تعديلات عام 2022 على المدونة الدولية لسلامة المراكب العالية السرعة لعام 2000
(مدونة HSC لعام 2000)

(القرار MSC.499(105))

《2000 年国际高速船安全规则》(《2000 年高速船规则》)
2022 年修正案

（第 MSC.499(105)号决议）

2022 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000 (2000 HSC CODE)

RESOLUTION MSC.499(105)

AMENDEMENTS DE 2022 AU RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX ENGINS À GRANDE VITESSE, 2000 (RECUEIL HSC DE 2000)

RÉSOLUTION MSC.499(105)

ПОПРАВКИ 2022 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ 2000 ГОДА (КОДЕКС ВС 2000 ГОДА)

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.499(105)

ENMIENDAS DE 2022 AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)

(Resolución MSC.499(105))

القرار MSC. 499(105)
(المعتمد في 28 نيسان/أبريل 2022)

تعديلات على المدونة الدولية لسلامة المراكب العالية السرعة لعام 2000 (مدونة HSC لعام 2000)

إن لجنة السلامة البحرية ،

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

وإذ تأخذ علماً بالقرار MSC.97(73) الذي اعتمدت بموجبه المدونة الدولية لسلامة المراكب العالية السرعة لعام 2000 ("مدونة HSC لعام 2000") والتي أصبحت إلزامية بمقتضى الفصل X من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ("الاتفاقية") ،

وإذ تأخذ علماً أيضاً بالمادة VIII(ب) واللائحة 2.1/X من الاتفاقية بشأن إجراء تعديل مدونة HSC لعام 2000 ،

وقد نظرت ، في دورتها الخامسة بعد المئة ، في تعديلات على مدونة HSC لعام 2000 اقتُرِحَت وعُمِّمَت بموجب المادة VIII(ب)(i) من الاتفاقية ،

1 تعتمد ، بموجب المادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية ، التعديلات على مدونة HSC لعام 2000 التي يرد نصّها في مرفق هذا القرار ؛

2 تقرر ، بموجب المادة VIII(ب)(vi)(2)(ب ب) من الاتفاقية ، اعتبار التعديلات المذكورة مقبولة في 1 تموز/يوليو 2023 ما لم يقم ، قبل هذا التاريخ ، 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 ، بالإبلاغ باعتراضاتها على التعديلات ؛

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

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

مرفق

تعديلات على المدونة الدولية لسلامة المراكب العالية السرعة لعام 2000 (مدونة HSC لعام 2000)

الفصل 8
أجهزة وترتيبات الإنقاذ

1 يُستعاض عن الفقرات 1.2.8 و 1.1.2.8 و 2.1.2.8 بما يلي :

"1.2.8 [مخصصة]

الفصل 14
الاتصالات الراديوية

2 يُستعاض عن نصّ الفصل 14 (الاتصالات الراديوية) بما يلي :

"**1.14 الانطباق**

1.1.14 ما لم يُنصّ صراحةً على خلاف ذلك ، ينطبق هذا الفصل على جميع المراكب المحددة في الفقرتين 1.3.1 و 2.3.1 .

2.1.14 لا ينطبق هذا الفصل على المراكب التي تنطبق عليها هذه المدونة عندما تكون مبحرة في البحيرات الكبرى في أميركا الشمالية وفي المياه الموصلة بينها والرافدة لها الممتدة شرقاً حتى المخرج الأدنى لهويس سان لامبير في مونريال في مقاطعة كيبك الكندية .

3.1.14 يجب ألاّ يحول أي حكم من الأحكام في هذا الفصل دون أن يستخدم أي مركب أو مركب نجاة أو شخص مستغيث أياً من الوسائل المتاحة للفت الانتباه والتعريف بالموقع والحصول على المساعدة .

2.14 المصطلحات والتعريفات

1.2.14 لأغراض هذا الفصل ، تحمل المصطلحات التالية 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 التردّدَيْن 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 التي تتم بين السفن 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 المركب 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 ، غير رسائل الاستغاثة والحالات العاجلة والسلامة .

7. *النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (نظام GMDSS)* : هو نظام يؤدي الوظائف المنصوص عليها في الفقرة 5.14 .

8. *هويات النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (نظام GMDSS)* : هي المعلومات التي يمكن إرسالها لتعريف المركب بشكل فريد أو زوارق الإنقاذ ومراكب النجاة المرتبطة بها . وهذه الهويات هي رمز نداء المركب 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. *الاستدلال* 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 .

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

14. *الخدمة العاملة 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 في الاتفاقية .

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 في الاتفاقية .

