

Warszawa, dnia 23 stycznia 2017 r.

Poz. 142

ZMIANY

do załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem przyjętym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r.,

przyjęte w Londynie dnia 21 czerwca 2013 r. i dnia 11 czerwca 2015 r.

Przekład

REZOLUCJA MSC.350(92) **(przyjęta w dniu 21 czerwca 2013 r.)**

POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z późn. zm.

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO,

PRZYWOŁUJĄC art. 28 ust. b) Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczący funkcji Komitetu,

PRZYWOŁUJĄC RÓWNIEŻ art. VIII ust. b) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (zwanej dalej „Konwencją”) dotyczący procedury wprowadzania poprawek mającej zastosowanie do załącznika do Konwencji, innej niż przepisy rozdziału I,

UWZGLĘDNIAJĄC na swojej 92. sesji poprawki do Konwencji, zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (i),

1 PRZYJMUJE, zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (iv) Konwencji, poprawki do Konwencji, których treść przedstawiono w załączniku do niniejszej rezolucji;

2 WSKAZUJE, zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (vi) ppkt (2) lit. bb) Konwencji, że poprawki te zostaną uznane za przyjęte w dniu 1 lipca 2014 r., chyba że przed tym dniem więcej niż jedna trzecia Umawiających się Rządów będących stronami Konwencji lub Umawiających się Rządów posiadających floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej zgłoszą Sekretarzowi Generalnemu swój sprzeciw wobec tych poprawek;

3 ZAPRASZA Umawiające się Rządy będące stronami Konwencji do odnotowania, że zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (vii) ppkt (2) Konwencji wspomniane poprawki wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. po ich zatwierdzeniu zgodnie z ust. 2 powyżej;

4 PROSI Sekretarza Generalnego, aby na potrzeby art. VIII ust. b) pkt (v) Konwencji przekazał wszystkim Umawiającym się Rządom będącym stronami Konwencji potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie niniejszej rezolucji oraz treść poprawek zawartych w załączniku; oraz

5 PROSI PONADTO Sekretarza Generalnego, aby przekazał członkom Organizacji, którzy nie są Umawiającymi się Rządami będącymi stronami Konwencji kopie niniejszej rezolucji oraz załącznik do niej.

Załącznik

POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z późn. zm.

ROZDZIAŁ III

ŚRODKI I URZĄDZENIA RATUNKOWE

Część B

Wymagania dotyczące statków, środków i urządzeń ratunkowych

Prawidło 19 – Szkolenie i ćwiczenia alarmowe

- 1 Istniejący tekst punktów 2.2 oraz 2.3 zastępuje się następującym:
 - „2.2 Na statku odbywającym podróż, w czasie której przewiduje się, że pasażerowie będą przebywać na statku dłużej niż 24 godziny, ćwiczenia zbiórki alarmowej z nowo zaokrętowanymi pasażerami powinny być przeprowadzone przed lub niezwłocznie po rozpoczęciu rejsu. Pasażerowie powinni być poinstruowani o użyciu pasów ratunkowych oraz czynnościach, jakie należy podjąć w przypadku zaistnienia niebezpieczeństwa.
 - 2.3 Zawsze, gdy zostaną zaokrętowani nowi pasażerowie, należy udzielić instruktażu bezpieczeństwa dla pasażerów tuż przed rozpoczęciem lub tuż po rozpoczęciu rejsu. Instruktaż ten powinien zawierać wskazówki wymagane w prawidłach 8.2 i 8.4 i powinien być udzielony w formie ogłoszenia w jednym lub więcej językach potencjalnie zrozumiałych dla pasażerów. Instruktaż ten powinien być ogłaszany za pośrednictwem rozgłośni statkowej lub innych równoważnych środków, tak aby potencjalnie mógł być usłyszany przez co najmniej tych pasażerów, którzy go dotychczas nie słyszeli. Instruktaż ten może być włączony do ćwiczeń zbiórki alarmowej wymaganej w punkcie 2.2. Informacyjne karty, plakaty lub programy video wyświetlane na statkowych monitorach mogą być stosowane jako dodatek do instruktażu, lecz nie mogą zastąpić dźwiękowych ogłoszeń.”
- 2 Po istniejącym punkcie 3.2 dodaje się nowy punkt 3.3 o następującej treści:
 - „3.3 Członkowie załogi odpowiedzialni za wejście do przestrzeni zamkniętych lub operacje ratunkowe powinni uczestniczyć w ćwiczeniach wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych, które mają być prowadzone na pokładzie statku co najmniej raz na dwa miesiące.”
- 3 Istniejące akapity 3.3 oraz 3.4 zostają przenieumerowane odpowiednio na 3.4 oraz 3.5. W przenieumerowanym punkcie 3.4.2 odniesienie do „punktu 3.3.1.5: zastępuje się odniesieniem do „punktu 3.4.1.5” oraz w przenieumerowanym punkcie 3.4.3 odniesienie do „punktów 3.3.4 i 3.3.5” zastępuje się odniesieniem do „punktów 3.4.4 i 3.4.5”.
- 4 Po przenieumerowanym akapicie 3.5 dodaje się następujący nowy akapit:

„3.6 Ćwiczenia wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych

3.6.1 Ćwiczenia wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych powinny być zaplanowane i przeprowadzone w sposób bezpieczny, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych zawartych w zaleceniach opracowanych przez Organizację.

