7	Taxímetro o dispositivo de marcación de compas	.....
1.8	Medios para corregir el rumbo y la demora	.....
1.9	Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)	.....
2.1	Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)[1]	.....
2.2	Medios auxiliares para los SIVCE	.....
2.3	Publicaciones náuticas	.....
2.4	Medios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas	.....
3.1	Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal/receptor de radionavegación multisistemas de a bordo[1]	.....

[1] Táchese según proceda.

3.2	Radar de 9 GHz	.....
3.3	Segundo radar (3 GHz/9 GHz[1])	.....
3.4	Ayuda de punteo radar automática (APRA)	.....
3.5	Ayuda de seguimiento automática	.....
3.6	Segunda ayuda de seguimiento automática	.....
3.7	Ayuda de punteo electrónica	.....
4.1	Sistema de identificación automática (SIA)	.....
4.2	Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance	.....
5.1	Registrador de datos de la travesía (RDT)[1]	.....
5.2	Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)[1]	.....
6.1	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)	.....
6.2	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección de proa y de través)	.....
7	Ecosonda	.....
8.1	Indicadores de la posición del timón, del sentido de giro, empuje y paso de la hélice y de la modalidad de funcionamiento[1]	.....
8.2	Indicador de la velocidad de giro	.....
9	Sistema de recepción de señales acústicas	.....
10	Teléfono para comunicar con el puesto de gobierno de emergencia	.....
11	Lámpara de señales diurnas	.....
12	Reflector de radar	.....
13	Código internacional de señales	.....
14	Manual IAMSAR, Volumen III	.....
15	Sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS)	.....

SE CERTIFICA que este inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en .....
(lugar de expedición del inventario)

..... *.....*
(fecha de expedición) *(firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)*

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

[1] Táchese según proceda.

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R)

(Sello oficial) *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, enmendado

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____

(nombre del Estado)

por _____

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[1]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2)[2].....

Número IMO .....

Fecha en la que se colocó la quilla del buque o en la que su construcción se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en la que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante: .....

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;

---

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2 Para un buque autorizado a operar según su certificado en una zona marítima A3, indíquese el servicio móvil por satélite reconocido entre paréntesis.

2.2 que se han provisto las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento y que estas funcionan de conformidad con las prescripciones del Convenio.

3 Que se ha/no se ha[3] expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta .....

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
(dd/mm/aaaa)

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

.....	.....
(fecha de expedición)	*(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

[3] Táchese según proceda.

INVENTARIO DEL EQUIPO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA (MODELO R)

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

1 *Datos relativos al buque*

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Número mínimo de personas con la competencia necesaria para manejar las instalaciones radioeléctricas .....

2 *Pormenores de las instalaciones radioeléctricas*

	Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1	Sistemas primarios	.....
1.1	Instalación radioeléctrica de ondas métricas	.....
1.1.1	Codificador de LSD	.....
1.1.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.1.3	Radiotelefonía	.....
1.2	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas	.....
1.2.1	Codificador de LSD	.....
1.2.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.2.3	Radiotelefonía	.....
1.3	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas	.....
1.3.1	Codificador de LSD	.....
1.3.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.3.3	Radiotelefonía	.....
1.4	Estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido	.....
2	Medios secundarios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera	.....
3	Instalaciones para la recepción de ISM y de información relacionada con la búsqueda y el salvamento	.....
4	RLS	.....
5	Aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....
5.1	Aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas	
5.2	Aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas instalado en embarcación de supervivencia	
6	Dispositivos de localización de búsqueda y salvamento	.....
6.1	Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (SART de radar) estibados para colocación rápida en embarcación de supervivencia	.....
6.2	Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (SART de radar) estibados en embarcación de supervivencia	.....
6.3	Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART) estibados para colocación rápida en embarcación de supervivencia	
6.4	Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART) estibados en embarcación de supervivencia	

3 ***Métodos utilizados para garantizar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas*** (reglas IV/15.6 y 15.7)

3.1 Duplicación del equipo .....

3.2 Mantenimiento en tierra .....

3.3 Capacidad de mantenimiento en el mar .....

SE CERTIFICA que este inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en .....
(lugar de expedición del inventario)

.....	.....
(fecha de expedición)	*(firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)*

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE NUCLEAR DE PASAJE

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE NUCLEAR DE PASAJE

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario
del equipo de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

(Sello oficial) *(Estado)*

para viaje internacional/viaje internacional corto[1]

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, enmendado,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____
(nombre del Estado)

por _____
(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[2]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar
según su certificado (regla IV/2)[3] .....

Número IMO .....

Fecha de construcción:

Fecha del contrato de construcción .....
Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción
se hallaba en una fase equivalente .....
Fecha de entrega .....
Fecha en que comenzaron las obras de transformación,
reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda) .....

Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.

---

1 Táchese según proceda.

2 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

3 Para un buque autorizado a operar según su certificado en una zona marítima A3, indíquese el servicio móvil por satélite reconocido entre paréntesis.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla VIII/9 del Convenio.