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 المركب ، وتتوافر فيها خدمات متواصلة للتنبيه .

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

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

3.14 الإعفاءات

1.3.14 من المرغوب فيه للغاية تفادي الانحراف عن متطلّبات هذا الفصل ؛ على أنه يجوز للإدارة ، بالترافق مع دولة الميناء المختارة ، منح إعفاءات جزئية أو مشروطة للمراكب المنفردة من متطلّبات الفقرات من 7.14 إلى 11.14 شريطة ما يلي :

1. أن تستوفي هذه المراكب المتطلّبات التشغيلية للفقرة 5.14 ؛

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

2.3.14 يجوز منح إعفاء بمقتضى الفقرة 1.3.14 فحسب :

1. إذا كانت الظروف التي تؤثّر على السلامة على نحوٍ يجعل التطبيق التام للوائح للفقرات من 7.14 إلى11.14 أمراً غير معقول أو غير ضروري ؛

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

3.3.14 على كل إدارة أن توافي المنظمة بتقرير يبيّن جميع الإعفاءات التي مُنحَت بموجب الفقرتين 1.3.14 و 2.3.14 ، مع توضيح الأسباب التي دعت إلى ذلك .

4.14 هويات نظام GMDSS

1.4.14 ينطبق هذا البند على كل المراكب في جميع الرحلات .

2.4.14 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 تمسك سجلاً بتعيين هذه الهويات ، مثل النظام البحري النقّال للوصول إلى المعلومات واسترجاعها (MARS) .

5.14 المتطلّبات الوظيفية

ينبغي أن يكون كل مركب قادراً أثناء الإبحار على القيام بما يلي :

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

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

2. استلام إشارات ترحيل الاستغاثة من البر إلى المركب ؛

3. بثّ واستلام إشارات الاستغاثة بين السفن ؛

4. بثّ واستلام اتصالات تنسيق عمليات البحث والإنقاذ ؛

5. بثّ واستلام الاتصالات الميدانية ؛

6. بثّ إشارات تحديد الموقع ، وكذلك استلامها ؛

7. استلام المعلومات عن السلامة البحرية (MSI) ؛

8. بثّ واستلام الاتصالات الراديوية العاجلة واتصالات السلامة ؛

9. بثّ واستلام الاتصالات بين أبراج قيادة السفن ؛

2. بثّ واستلام الاتصالات الراديوية العامة .

6.14 المنشآت الراديوية

1.6.14 يجب أن يُجهَّز كل مركب بمنشآت راديوية قادرة على استيفاء المتطلّبات الوظيفية المنصوص عليها في البند 5.14 طيلة الرحلة المقررة وكذلك متطلّبات البند 7.14 إن لم تكن معفاة بمقتضى البند 3.14 ، ومتطلّبات البند 8.14 أو 9.14 أو 10.14 أو 11.14 حسب ما هو مناسب للمنطقة أو المناطق البحرية التي سيجتازها أثناء الرحلة المقررة .

2.6.14 يجب على كل منشأة راديوية أن تكون :

1. في موضع يضمن عدم تعرّض استخدامها السليم لتداخل مؤذٍ ذي مصدر ميكانيكي أو كهربائي أو غير ذلك ، وكذلك توافقية كهرومغناطيسية وتفادٍ 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 .

3.6.14 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 .

4.6.14 في مراكب الركاب ، يجب أن تُركَّب لوحة استغاثة في موقع إدارة الدفّة ، 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 المركب ، 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 1.4.6.14 و 2.4.6.14 .

5.6.14 في مراكب الركاب ، وفي حالة استخدام المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ (EPIRB) باعتبارها وسيلة ثانوية لإنذارات الاستغاثة لا تُنشّط عن بُعد من لوحة الاستغاثة ، يُقبَل بتركيب منارة إضافية راديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ في غرفة عجلة القيادة بالقرب من موقع إدارة الدفة .

6.6.14 في مراكب 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 4.6.14 .

7.14 المعدات الراديوية : عموميات

1.7.14 يجب أن يُجهَّز كل مركب 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 يُقاد منه المركب 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 (DSC) على القناة 70 ذات التردد العالي جداً (VHF) ، تكون منفصلة عن المنشأة التي تتطلّبها الفقرة 1.1.1.7.14 أو مرتبطة بها ؛

3. جهاز مُرسِل – مجيب راداري يُستخدم 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 1.2.7.14 لأحد مراكب النجاة ؛

4. جهاز استقبال قادر (أجهزة استقبال قادرة) على استلام المعلومات عن السلامة البحرية (MSI) والمعلومات المتصلة بالبحث والإنقاذ طيلة الرحلة التي يقوم بها المركب ؛

5. منارة راديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ يجب 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 المركب ، 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 1.1.7.14 .