3.6.2 Każde ćwiczenia wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych powinny obejmować:

.1 sprawdzenie i użycie osobistego wyposażenia ochronnego wymaganego dla wejścia;

.2 sprawdzenie i użycie środków i procedur komunikacji;

.3 sprawdzenie i użycie przyrządów do pomiaru atmosfery w przestrzeniach zamkniętych;

.4 sprawdzenie i użycie wyposażenia i procedur ratunkowych; oraz

.5 instruktaż pierwszej pomocy i technik reanimacyjnych.”

- 5 W punkcie 4.2, na końcu podpunktu .3, usuwa się słowo „oraz”; na końcu podpunktu.4, znak kropki „.” zastępuje się słowem „; oraz”; po podpunkcie.4 dodaje się nowy podpunkt o następującej treści:

„.5 ryzyka związane z przestrzeniami zamkniętymi oraz statkowe procedury bezpiecznego wejścia do takich przestrzeni, które powinny uwzględniać odpowiednio wytyczne zawarte w zaleceniach opracowanych przez Organizację.”

- 6 W punkcie 5, po słowach „ćwiczeń alarmu pożarowego” dodaje się słowa „ćwiczeń wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych,”.

ROZDZIAŁ V

BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI

Prawidło 19 – Wymagania dotyczące posiadania przez statki systemów nawigacyjnych oraz wyposażenia

- 7 W podpunkcie 1.2.1, słowa „1.2.2 oraz 1.2.3” zastępuje się słowami „1.2.2, 1.2.3 oraz 1.2.4”.

- 8 W podpunkcie 1.2.2 usuwa się słowo „oraz” na końcu podpunktu i w podpunkcie 1.2.3 znak kropki „.” zostaje zastąpiony słowem „; oraz”.

- 9 Po istniejącym podpunkcie 1.2.3 dodaje się nowy podpunkt o następującej treści:

„.4 być wyposażone w system wymagany w punkcie 2.2.3 następująco:

.1 statki pasażerskie, niezależnie od wielkości, nie później niż na pierwszym przeglądzie po dniu 1 stycznia 2016 r.;

.2 statki towarowe o pojemności brutto 3000 i większej, nie później niż na pierwszym przeglądzie po dniu 1 stycznia 2016 r.;

.3 statki towarowe o pojemności brutto 500 i większej, ale mniejszej niż 3000, nie później niż na pierwszym przeglądzie po dniu 1 stycznia 2017 r.; oraz.

.4 statki towarowe o pojemności brutto 150 i większej, ale mniejszej niż 500, nie później niż na pierwszym przeglądzie po dniu 1 stycznia 2018 r.

System alarmu wachtowego na mostku powinien być włączony zawsze, gdy statek płynie po morzu.

Postanowienia punktu 2.2.4 mają zastosowanie również do statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r.”.

10 Po nowym podpunkcie 1.2.4 dodaje się nowy punkt o następującej treści:

„1.3 Administracja może zwolnić statki ze stosowania wymagań punktu 1.2.4, jeżeli takie statki zostaną na stałe wycofane z eksploatacji w okresie do dwóch lat od dat implementacji podanych w podpunktach 1.2.4.1 do 1.2.4.4.”

ROZDZIAŁ XI-1

ŚRODKI SPECJALNE DLA PODNIESIENIA BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU

Prawidło 1 – Upoważnienie uznanych organizacji

11 Istniejący tekst prawidła 1 zastępuje się następującym:

„Administracja powinna upoważniać organizacje przywołane w prawidłe I/6, łącznie z towarzystwami klasyfikacyjnymi, zgodnie z przepisami niniejszej Konwencji oraz *Kodeksem Organizacji Uznanych (Kodeksem RO)* składającym się z części 1 i części 2 (których postanowienia powinny być traktowane jako obowiązkowe) oraz części 3 (których postanowienia powinny być traktowane jako zalecane) uchwalonego rezolucją MSC.349(92) wraz z poprawkami jakie mogą być wprowadzane przez Organizację pod warunkiem, że:

- .1 poprawki do części 1 i części 2 *Kodeksu RO* zostaną przyjęte, wejdą w życie i zaczną obowiązywać zgodnie z postanowieniami artykułu VIII niniejszej Konwencji;
- .2 poprawki do części 3 *Kodeksu RO* zostaną przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zgodnie z jego procedurą; oraz
- .3 wszystkie poprawki przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu i Komitet Ochrony Środowiska Morskiego będą identyczne oraz wejdą w życie lub zaczną obowiązywać odpowiednio w tym samym czasie.

REZOLUCJA MSC.392(95)
(przyjęta w dniu 11 czerwca 2015 r.)

**POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z późn. zm.**

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO,

PRZYWOŁUJĄC art. 28 ust. b) Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczący funkcji Komitetu,

PRZYWOŁUJĄC RÓWNIEŻ art. VIII ust. b) pkt (vi) ppkt (2) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (zwanej dalej „Konwencją”) dotyczący procedury wprowadzania poprawek mającej zastosowanie do załącznika do Konwencji, innej niż przepisy rozdziału I,

UWZGLĘDNIAJĄC na swojej 95. sesji poprawki do Konwencji, zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (i),

1 PRZYJMUJE, zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (iv) Konwencji, poprawki do Konwencji, których treść przedstawiono w załączniku do niniejszej rezolucji;

2 WSKAZUJE, zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (vi) ppkt (2) lit. bb) Konwencji, że poprawki te zostaną uznane za przyjęte w dniu 1 lipca 2016 r., chyba że przed tym dniem więcej niż jedna trzecia Umawiających się Rządów będących stronami Konwencji lub Umawiających się Rządów posiadających floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej zgłoszą Sekretarzowi Generalnemu swój sprzeciw wobec tych poprawek;