2 Que este buque, que se trata de un buque nuclear, cumple plenamente las prescripciones del capítulo VIII del Convenio y se ajusta al expediente de seguridad aprobado para él, y que:

2.1 cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a:

.1 la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes a presión, incluidas la planta de propulsión nuclear y la estructura de protección contra abordajes;

.2 la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;

.3 las líneas de carga de compartimentado siguientes:

Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en el centro del buque (regla II-1/18)	Francobordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los siguientes espacios alternativos
P1 P2 P3	…… …… ……	…….. …….. ……..

2.2 cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a la protección estructural contra incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;

2.3 cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y al equipo de protección contra las radiaciones;

2.4 los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate se han provisto de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.5 está provisto de un aparato lanzacabos de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.6 cumple las prescripciones del Convenio, en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;

2.7 que se han provisto las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento y que estas funcionan de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.8 cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta al equipo náutico de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;

2.9 está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;

2.10 en todos sus demás aspectos, el buque se ajusta a las prescripciones pertinentes del Convenio;

2.11 el buque cuenta/no cuenta[1] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[1] del Convenio; y

2.12 se adjunta/no se adjunta[1] 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 y medios de salvamento.[1]

El presente certificado es válido hasta .....

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
(dd/mm/aaaa)

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

.....	.....
(fecha de expedición)	*(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

[1] Táchese según proceda.

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE NUCLEAR DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE NUCLEAR DE CARGA

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario
del equipo de seguridad para buque de carga (Modelo C)

(Sello oficial) *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, enmendado

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____
(nombre del Estado)

por _____
(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[1]

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Peso muerto del buque (toneladas métricas)[2] .....

Eslora del buque (regla III/3.12) .....

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar
según su certificado (regla IV/2)[3].....

Número IMO .....

Tipo de buque[4]

Granelero
Petrolero
Buque tanque quimiquero
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

---

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2 Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque quimiqueros y buques gaseros.

3 Para un buque autorizado a operar según su certificado en una zona marítima A3, indíquese el servicio móvil por satélite reconocido entre paréntesis.

4 Táchese según proceda.

Fecha de construcción:

Fecha del contrato de construcción .....
Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción se hallaba en una fase equivalente .....
Fecha de entrega .....
Fecha en que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda) .....

Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla VIII/9 del Convenio.

2 Que este buque, que se trata de un buque nuclear, cumple plenamente las prescripciones del capítulo VIII del Convenio y se ajusta al expediente de seguridad aprobado para él, y que:

2.1 el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según las definiciones de la regla I/10 (cuando corresponda cumplir lo dispuesto en la regla VIII/9), incluidas la planta de propulsión nuclear y la estructura de protección contra abordajes, es satisfactorio, y que el buque cumple las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (excluidas las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y a planos de lucha contra incendios);

2.2 cumple las prescripciones del Convenio en lo que se refiere a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;

2.3 los dispositivos de salvamento y el equipo para los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate se han provisto de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.4 está provisto de un aparato lanzacabos, de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.5 cumple las prescripciones del Convenio, en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;

2.6 que se han provisto las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento y que estas funcionan de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.7 cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta al equipo náutico de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;

2.8 está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, en vigor;

2.9 en todos sus demás aspectos, el buque se ajusta a las prescripciones pertinentes de las reglas en la medida en que le son aplicables;

2.10 el buque cuenta/no cuenta[4] con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38[4] del Convenio; y

2.11 se adjunta/no se adjunta[4] 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 y medios de salvamento.[4]

El presente certificado es válido hasta .....

Fecha de ultimación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....
(dd/mm/aaaa)

Expedido en .....
(lugar de expedición del certificado)

.....	.....
(fecha de expedición)	*(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)*

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

[4] Táchese según proceda.

INVENTARIO DEL EQUIPO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA (MODELO C)

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

1 *Datos relativos al buque*

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Número mínimo de personas con la competencia necesaria para manejar las instalaciones radioeléctricas .....

2 *Pormenores de los dispositivos de salvamento*

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento		
		A babor	**A estribor**
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/31 y sección 4.6 del Código IDS)	.....	.....
2.4	Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/31 y sección 4.8 del Código IDS)	.....	.....
2.5	Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/31 y sección 4.9 del Código IDS)	.....	.....
2.6	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.6.1	Número	.....	.....
2.6.2	Tipo	.....	.....
3	Número total de botes salvavidas de caída libre	.....	
3.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida		
3.2	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/31 y sección 4.7 del Código IDS)	.....	
3.3	Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/31 y sección 4.8 del Código IDS)	.....	
3.4	Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/31 y sección 4.9 del Código IDS)	.....	
4	Número de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas indicado en 2 y 3 *supra*)	.....	
4.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....	
5	Número de botes de rescate	.....	
5.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas indicado en 2 y 3 *supra*	.....	