2.7.14 يجب أن يُزوَّد كل مركب عالي السرعة للركاب وكل مركب عالي السرعة للبضائع تبلغ حمولته الإجمالية 500 طن فأكثر ، كحد أدنى ، بما يلي :

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

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

3.7.14 إن الأجهزة المُرسِلة – المجيبة الرادارية التي تُستخدم في عمليات البحث والإنقاذ أو أجهزة الإرسال لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن للبحث والإنقاذ التي تقتضيها الفقرة 1.2.7.14 يجب أن تُستّف في مواقع يمكن منها نقلها بسهولة إلى أحد أطواف النجاة . 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 مركب نجاة .

4.7.14 يجب أن يُزوَّد كل مركب ركاب بوسائل الاتصال الراديوي الداخلي المتبادل لأغراض البحث والإنقاذ باستخدام الترددين الملاحيين الجويين 121,5 ميغاهيرتز و123,1 ميغاهيرتز من الموقع الذي يقاد منه المركب عادةً . ويجوز أن تكون هذه الوسائل محمولة .

8.14 المعدات الراديوية : المنطقة البحرية A1

1.8.14 بالإضافة إلى استيفاء متطلّبات البند 7.14 ، يُجهَّز كل مركب يقوم برحلات داخل المنطقة البحرية A1 بمنشأة راديوية قادرة على الشروع في بث إشارات الاستغاثة من المركب إلى البر من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً وتعمل إما :

1. عبر خدمة السواتل على التردد 406 ميغاهيرتز ؛

2. أو على التردد المتوسط (MF) باستخدام المناداة الانتقائية الرقمية (DSC) إذا كان المركب يقوم برحلات ضمن نطاق تغطية المحطات الساحلية ذات التردد المتوسط (MF) المجهّزة بالمناداة الانتقائية الرقمية (DSC) ؛

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

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

2.8.14 يمكن استيفاء المتطلّب المنصوص عليه في الفقرة 1.1.8.14 بتركيب ما يلي :

1. المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها الفقرة 5.1.7.14 بالقرب من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً ، ولكن في موقع يمكنها أن تظل طليقة في حالات الطوارئ ؛

2. أو المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها الفقرة 5.1.7.14 في مكان آخر من المركب ، شريطة أن تكون مزوّدة بوسيلة لتنشيطها عن بُعد تكون مركّبة بالقرب من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً ؛

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

9.14 المعدات الراديوية : المنطقة البحرية A2

1.9.14 بالإضافة إلى استيفاء متطلّبات البند 7.14 ، يجب أن يُجهَّز كل مركب يعمل في ضمن المنطقة البحرية A2 بما يلي :

1. منشأة راديوية ذات تردد متوسط قادرة على البث والاستقبال لأغراض اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة وذلك على الترددات :
   1. 2187,5 كيلوهرتز باستخدام المناداة الانتقائية الرقمية ؛
   2. 2182 كيلوهرتز باستخدام المهاتفة الراديوية ؛

2. منشأة راديوية قادرة على المحافظة على خفارة مستمرة للمناداة الانتقائية الرقمية على التردد 2187,5 كيلوهرتز منفصلة عن المنشأة التي تتطلبها الفقرة 1.1.9.14 أو مضمومة إليها ؛

3. وسيلة ثانوية للشروع في بث إنذارات الاستغاثة من المركب إلى البر وذلك بخدمة راديوية غير التردد المتوسط (MF) وتعمل أما :
   1. عبر خدمة ساتلية على التردد 406 ميغاهيرتز ؛
   2. أو على التردد العالي (HF) باستخدام المناداة الانتقائية الرقمية (DSC) ؛
   3. أو عبر محطة أرضية على متن المركب لخدمة ساتلية نقّالة معتمدة .

2.9.14 يجب أن يكون بالمستطاع الشروع في إنذارات الاستغاثة من قبل المنشآت الراديوية المنصوص عليها في الفقرتين 1.1.9.14 و 3.1.9.14 من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً .

3.9.14 يمكن استيفاء المتطلّب المنصوص عليه في الفقرة 1.3.1.9.14 بتركيب ما يلي :

1. المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها الفقرة 5.1.7.14 بالقرب من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً ، ولكن في موقع يمكنها أن تظل طليقة في حالات الطوارئ ؛

2. أو المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها الفقرة 5.1.7.14 في مكان آخر من المركب ، شريطة أن تكون مزوّدة بوسيلة لتنشيطها عن بُعد تكون مركّبة بالقرب من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً ؛

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

4.9.14 يجب أن يكون المركب قادراً ، بالإضافة إلى ذلك ، على بث واستقبال الاتصالات الراديوية العامة وذلك عبر :

1. منشأة راديوية تشتغل على الترددات العاملة في النطاقات بين 1605 كيلوهرتز و 4000 كيلوهرتز أو بين 4000 كيلوهرتز و 27500 كيلوهرتز . ويجوز استيفاء هذا المتطلّب بإضافة هذه القدرة إلى المعدات التي تنصّ عليها الفقرة 1.1.9.14 ؛

2. أو محطة أرضية على متن المركب لخدمة ساتلية نقّالة معتمدة .

10.14 المعدات الراديوية : المنطقة البحرية A3

1.10.14 بالإضافة إلى استيفاء متطلّبات البند 7.14 ، يجب أن يُجهَّز كل مركب يعمل في رحلات ضمن المنطقة البحرية A3 بما يلي :

1. محطة أرضية على متن المركب لخدمة ساتلية نقّالة معتمدة قادرة على :

1. بث واستلام اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة ؛

2. الشروع في نداءات الاستغاثة ذات الأولوية واستقبالها ؛

3. المحافظة على خفارة لترحيل إنذارات الاستغاثة من البر إلى المركب ، بما في ذلك الإنذارات الموجهة إلى مناطق جغرافية محددة بالذات ؛

2. منشأة راديوية ذات تردد متوسط قادرة على البث والاستقبال لأغراض اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة وذلك على الترددات :

1. 2187,5 كيلوهرتز باستخدام المناداة الانتقائية الرقمية ؛

2. 2182 كيلوهرتز باستخدام المهاتفة الراديوية ؛

3. منشأة راديوية قادرة على المحافظة على خفارة مستمرة للمناداة الانتقائية الرقمية على التردد 2187,5 كيلوهرتز منفصلة عن المنشأة التي تتطلّبها الفقرة 2.1.10.14 أو مرتبطة بها ؛

4. وسيلة ثانوية للشروع في بث إنذارات الاستغاثة من المركب إلى البر وذلك بخدمة راديوية تعمل أما :

1. عبر خدمة ساتلية على التردد 406 ميغاهيرتز ؛

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

3. أو عبر أي خدمة ساتلية معتمدة بواسطة محطة أرضية إضافية على متن المركب .

2.10.14 يجب أن يكون بالمستطاع الشروع في بث نداءات الاستغاثة عبر المنشآت الراديوية المنصوص عليها في الفقرات 1.1.10.14 ، و 2.1.10.14 ، و 4.1.10.14 ، وذلك من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً .

3.10.14 يمكن استيفاء المتطلّب المنصوص عليه في الفقرة 1.4.1.10.14 بتركيب ما يلي :

1. المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها الفقرة 5.1.7.14 بالقرب من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً ، ولكن في موقع يمكنها أن تظل طليقة في حالات الطوارئ ؛

2. أو المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها الفقرة 5.1.7.14 في مكان آخر من المركب ، شريطة أن تكون مزوّدة بوسيلة لتنشيطها عن بُعد تكون مركّبة بالقرب من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً ؛

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

4.10.14 بالإضافة إلى ذلك ، يجب أن يكون المركب قادراً على بثّ واستلام الاتصالات الراديوية العامة بواسطة :

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

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

5.10.14 يمكن استيفاء المتطلّبات المنصوص عليها في الفقرتين 1.4.10.14 و 2.4.10.14 بإضافة هذه الإمكانية إلى المعدات التي تقتضيها الفقرة 1.1.10.14 أو 2.1.10.14 ، على التوالي .

11.14 المعدات الراديوية : المنطقة البحرية A4

1.11.14 بالإضافة إلى استيفاء متطلّبات الفقرة 7.14 ، يجب أن تُجهَّز المراكب التي تقوم برحلات ضمن المنطقة البحرية A4 بما يلي :