3 ZAPRASZA Umawiające się Rządy będące stronami Konwencji do odnotowania, że zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (vii) ppkt (2) Konwencji wspomniane poprawki wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. po ich zatwierdzeniu zgodnie z ust. 2 powyżej;

4 PROSI Sekretarza Generalnego, aby na potrzeby art. VIII ust. b) pkt (v) Konwencji przekazał wszystkim Umawiającym się Rządom będącym stronami Konwencji potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie niniejszej rezolucji oraz treść poprawek zawartych w załączniku; oraz

5 PROSI PONADTO Sekretarza Generalnego, aby przekazał członkom Organizacji, którzy nie są Umawiającymi się Rządami będącymi stronami Konwencji kopie niniejszej rezolucji oraz załącznik do niej.

ZAŁĄCZNIK**POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974 r., z późn. zm.****ROZDZIAŁ II-1****BUDOWA – KONSTRUKCJA, NIEZATAPIALNOŚĆ I STATECZNOŚĆ, URZĄDZENIA MASZYNOWE I INSTALACJE ELEKTRYCZNE****Część A****Postanowienia ogólne****Prawidło 2 – Definicje**

1 Po istniejącym pkt 28 dodaje się następujące pkt 29 i 30:

„29 Kodeks IGF oznacza Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwa gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Organizacji na mocy rezolucji MSC.391(95), która może być zmieniona przez Organizację, pod warunkiem, że takie poprawki zostaną przyjęte, wejdą w życie i zaczną obowiązywać zgodnie z przepisami art. VIII Konwencji w obecnym jej brzmieniu dotyczącymi procedur wprowadzania poprawek do załącznika innego niż rozdział I.

30 Paliwo o niskiej temperaturze zapłonu oznacza paliwo gazowe lub ciekłe, którego temperatura zapłonu jest niższa niż dozwolona na mocy prawidła II-2/4.2.1.1.”

Część F**Alternatywne projekty i rozwiązania****Prawidło 55 – Alternatywne projekty i rozwiązania**

2 Istniejące pkt 1–3 otrzymują brzmienie:

„1 Cel

Celem niniejszego prawidła jest podanie metodologii dla alternatywnych projektów i rozwiązań urządzeń maszynowych, instalacji elektrycznych i systemów przechowywania i dystrybucji paliw o niskiej temperaturze zapłonu.

2 Postanowienia ogólne

2.1 Projekty i rozwiązania urządzeń maszynowych, instalacji elektrycznej i systemów przechowywania i dystrybucji paliw o niskiej temperaturze zapłonu mogą odbiegać od wymagań podanych w częściach C, D, E lub G, pod warunkiem że alternatywne projekty i rozwiązania spełniają cel tych wymagań i zapewniają równoważny z niniejszym rozdziałem poziom bezpieczeństwa.

2.2 Jeżeli alternatywne projekty lub rozwiązania odbiegają od normatywnych wymagań części C, D, E lub G, należy dokonać technicznej analizy, oceny i zatwierdzenia projektu i rozwiązań, zgodnie z niniejszym prawidłem.

3 Analiza techniczna

W oparciu o wytyczne opracowane przez Organizację* należy przygotować i przedłożyć Administracji analizę techniczną, która jako minimum powinna zawierać następujące elementy:

.1 określenie typu statku, urządzeń maszynowych, instalacji elektrycznych, systemów przechowywania i dystrybucji paliw o niskiej temperaturze zapłonu oraz odnośnych pomieszczeń;

.2 wskazanie wymagań normatywnych, których urządzenia maszynowe, instalacje elektryczne i systemy przechowywania i dystrybucji paliw o niskiej temperaturze zapłonu nie będą spełniały;

.3 wskazanie powodów, dla których proponowany projekt nie będzie spełniał wymagań normatywnych, poparte zgodnością z innymi uznanymi normami technicznymi lub przemysłowymi;

.4 określenie kryteriów działania dla statku, urządzeń maszynowych, instalacji elektrycznych, systemu przechowywania i dystrybucji paliw o niskiej temperaturze zapłonu lub odnośnych pomieszczeń, których dotyczą odpowiednie wymagania normatywne:

.1 kryteria działania powinny zapewniać poziom bezpieczeństwa nie niższy niż odpowiednie wymagania normatywne zawarte w częściach C, D, E lub G; oraz

.2 kryteria działania powinny być wymierne i mierzalne;

.5 szczegółowy opis alternatywnego projektu i rozwiązań, łącznie z listą założeń przyjętych do projektu i wszelkich proponowanych ograniczeń lub warunków eksploatacyjnych;

.6 techniczne uzasadnienie pokazujące, że alternatywny projekt i rozwiązania spełniają kryteria bezpieczeństwa działania; oraz

.7 ocenę ryzyka przeprowadzoną w oparciu o identyfikację potencjalnych usterek i zagrożeń związanych z propozycją.

3 Po istniejącej części F dodaje się część G w następującym brzmieniu:

„Część G

Statki używające paliw o niskiej temperaturze zapłonu

Prawidło 56 – Stosowanie

1 Z wyjątkiem przypadków określonych w pkt 4 i 5 niniejsza część ma zastosowanie do statków używających paliw o niskiej temperaturze zapłonu:

.1 których umowa na budowę jest datowana na 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie;

.2 w przypadku braku umowy na budowę, których stępki zostały położone lub które znajdują się na podobnym stadium budowy w dniu 1 lipca 2017 r. lub po tej dacie; lub

.3 których data dostarczenia przyda na dzień 1 stycznia 2021 r. lub po tej dacie.