6	Balsas salvavidas	.....
6.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
6.1.1	Número de balsas salvavidas	.....
6.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
6.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
6.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
6.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
6.3	Número de balsas salvavidas prescritas en la regla III/31.1.4	.....
7	Número de aros salvavidas	.....
8	Número de chalecos salvavidas	.....
9	Trajes de inmersión	.....
9.1	Número total	.....
9.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
10	Número de trajes de protección contra la intemperie	.....

3 *Pormenores de las instalaciones radioeléctricas*

	Elemento	**Disposiciones y equipos existentes a bordo**
1	Sistemas primarios	.....
1.1	Instalación radioeléctrica de ondas métricas	.....
1.1.1	Codificador de LSD	.....
1.1.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.1.3	Radiotelefonía	.....
1.2	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas	.....
1.2.1	Codificador de LSD	.....
1.2.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.2.3	Radiotelefonía	.....
1.3	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas	.....
1.3.1	Codificador de LSD	.....
1.3.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.3.3	Radiotelefonía	.....
1.4	Estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido	.....
2	Medios secundarios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera	.....
3	Instalaciones para la recepción de ISM y de información relacionada con la búsqueda y el salvamento	.....
4	RLS	.....
5	Aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....
5.1	Aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas	.....
5.2	Aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas instalado en embarcación de supervivencia	.....
6	Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento de buque	.....

6.1	Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (SART de radar) estibados para colocación rápida en embarcación de supervivencia	.....
6.2	Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (SART) estibados en embarcación de supervivencia	.....
6.3	Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART) estibados para colocación rápida en embarcación de supervivencia	
6.4	Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART) estibados en embarcación de supervivencia	

4 *Métodos utilizados para garantizar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas* (reglas IV/15.6 y 15.7)

4.1 Duplicación del equipo .....
4.2 Mantenimiento en tierra .....
4.3 Capacidad de mantenimiento en el mar .....

5 *Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos*

	Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1.1	Compás magnético magistral	.....
1.2	Compás magnético de respeto	.....
1.3	Girocompás	.....
1.4	Repetidor del rumbo indicado por el girocompás	.....
1.5	Repetidor de las marcaciones indicadas por el girocompás	.....
1.6	Sistema de control del rumbo o de la derrota	.....
1.7	Taxímetro o dispositivo de marcación de compás	.....
1.8	Medios para corregir el rumbo y la demora	.....
1.9	Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)	.....
2.1	Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)[1]	.....
2.2	Medios auxiliares para los SIVCE	.....
2.3	Publicaciones náuticas	.....
2.4	Medios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas	.....
3.1	Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal/receptor de radionavegación multisistema de a bordo[1]	.....
3.2	Radar de 9 GHz	.....
3.3	Segundo radar (3 GHz/9 GHz)[1]	.....
3.4	Ayuda de punteo radar automática (APRA)	.....
3.5	Ayuda de seguimiento automática	.....
3.6	Segunda ayuda de seguimiento automática	.....
3.7	Ayuda de punteo electrónica	.....
4.1	Sistema de identificación automática (SIA)	.....
4.2	Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance	.....
5.1	Registrador de datos de la travesía (RDT)[1]	.....
5.2	Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)[1]	.....
6.1	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)	.....

[1] Táchese según proceda.

6.2	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección de proa y de través)	……
7	Ecosonda	……
8.1	Indicadores de la posición del timón, del sentido de giro, empuje y paso de la hélice y de la modalidad de funcionamiento[1]	……
8.2	Indicador de la velocidad de giro	……
9	Sistema de recepción de señales acústicas	……
10	Teléfono para comunicar con el puesto de gobierno de emergencia	……
11	Lámpara de señales diurnas	……
12	Reflector de radar	……
13	Código internacional de señales	……
14	Manual IAMSAR, Volumen III	……
15	Sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS)	……

SE CERTIFICA que este inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en .....
(lugar de expedición del inventario)

..... *.....*
(fecha de expedición) *(firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)*

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

[1] Táchese según proceda.

نسخة صادقة مصدّقة من نصّ التعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح لعام 1974 ، الذي اعتمدته لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية ، في 28 نيسان/أبريل 2022 ، في دورتها الخامسة بعد المئة بموجب المادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، والذي يرد في مرفق القرار MSC.496(105) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会于公元二零二二年四月二十八日在其第一百零五届会议上按《安全公约》第 VIII(b)(iv)条通过并载于第 MSC.496(105)号决议附件中的《1974 年国际海上人命安全公约》修正案文本的核正无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted on 28 April 2022 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its 105th session, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and set out in the annex to resolution MSC.496(105), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui ont été adoptés le 28 avril 2022 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa cent cinquième session, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, et figurent en annexe à la résolution MSC.496(105), 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, одобренных 28 апреля 2022 года Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его 105-й сессии в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и изложенных в приложении к резолюции MSC.496(105), 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, adoptadas el 28 de abril de 2022 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 105º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las cuales figuran en el anexo de la resolución MSC.496(105), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ، في

于伦敦，
London,
Londres, le 02 JUN 2023
Лондон,
Londres,

J/12490 (A/C/E/F/R/S)