1. منشأة راديوية ذات تردد عالٍ/تردد متوسط (MF/HF) قادرة على البث والاستلام ، لأغراض اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة ، على جميع ترددات الاستغاثة والسلامة والحالات العاجلة ضمن النطاقات التي تتراوح بين 605 1 كيلوهرتز و 000 4 كيلوهرتز ، وبين 000 4 كيلوهرتز و 500 27 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 187,5 2 كيلوهرتز و 414,5 8 كيلوهرتز وعلى تردد واحد على الأقل من ترددات المناداة الانتقائية الرقمية للاستغاثة والسلامة والحالات العاجلة : 207,5 4 كيلوهرتز أو 312 6 كيلوهرتز أو 577 12 كيلوهرتز أو 804,5 16 كيلوهرتز ؛ ويتعيّن أن يكون بالمستطاع في أي وقت اختيار أيٍ من الترددات المذكورة . ويجوز أن تكون هذه المعدات منفصلة عن المعدات المطلوبة في الفقرة 1.1.14 أو مرتبطة بها ؛

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

2.11.14 بالإضافة إلى ذلك ، يجب أن يكون المركب قادراً على بثّ واستلام الاتصالات الراديوية العامة بواسطة منشأة راديوية تعمل على الترددات العاملة ضمن النطاقات التي تتراوح بين 605 1 كيلوهرتز و 000 4 كيلوهرتز وبين 000 4 كيلوهرتز و 500 27 كيلوهرتز . ويمكن استيفاء هذا المتطلّب بإضافة هذه الإمكانية إلى المعدات التي تقتضيها الفقرة 1.1.11.14 .

3.11.14 يجب أن يكون بالمستطاع الشروع في بثّ إشارات الاستغاثة عبر المنشآت الراديوية التي تنصّ عليها الفقرتان 1.1.11.14 و 3.1.11.14 ، وذلك من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً .

4.11.14 يمكن استيفاء المتطلّب المنصوص عليه في الفقرة 3.1.11.14 بتركيب ما يلي :

1. المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها الفقرة 5.1.7.14 بالقرب من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً ، ولكن في موقع يمكنها أن تظل طليقة في حالات الطوارئ ؛
2. أو المنارة الراديوية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تقتضيها الفقرة 5.1.7.14 في مكان آخر من المركب ، شريطة أن تكون مزوّدة بوسيلة لتنشيطها عن بُعد تكون مركّبة بالقرب من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً ؛
3. أو منارة راديوية ثانية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ مركّبة بالقرب من الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً .

12.14 الخفارات

1.12.14 يجب أن يحافظ كل مركب ، أثناء إبحاره ، على خفارة راديوية مستمرة وذلك لأغراض اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة :

1. على القناة 70 للمناداة الانتقائية الرقمية (DSC) على التردد العالي جداً (VHF) ؛
2. على تردد المناداة الانتقائية الرقمية 2187,5 كيلوهرتز ، إذا كان المركب مجهّزاً ، بموجب متطلّبات الفقرة 2.1.9.14 أو الفقرة 3.1.10.14 ، بمنشأة راديوية ذات تردد متوسط ؛
3. على ترددي المناداة الانتقائية الرقمية 2187,5 كيلوهرتز و 8414,5 كيلوهرتز ، وكذلك على واحد على الأقل من ترددات المناداة الانتقائية الرقمية 4207,5 كيلوهرتز أو 6312 كيلوهرتز أو 12577 كيلوهرتز أو 16804,5 كيلوهرتز ، بما يتناسب مع الوقت ومع الموقع الجغرافي للمركب ، وذلك إذا كان المركب مجهَّزاً ، بموجب متطلّبات الفقرة 2.1.11.14 ، بمنشأة راديوية ذات تردد متوسط/تردد عال. ويجوز المحافظة على هذه الخفارة باستخدام جهاز استقبال مسحي ؛
4. لترحيل إنذارات الاستغاثة الساتلية من البر إلى المركب ، إذا كان المركب مجهَّزاً ، بموجب متطلّبات الفقرة 1.1.10.14 ، بمحطة أرضية على متن المركب لخدمة ساتلية نقّالة معتمدة .

2.12.14 يجب أن يحافظ كل مركب ، أثناء إبحاره ، على خفارة مستمرة لنشرات المعلومات عن السلامة البحرية (MSI) والمعلومات المتصلة بالبحث والإنقاذ ، وذلك على تردد مناسب أو ترددات مناسبة تُذاع عليها هذه المعلومات للمنطقة التي يُبحر فيها المركب .

3.12.14 يجب على كل مركب أن يحافظ أثناء إبحاره على خفارة تنصّت مستمرة ، قدر الإمكان ، ويجب القيام بهذه الخفارة في الموقع الذي يُقاد منه المركب عادةً ، على الترددات التالية :

1. القناة 16 للتردد العالي جداً (VHF) ؛
2. ترددات أخرى ملائمة للاتصالات الراديوية للحالات العاجلة والسلامة في المنطقة التي يُبحِر فيها المركب .