Takie statki używające paliw o niskiej temperaturze zapłonu muszą spełniać wymagania niniejszej części, jak również wszelkie inne obowiązujące wymagania istniejących prawideł.

2 Z wyjątkiem przypadków określonych w pkt 4 i 5 statek, bez względu na datę budowy, w tym statek zbudowany przed dniem 1 stycznia 2009 r., który przechodzi na używanie paliw o niskiej

temperaturze zapłonu w dniu 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie, jest traktowany jako statek używający paliw o niskiej temperaturze zapłonu z dniem rozpoczęcia takiego przejścia.

3 Z wyjątkiem przypadków określonych w pkt 4 i 5 statek używający paliw o niskiej temperaturze zapłonu, bez względu na datę jego budowy, w tym statek zbudowany przed dniem 1 stycznia 2009 r., który w dniu 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie zobowiązuje się używać paliw o niskiej temperaturze zapłonu innych niż te, których używanie pierwotnie zostało zatwierdzone przed 1 stycznia 2017, jest traktowany jako statek używający paliw o niskiej temperaturze zapłonu z dniem rozpoczęcia takiego przedsięwzięcia.

4 Niniejsza część nie ma zastosowania do gazowców, zgodnie z określeniem w prawidło VII/11.2:

.1 używających swoich ładunków jako paliwa i spełniających wymagania Kodeksu IGC, określone w prawidło VII/11.1; lub

.2 używających innych paliw gazowych o niskiej temperaturze zapłonu, pod warunkiem, że projekt i rozwiązania systemów przechowywania i dystrybucji dla takich paliw gazowych spełniają wymagania Kodeksu IGC dotyczące gazu jako ładunku.

5 Niniejsza część nie ma zastosowania do statków należących do Umawiającego się Rządu ani przez niego eksploatowanych i wykorzystywanych, na chwilę obecną, wyłącznie do celów niekomercyjnej służby rządowej. Zaleca się jednak, aby statki należące do Umawiającego się Rządu lub przez niego eksploatowane i wykorzystywane, na chwilę obecną, wyłącznie do celów niekomercyjnej służby rządowej, w stopniu, w jakim jest to rozsądne i wykonalne, były eksploatowane w sposób spójny z przepisami zawartymi w niniejszej części.

Prawidło 57 – Wymagania dla statków używających paliw o niskiej temperaturze zapłonu.

Z wyjątkiem przypadków określonych w prawidłach 56.4 i 56.5 statki używające paliw o niskiej temperaturze zapłonu muszą spełniać wymagania Kodeksu IGF”.

ROZDZIAŁ II-2

BUDOWA – OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA, WYKRYWANIE I GASZENIE POŻARÓW

Część B

Zapobieganie pożarom i wybuchom

Prawidło 4 – Prawdopodobieństwo zapłonu

4 W pkt 2.1.3.4 usuwa się słowo „i”.

5 w pkt 2.1 istniejący ppkt .4 otrzymuje następujące brzmienie:

„4 na statkach towarowych, do których nie ma zastosowania część G rozdziału II-1, może być dozwolone stosowanie paliwa olejowego o temperaturze zapłonu niższej niż ta, jaką określono w pkt 2.1.1, np. ropy naftowej, pod warunkiem, że paliwo takie nie jest przechowywane w żadnym z pomieszczeń maszynowych oraz pod warunkiem zatwierdzenia przez Administrację kompletnej instalacji paliwa; oraz

.5 na statkach, do których nie ma zastosowania część G rozdziału II-1, dozwolone jest stosowanie paliwa olejowego o temperaturze zapłonu niższej niż ta, jaką określono w pkt 2.1.1.

6 Na końcu istniejącego pkt 5.3.2.2 dodaje się zdanie w następującym brzmieniu:

„W przypadku zbiornikowców zbudowanych z dniem 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie wszystkie izolacje muszą nadal pozwalać na przepływ dużych ilości oparów, powietrza lub mieszanin gazu obojętnego podczas załadunku i balastowania lub podczas wyładunku zgodnie z prawidłem 11.6.1.2.”

Część C

Tłumienie pożarów

Prawidło 11 – Integralność konstrukcji

7 Na końcu istniejącego pkt 6.2 dodaje się zdanie w następującym brzmieniu:

„W przypadku zbiornikowców zbudowanych z dniem 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie otwory powinny być rozmieszczone zgodnie z prawidłem 4.5.3.4.1.”

8 W pkt 6.3.2 pomiędzy pierwszym a drugim zdaniem umieszczony zostaje następujący tekst:

„Ponadto w przypadku zbiornikowców zbudowanych z dniem 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie dodatkowe środki muszą być w stanie zapobiegać powstaniu nadciśnienia lub podciśnienia w przypadku awarii lub niezamierzonego zamknięcia się zaworów odcinających wymaganych w prawidło 4.5.3.2.2.”

Część G

Wymagania specjalne

Prawidło 20 – Zabezpieczenie pomieszczeń samochodowych, pomieszczeń kategorii specjalnej i pomieszczeń ro-ro

9 Istniejący pkt 3.1.2 otrzymuje brzmienie:

"3.1.2 Wykonanie wentylacji

3.1.2.1 Na statkach pasażerskich wentylacja mechaniczna powinna być całkowicie oddzielona od innych systemów wentylacji. Wentylacja mechaniczna powinna działać w sposób zapewniający wymiany powietrza w co najmniej takiej liczbie, jaka jest wymagana w pkt 3.1.1, przez cały czas, gdy w pomieszczeniach znajdują się pojazdy, z wyjątkiem przypadków gdy, zapewniony jest system kontroli jakości powietrza zgodnie z pkt 3.1.2.4. Kanały wentylacyjne obsługujące takie pomieszczenia ładunkowe powinny być skutecznie uszczelnione i powinny być oddzielne dla każdego takiego pomieszczenia. Powinna istnieć możliwość sterowania systemem wentylacji z miejsca znajdującego się poza takimi pomieszczeniami.

3.1.2.2 Na statkach towarowych, wentylatory powinny normalnie pracować w sposób ciągły i zapewniać wymiany powietrza w co najmniej takiej liczbie, jaka jest wymagana w pkt 3.1.1, zawsze gdy na pokładzie znajdują się pojazdy, z wyjątkiem przypadków gdy, zapewniony jest system kontroli jakości powietrza zgodnie z pkt 3.1.2.4. Jeżeli jest to praktycznie niewykonalne, to wentylatory powinny pracować przez ograniczony czas w ciągu dnia, kiedy pozwala na to pogoda, a w każdym razie przez odpowiedni czas przed rozładunkiem, po którym to czasie należy sprawdzić, że pomieszczenie ro-ro lub samochodowe jest odgazowane. Do tego celu na statku powinien znajdować się jeden lub więcej przenośnych przyrządów do wykrywania gazów palnych. Wentylacja powinna być całkowicie oddzielona od innych systemów wentylacyjnych. Kanały wentylacyjne obsługujące pomieszczenia ro-ro lub samochodowe powinny być skutecznie

uszczelnione dla każdego pomieszczenia ładunkowego. Powinna istnieć możliwość sterowania systemem wentylacji z miejsca znajdującego się poza takimi pomieszczeniami

3.1.2.3 Wentylacja powinna być tak rozwiązana, aby nie dopuścić do nagromadzenia się powietrza oraz powstawania stref zastoju.

3.1.2.4 W przypadku wszystkich statków posiadających system kontroli jakości powietrza zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację wentylacja może zapewniać mniejszą liczbę wymian powietrza lub mniejszą ilość wentylacji. To złagodzenie wymagań nie ma zastosowania do pomieszczeń, gdzie na mocy pkt 3.2.2 tego przepisu wymagane jest co najmniej 10 wymian powietrza na godzinę i do pomieszczeń podlegających wymaganiom przepisów 19.3.4.1 i 20-1.

DODATEK

CERTYFIKATY

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO

10 Po pkt 2.1 dodaje się nowy pkt 2.2 w brzmieniu:

„2.2 statek czynił zadość wymaganiom części G rozdziału II-1 Konwencji używając jako paliwa/N.A. ”

11 Odpowiednio zmieniona zostaje numeracja istniejących pkt 2.2–2.11.

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA KONSTRUKCJI STATKU TOWAROWEGO

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA KONSTRUKCJI STATKU TOWAROWEGO

12 Istniejący pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. że przegląd wykazał, iż:

.1 stan konstrukcji kadłuba, urządzeń maszynowych i wyposażenia określonego w powyższym przepisie był zadowalający i statek czynił zadość odpowiednim wymaganiom rozdziałów II-1 oraz II-2 Konwencji (innym niż wymagania dotyczące instalacji i sprzętu bezpieczeństwa pożarowego i planów ochrony przeciwpożarowej); oraz

.2 statek czynił zadość wymaganiom części G rozdziału II-1 Konwencji używając jako paliwa/N.A.”

REZOLUCJA MSC.395(95)
(przyjęta w dniu 11 czerwca 2015 r.)

**POPRAWKI DO PROTOKOŁU z 1988 r. DOTYCZĄCEGO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z późn. zm.**

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO,

PRZYWOŁUJĄC art. 28 ust. b) Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczący funkcji Komitetu,

PRZYWOŁUJĄC RÓWNIEŻ art. VIII ust. b) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (zwanej dalej „Konwencją”) i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Protokół z 1988 r. dotyczący SOLAS) dotyczące procedury wprowadzania poprawek do Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS,

UWZGLĘDNIAJĄC na swojej 95. sesji poprawki do Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS, zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (i) Konwencji i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS,

1 PRZYJMUJE, zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (iv) Konwencji i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS, poprawki do dodatku do załącznika do Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS, których treść przedstawiono w załączniku do niniejszej rezolucji;

2 WSKAZUJE, zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (vi) ppkt (2) lit. bb) Konwencji i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS, że poprawki te zostaną uznane za przyjęte w dniu 1 lipca 2016 r., chyba że przed tym dniem więcej niż jedna trzecia Stron Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS lub Stron posiadających floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej zgłoszą Sekretarzowi Generalnemu swój sprzeciw wobec tych poprawek;

3 ZAPRASZA odnośne Strony do odnotowania, że zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (vii) ppkt (2) Konwencji i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS wspomniane poprawki wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. po ich zatwierdzeniu zgodnie z ust. 2 powyżej;

4 PROSI Sekretarza Generalnego, aby na potrzeby art. VIII ust. b) pkt (v) Konwencji i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS przekazał wszystkim Stronom Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie niniejszej rezolucji oraz treść poprawek zawartych w załączniku; oraz

5 PROSI PONADTO Sekretarza Generalnego, aby przekazał członkom Organizacji, którzy nie są Stronami Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS kopie niniejszej rezolucji oraz załącznik do niej.