13.14 مصادر الطاقة

1.13.14 أثناء إبحار المركب ، يجب أن تتوافر في جميع الأوقات تغذية كهربائية كافية لتشغيل المنشآت الراديوية وشحن أي بطاريات تشكّل جزءاً من مصدر أو مصادر الطاقة الاحتياطية المخصصة للمنشآت الراديوية .

2.13.14 يجب أن يُجهَّز كل مركب بمصدر أو مصادر طاقة احتياطية لإمداد المنشآت الراديوية بغية إجراء اتصالات الاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة في حال انقطاع مصادر الطاقة الكهربائية الرئيسية والمخصصة لحالات الطوارئ في المركب . ويجب أن يكون بمقدور مصدر أو مصادر الطاقة الاحتياطية القيام في آن معاً بتشغيل المنشأة الراديوية ذات التردد العالي جداً التي تتطلّبها الفقرة 1.1.7.14 وكذلك ، وحسبما هو مناسب للمنطقة أو المناطق البحرية التي جُهِّزَ لها المركب ، المنشأة الراديوية ذات التردد المتوسط المطلوبة بموجب الفقرة 1.1.9.14 أو 2.1.10.14 ، أو المنشأة الراديوية ذات التردد المتوسط/التردد العالي المنصوص عليها في الفقرة 1.1.11.14 ، أو المحطة الأرضية على متن المركب التي تتطلّبها الفقرة 1.1.10.14 وأي من الأحمال الإضافية المشار إليها في الفقرتين 5.13.14 و 8.13.14 لمدة ساعة واحدة على الأقل :

1. ساعة واحدة على متن المركب المزوَّد بمصدر طوارئ للطاقة الكهربائية ، إذا كان هذا المصدر للطاقة يستوفي استيفاءً تاماً جميع الأحكام ذات الصلة بذلك من البند 3.12 أو 7.12 أو 8.12 ، بما في ذلك متطلّبات تغذية المنشآت الراديوية بهذه الطاقة ؛

2. ست ساعات على متن المراكب غير المزوَّدة بمصدر طوارئ للطاقة الكهربائية يستوفي استيفاءً تاماً الأحكام ذات الصلة بذلك من البند 3.12 أو 7.12 أو 8.12 ، 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 والمتوسط في وقت واحد .

3.13.14 يجب أن يتمتع المصدر الاحتياطي أو المصادر الاحتياطية للطاقة بالاستقلال عن طاقة دفع المركب وعن شبكته الكهربائية .

4.13.14 حيثما يكون بالمستطاع ربط منشأتين أو أكثر من المنشآت الراديوية الأخرى ، المشار إليها في الفقرة 2.13.14 ، بالمصدر الاحتياطي أو المصادر الاحتياطية للطاقة ، وذلك بالإضافة إلى المنشأة الراديوية ذات التردد العالي جداً ، يجب أن يكون بمقدور هذا المصدر أو هذه المصادر توفير التغذية في آن واحد للمنشأة هذه للفترة المحددة في الفقرة 2.13.14 إلى جانب :

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

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

5.13.14 يجوز استخدام المصدر الاحتياطي أو المصادر الاحتياطية للطاقة لتغذية الإضاءة الكهربائية التي تتطلّبها الفقرة 4.2.6.14 .

6.13.14 حينما يتكوّن المصدر الاحتياطي للطاقة من بطارية أو بطاريات تخزين قابلة للشحن ، يجب :

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 يكون المركب مبحراً .

7.13.14 ينبغي 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 بالكامل ، للحد الأدنى من ساعات التشغيل المطلوبة على الأقل في مختلف الأحوال الجوية .

8.13.14 في حال الحاجة إلى إمدادات لا تنقطع من المعلومات من معدات المركب الملاحية أو غيرها من المعدات إلى منشأة راديوية يتطلّبها هذا الفصل ضماناً لعملها بصورة سليمة ، بما في ذلك جهاز الاستقبال للملاحة المشار إليه في البند 18.14 ، يجب توفير وسيلة تضمن تواصل الإمداد بهذه المعلومات في حال انقطاع مصدر الطاقة الكهربائية الرئيسية أو مصدر الطاقة في حالات الطوارئ في المركب .

14.14 معايير الأداء

1.14.14 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 عما تعتمده المنظمة .

15.14 متطلّبات الصيانة

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

2.15.14 حيثما ينطبق ذلك ، يجب أن تُصنَع المعدات وتُركّب على نحوٍ ييسر الوصول إليها لأغراض التفقّد والصيانة على متن المركب .

3.15.14 يجب توفير معلومات وافية لإتاحة تشغيل المعدات وصيانتها بصورة سليمة ، مع مراعاة التوصيات التي تضعها المنظمة .

4.15.14 يجب توفير أدوات وقطع غيار كافية تتيح صيانة المعدات .

5.15.14 يجب أن تضمن الإدارة أن المعدات الراديوية التي يتطلّبها هذا الفصل تخضع للصيانة بصورة تضمن إتاحة المتطلّبات التشغيلية المحددة في البند 5.14 واستيفاء معايير الأداء المستصوبة لتلك المعدات .

6.15.14 على متن المراكب العاملة في رحلات ضمن المنطقة البحرية A1 أو A2 ، يجب أن تتأمن الإتاحة باستخدام طرق مثل تثنية المعدات ، أو قدرات الصيانة على البر ، أو الصيانة الإلكترونية أثناء الإبحار ، أو مزيج من ذلك ، حسبما تقرّه الإدارة .

7.15.14 في المراكب العاملة في رحلات ضمن المنطقة البحرية A3 أو A4 ، يجب أن تتأمن الإتاحة باستخدام مزيج من طريقتين على الأقل مثل تثنية المعدات ، أو قدرات الصيانة على البر ، أو الصيانة الإلكترونية أثناء الإبحار ، حسبما تقرّه الإدارة .

8.15.14 على أنه بالنسبة إلى المراكب التي تعمل فقط بين الموانئ التي تتوافر فيها مرافق كافية للصيانة على البر وشريطة ألاَّ تستغرق أي رحلة بين ميناءين من هذه الموانئ مدة ست ساعات ، يجوز للإدارة إعفاء هذه المراكب من متطلّبات استخدام طريقتي صيانة على الأقل . وفي ما يتعلق بهذه المراكب ، يجب استخدام طريقة واحدة على الأقل .

9.15.14 يجب اتخاذ جميع الخطوات المعقولة للمحافظة على المعدات في وضع تشغيلي كفوء ضماناً لاستيفاء كل المتطلّبات التشغيلية المحددة في البند 5.14 ، ويجب ألاَ يكون تعطّل المعدات اللازمة لتوفير الاتصالات الراديوية العامة التي تتطلّبها الفقرة 2.1.5.14 سبباً لاعتبار المركب غير صالح للإبحار أو مبرراً لتأخيره في موانئ لا تتاح فيها مرافق الإصلاح على الفور ، شريطة أن يكون هذا المركب قادراً على أداء جميع مهام الاستغاثة والسلامة والحالات العاجلة .

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

1. يجب إخضاعها سنوياً ، إما على متن المركب 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 مراكب الركاب ، خلال ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية شهادة السلامة لمراكب الركاب ؛

    2. بالنسبة لمراكب البضائع ، خلال ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية شهادة السلامة لمراكب 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 .

16.14 عمّال الراديو

1.16.14 ينبغي أن يحمل كل مركب عملاً مؤهلين لأغراض اتصالات للاستغاثة والسلامة والاتصالات العاجلة وذلك بما يرضي الإدارة . ويجب أن يكون هؤلاء العمّال من حملة الشهادات المناسبة المنصوص عليها في لوائح الراديو ، وأن تُلقى على عاتق أحدهم المسؤولية الرئيسية للاتصالات العامة أثناء أحداث الاستغاثة .

2.16.14 يجب ، في مراكب الركاب ، تعيين شخص واحد على الأقل من المؤهلين بموجب الفقرة 1.16.14 كي يؤدي فحسب مهام الاتصالات في حالات الطوارئ .

17.14 سجلات الراديو

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

18.14 تحديث الموقع

1.18.14 يجب تزويد كل معدات الاتصالات المتبادلة المحمولة على متن المركب والتي ينطبق عليها هذا الفصل والقادرة على إدراج موقع المركب أوتوماتياً في إنذارات الاستغاثة بهذه المعلومات بصورة أوتوماتية من جهاز استقبال ملاحي داخلي أو خارجي .

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

المرفق

نموذج شهادة السلامة للمركب العالي السرعة وسجل المعدات

شهادة السلامة للمركب العالي السرعة

3 يُستعاض عن النموذج الحالي لشهادة السلامة للمركب العالي السرعة وسجل المعدات ، على النحو الوارد في المرفق 1 ، بما يلي :

"نموذج شهادة السلامة للمركب العالي السرعة وسجل المعدات

شهادة السلامة للمركب العالي السرعة

تُستكمل هذه الشهادة بسجل المعدَّات

(*الشعار الرسمي*) (*الدولة*)

صادرة بموجب أحكام

المدونة الدولية لسلامة المراكب العالية السرعة لعام 2000
(القرار MSC.97(73))

بتخويل من حكومة

_____
(الاسم الكامل للدولة)

من قِبَل _____
(التسمية الرسمية الكاملة للشخص المختص
أو الهيئة المفوضة من الإدارة)

تفاصيل المركب [1]

اسم المركب .....