ZAŁĄCZNIK**POPRAWKI DO PROTOKOŁU z 1988 r. DOTYCZĄCEGO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974****ZAŁĄCZNIK****ZMIANY I UZUPEŁNIENIA DO ZAŁĄCZNIKA DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O
BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974****DODATEK****ZMIANY I UZUPEŁNIENIA DO DODATKU DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O
BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974****WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO****CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO**

1 Po istniejącym pkt 2.1 dodaje się nowy pkt 2.2 w następującym brzmieniu:

„2.2 statek czynił zadość wymaganiom części G rozdziału II-1 Konwencji używając jako paliwa/N.A.”

2 Odpowiednio zmieniona zostaje numeracja istniejących pkt 2.2–2.11.

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA KONSTRUKCJI STATKU TOWAROWEGO**CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA KONSTRUKCJI STATKU TOWAROWEGO**

3 Istniejący pkt 2. otrzymuje brzmienie:

„2. że przegląd wykazał, iż:

.1 stan konstrukcji kadłuba, urządzeń maszynowych i wyposażenia określonego w powyższym prawidło był zadowalający i statek czynił zadość odpowiednim wymaganiom rozdziałów II-1 oraz II-2 Konwencji (innym niż wymagania dotyczące instalacji i sprzętu bezpieczeństwa pożarowego i planów ochrony przeciwpożarowej); oraz

.2 statek czynił zadość wymaganiom części G rozdziału II-1 Konwencji używając jako paliwa/N.A.”

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO**CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO**

4 Po istniejącym pkt 2.1 dodaje się nowy pkt 2.2 w następującym brzmieniu:

„2.2 statek czynił zadość wymaganiom części G rozdziału II-1 Konwencji używając jako paliwa/N.A.”

5 Odpowiednio zmieniona zostaje numeracja istniejących pkt 2.2–2.12.

**RESOLUTION MSC.350(92)
(Adopted on 21 June 2013)**

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

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

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

HAVING CONSIDERED, at its ninety-second session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. **ADOPTS,** in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. **DETERMINES,** in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2014, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. **INVITES** SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2015 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. **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, AS AMENDED****CHAPTER III
LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS****Part B
Requirements for ships and life-saving appliances****Regulation 19 – Emergency training and drills**

1 The existing text of paragraphs 2.2 and 2.3 is replaced with the following:

"2.2 On a ship engaged on a voyage where passengers are scheduled to be on board for more than 24 h, musters of newly-embarked passengers shall take place prior to or immediately upon departure. Passengers shall be instructed in the use of the lifejackets and the action to take in an emergency.

2.3 Whenever new passengers embark, a passenger safety briefing shall be given immediately before departure, or immediately after departure. The briefing shall include the instructions required by regulations 8.2 and 8.4, and shall be made by means of an announcement, in one or more languages likely to be understood by the passengers. The announcement shall be made on the ship's public address system, or by other equivalent means likely to be heard at least by the passengers who have not yet heard it during the voyage. The briefing may be included in the muster required by paragraph 2.2. Information cards or posters or video programmes displayed on ships video displays may be used to supplement the briefing, but may not be used to replace the announcement."

2 After existing paragraph 3.2, a new paragraph 3.3 is inserted as follows:

"3.3 Crew members with enclosed space entry or rescue responsibilities shall participate in an enclosed space entry and rescue drill to be held on board the ship at least once every two months."

3 Existing sections 3.3 and 3.4 are renumbered as 3.4 and 3.5, respectively. In the renumbered paragraph 3.4.2, the reference "paragraph 3.3.1.5" is replaced by the reference "paragraph 3.4.1.5"; and in the renumbered paragraph 3.4.3, the reference "paragraphs 3.3.4 and 3.3.5" is replaced by the reference "paragraphs 3.4.4 and 3.4.5".

4 After the renumbered section 3.5, the following new section is added:

"3.6 Enclosed space entry and rescue drills

3.6.1 Enclosed space entry and rescue drills should be planned and conducted in a safe manner, taking into account, as appropriate, the guidance provided in the recommendations developed by the Organization.

3.6.2 Each enclosed space entry and rescue drill shall include:

- .1 checking and use of personal protective equipment required for entry;

- .2 checking and use of communication equipment and procedures;
- .3 checking and use of instruments for measuring the atmosphere in enclosed spaces;
- .4 checking and use of rescue equipment and procedures; and
- .5 instructions in first aid and resuscitation techniques."

5 In paragraph 4.2, at the end of subparagraph .3, the word "and" is deleted; at the end of subparagraph .4, the period "." is replaced by the word "; and"; and after subparagraph .4, the following new subparagraph is added:

- ".5 risks associated with enclosed spaces and onboard procedures for safe entry into such spaces which should take into account, as appropriate, the guidance provided in recommendations developed by the Organization."

6 In paragraph 5, after the words "fire drills,", the words "enclosed space entry and rescue drills," are inserted.

CHAPTER V SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 19 – Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment

7 In subparagraph 1.2.1, the words "1.2.2 and 1.2.3" are replaced with the words "1.2.2, 1.2.3 and 1.2.4".

8 In subparagraph 1.2.2, the word "and" at the end of the subparagraph is deleted and in subparagraph 1.2.3, the full stop "." is replaced with the word "; and".

9 After the existing subparagraph 1.2.3, the following new subparagraph is added:

- ".4 be fitted with the system required in paragraph 2.2.3, as follows:
 - .1 passenger ships irrespective of size, not later than the first survey after 1 January 2016;
 - .2 cargo ships of 3,000 gross tonnage and upwards, not later than the first survey after 1 January 2016;
 - .3 cargo ships of 500 gross tonnage and upwards but less than 3,000 gross tonnage, not later than the first survey after 1 January 2017; and
 - .4 cargo ships of 150 gross tonnage and upwards but less than 500 gross tonnage, not later than the first survey after 1 January 2018.

The bridge navigational watch alarm system shall be in operation whenever the ship is underway at sea.

The provisions of paragraph 2.2.4 shall also apply to ships constructed before 1 July 2002."

10 After the new subparagraph 1.2.4, the following new paragraph is added:

"1.3 Administrations may exempt ships from the application of the requirement of paragraph 1.2.4 when such ships will be taken permanently out of service within two years after the implementation date specified in subparagraphs 1.2.4.1 to 1.2.4.4."

CHAPTER XI-1 SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

Regulation 1 – Authorization of recognized organizations

11 The existing text of regulation 1 is replaced with the following:

"The Administration shall authorize organizations, referred to in regulation I/6, including classification societies, in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for Recognized Organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MSC.349(92), as may be amended by the Organization, provided that:

- .1 amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention;
- .2 amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure; and
- .3 any amendments adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate."

RESOLUTION MSC.392(95)
(adopted on 11 June 2015)

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

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

RECALLING ALSO article VIII(b)(vi)(2) 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 ninety-fifth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016, 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 to the Secretary-General 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 2017 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; and

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

ANNEX**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED****CHAPTER II-1
CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY,
MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS****Part A
General****Regulation 2 – Definitions**

- 1 The following new paragraphs 29 and 30 are added after the existing paragraph 28:

"29 *IGF Code* means the International Code of safety for ships using gases or other low-flashpoint fuels as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.391(95), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

30 *Low-flashpoint fuel* means gaseous or liquid fuel having a flashpoint lower than otherwise permitted under regulation II-2/4.2.1.1."

**Part F
Alternative design and arrangements****Regulation 55 – Alternative design and arrangements**

- 2 The existing paragraphs 1 to 3 are replaced with the following:

"1 Purpose

The purpose of this regulation is to provide a methodology for alternative design and arrangements for machinery, electrical installations and low-flashpoint fuel storage and distribution systems.

2 General

2.1 Machinery, electrical installation and low-flashpoint fuel storage and distribution systems design and arrangements may deviate from the requirements set out in parts C, D, E or G, provided that the alternative design and arrangements meet the intent of the requirements concerned and provide an equivalent level of safety to this chapter.

2.2 When alternative design or arrangements deviate from the prescriptive requirements of parts C, D, E or G, an engineering analysis, evaluation and approval of the design and arrangements shall be carried out in accordance with this regulation.

3 Engineering analysis

The engineering analysis shall be prepared and submitted to the Administration, based on the guidelines developed by the Organization and shall include, as a minimum, the following elements:

- .1 determination of the ship type, machinery, electrical installations, low-flashpoint fuel storage and distribution systems and space(s) concerned;**
- .2 identification of the prescriptive requirement(s) with which the machinery, electrical installations and low-flashpoint fuel storage and distribution systems will not comply;**
- .3 identification of the reason the proposed design will not meet the prescriptive requirements supported by compliance with other recognized engineering or industry standards;**
- .4 determination of the performance criteria for the ship, machinery, electrical installation, low-flashpoint fuel storage and distribution system or the space(s) concerned addressed by the relevant prescriptive requirement(s):**
 - .1 performance criteria shall provide a level of safety not inferior to the relevant prescriptive requirements contained in parts C, D, E or G; and**
 - .2 performance criteria shall be quantifiable and measurable;**
- .5 detailed description of the alternative design and arrangements, including a list of the assumptions used in the design and any proposed operational restrictions or conditions;**
- .6 technical justification demonstrating that the alternative design and arrangements meet the safety performance criteria; and**
- .7 risk assessment based on identification of the potential faults and hazards associated with the proposal.**

- 3 The new part G is added after the existing part F as follows:

**"Part G
Ships using low-flashpoint fuels**

Regulation 56 – Application

1 Except as provided for in paragraphs 4 and 5, this part shall apply to ships using low-flashpoint fuels:

- .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017;
- .2 in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2017;
or
- .3 the delivery of which is on or after 1 January 2021.

Such ships using low-flashpoint fuels shall comply with the requirements of this part in addition to any other applicable requirements of the present regulations.

2 Except as provided for in paragraphs 4 and 5, a ship, irrespective of the date of construction, including one constructed before 1 January 2009, which converts to using low-flashpoint fuels on or after 1 January 2017 shall be treated as a ship using low-flashpoint fuels on the date on which such conversion commenced.

3 Except as provided for in paragraphs 4 and 5, a ship using low-flashpoint fuels, irrespective of the date of construction, including one constructed before 1 January 2009, which, on or after 1 January 2017, undertakes to use low-flashpoint fuels different from those which it was originally approved to use before 1 January 2017 shall be treated as a ship using low-flashpoint fuels on the date on which such undertaking commenced.

4 This part shall not apply to gas carriers, as defined in regulation VII/11.2:

- .1 using their cargoes as fuel and complying with the requirements of the IGC Code, as defined in regulation VII/11.1; or
- .2 using other low-flashpoint gaseous fuels provided that the fuel storage and distribution systems design and arrangements for such gaseous fuels comply with the requirements of the IGC Code for gas as a cargo.

5 This part shall not apply to ships owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only in Government non-commercial service. However, ships owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only in Government non-commercial service are encouraged to act in a manner consistent, so far as reasonable and practicable, with this part.

Regulation 57 – Requirements for ships using low-flashpoint fuels

Except as provided in regulations 56.4 and 56.5, ships using low-flashpoint fuels shall comply with the requirements of the IGF Code."

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

**Part B
Prevention of fire and explosion**

Regulation 4 – Probability of ignition

- 4 In paragraph 2.1.3.4, the word "and" is deleted.
- 5 In paragraph 2.1, the existing subparagraph .4 is replaced with the following:
- ".4 in cargo ships, to which part G of chapter II-1 is not applicable, the use of oil fuel having a lower flashpoint than otherwise specified in paragraph 2.1.1, for example crude oil, may be permitted provided that such fuel is not stored in any machinery space and subject to the approval by the Administration of the complete installation; and
- .5 in ships, to which part G of chapter II-1 is applicable, the use of oil fuel having a lower flashpoint than otherwise specified in paragraph 2.1.1 is permitted."
- 6 At the end of existing paragraph 5.3.2.2, the following sentence is added:
- "For tankers constructed on or after 1 January 2017, any isolation shall also continue to permit the passage of large volumes of vapour, air or inert gas mixtures during cargo loading and ballasting, or during discharging in accordance with regulation 11.6.1.2."

**Part C
Suppression of fire**

Regulation 11 – Structural integrity

- 7 At the end of existing paragraph 6.2, the following sentence is added:
- "For tankers constructed on or after 1 January 2017, the openings shall be arranged in accordance with regulation 4.5.3.4.1."
- 8 In paragraph 6.3.2, the following text is added between the first and the second sentences:
- "In addition, for tankers constructed on or after 1 January 2017, the secondary means shall be capable of preventing over-pressure or under-pressure in the event of damage to, or inadvertent closing of, the means of isolation required in regulation 4.5.3.2.2."

Part G
Special requirements

Regulation 20 – Protection of vehicle, special category and ro-ro spaces

9 The existing paragraph 3.1.2 is replaced with the following:

"3.1.2 Performance of ventilation systems

3.1.2.1 In passenger ships, the power ventilation system shall be separate from other ventilation systems. The power ventilation system shall be operated to give at least the number of air changes required in paragraph 3.1.1 at all times when vehicles are in such spaces, except where an air quality control system in accordance with paragraph 3.1.2.4 is provided. Ventilation ducts serving such cargo spaces capable of being effectively sealed shall be separated for each such space. The system shall be capable of being controlled from a position outside such spaces.

3.1.2.2 In cargo ships, the ventilation fans shall normally be run continuously and give at least the number of air changes required in paragraph 3.1.1 whenever vehicles are on board, except where an air quality control system in accordance with paragraph 3.1.2.4 is provided. Where this is impracticable, they shall be operated for a limited period daily as weather permits and in any case for a reasonable period prior to discharge, after which period the ro-ro or vehicle space shall be proved gas-free. One or more portable combustible gas detecting instruments shall be carried for this purpose. The system shall be entirely separate from other ventilation systems. Ventilation ducts serving ro-ro or vehicle spaces shall be capable of being effectively sealed for each cargo space. The system shall be capable of being controlled from a position outside such spaces.

3.1.2.3 The ventilation system shall be such as to prevent air stratification and the formation of air pockets.

3.1.2.4 For all ships, where an air quality control system is provided based on the guidelines developed by the Organization, the ventilation system may be operated at a decreased number of air changes and/or a decreased amount of ventilation. This relaxation does not apply to spaces to which at least ten air changes per hour is required by paragraph 3.2.2 of this regulation and spaces subject to regulations 19.3.4.1 and 20-1.

APPENDIX**CERTIFICATES****FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR PASSENGER SHIPS****PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE**

- 10 The following new paragraph 2.2 is added after the existing paragraph 2.1:
- "2.2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using
as fuel/N.A."
- 11 The existing paragraphs 2.2 to 2.11 are renumbered accordingly.

FORM OF SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS**CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE**

- 12 The existing paragraph 2 is replaced with the following:
- "2. That the survey showed that:
- .1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans); and
- .2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using as fuel/N.A."

RESOLUTION MSC.395(95)
(adopted on 11 June 2015)

**AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974 (1988 SOLAS Protocol) concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-fifth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the annex to the 1988 SOLAS Protocol, 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 and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Secretary-General their objections to the amendments;

3 INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2017, 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 and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol; and

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX**AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974****ANNEX****MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974****APPENDIX****MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974****FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR PASSENGER SHIPS****PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE**

- 1 The following new paragraph 2.2 is added after the existing paragraph 2.1:
"2.2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using as fuel/N.A."
- 2 The existing paragraphs 2.2 to 2.11 are renumbered accordingly.

FORM OF SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS**CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE**

- 3 The existing paragraph 2. is replaced with the following:
"2. That the survey showed that:
 - .1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans); and
 - .2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using as fuel/N.A."

FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR CARGO SHIPS**CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE**

- 4 The following new paragraph 2.2 is added after the existing paragraph 2.1:
"2.2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using as fuel/N.A."
- 5 The existing paragraphs 2.2 to 2.12 are renumbered accordingly.