نموذج جهة التصنيع ورقم البدن .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة.....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

ميناء التسجيل .....

الحمولة الإجمالية.....

المناطق البحرية التي أُجيز للمركب العمل فيها (الفقرة 1.2.14) [2] .....

خط الماء التصميمي المناظر لارتفاع قدره ..... تحت الخط المرجعي عند المركز الطولاني للطفو ، وعوائم عند علامات العائم ..... عند المقدمة و ..... المؤخرة .

الحافة العليا للخط المرجعي هي ..... عند (..... ملم تحت السطح العلوي عند الجانب) [3] (..... ملم فوق الجانب التحتي للصالب) [3] عند المركز الطولاني للطفو .

فئة المركب مركب ركاب من الفئة A/مركب ركاب من الفئة B/مركب بضائع [3]

طراز المركب مركب ذو وسائد هوائية/سفينة الأثر السطحي/مركب زلوق/وحيد البدن/متعدد الأبدان/أنواع أخرى (يرجى إعطاء التفاصيل .....) [3]

تاريخ مد صالب المركب أو بلوغه مرحلة مماثلة من البناء
أو تاريخ بدء العمل في تحويل رئيسي .....

نشهد :

1 أن المركب المذكور أعلاه قد خضع للمعاينة أصولاً بموجب الأحكام المنطبقة من المدونة الدولية لسلامة المراكب العالية السرعة لعام 2000 .

2 أنه تبيّن من المعاينة أن الهيكل والمعدات والتجهيزات وترتيبات محطات الراديو ومواد المركب وحالتها مُرْضية من جميع الجوانب وأن المركب يمتثل للأحكام ذات الصلة بذلك من المدونة .

3 أن أجهزة الإنقاذ قد وفِّرت لعدد إجمالي من الأشخاص يبلغ ..... لا أكثر وذلك على النحو التالي :

.....
.....

4 أنه سُمِح ، بموجب الفقرة 11.1 من المدونة ، بالترتيبات المكافئة التالية في ما يتعلق بالمركب :

الفقرة ..... الترتيب المكافئ .....
....

هذه الشهادة صالحة حتى [4] .....

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

صدرت في .....
(مكان إصدار الشهادة)

....
(تاريخ الإصدار) *(توقيع المسؤول المفوض بإصدار الشهادة)*

(شعار أو خاتم الهيئة المصدرةِ للشهادة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على المعاينات الدورية

نشهد بأنه لدى إجراء المعاينة التي تقتضيها الفقرة 5.1 من المدونة ، تبيّن أن هذا المركب يمتثل للأحكام ذات الصلة بذلك من المدونة .

المعاينة البينية : التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوَّض)

المكان : .....

التاريخ : .....

(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)

المعاينة البينية : التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوَّض)

المكان : .....

التاريخ : .....

(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)

المعاينة البينية : التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوَّض)

المكان : .....

التاريخ : .....

(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)

المعاينة البينية : التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوَّض)

المكان : .....

التاريخ : .....

(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إذا كانت صالحة لأقل من 5 سنوات حيث تنطبق أحكام الفقرة 8.8.1 من المدونة

يستوفي هذا المركب المتطلّبات ذات الصلة بذلك من المدونة ، وينبغي أن تُقبَل هذه الشهادة ، بموجب أحكام الفقرة 8.8.1 من المدونة ، على أنها صالحة حتى .....

التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوَّض)

المكان : .....

التاريخ : .....

(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة عند إنجاز المعاينة التجديدية وانطباق أحكام الفقرة 9.8.1 من المدونة

يستوفي هذا المركب المتطلّبات ذات الصلة بذلك من المدونة ، وينبغي أن تُقبَل هذه الشهادة ، بموجب أحكام الفقرة 9.8.1 من المدونة ، على أنها صالحة حتى .....

التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوَّض)

المكان : .....

التاريخ : .....

(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تمديد صلاحية الشهادة إلى حين وصولها إلى ميناء المعاينة حيث تنطبق أحكام الفقرة 10.8.1 من المدونة

ينبغي أن تُقبَل هذه الشهادة ، بموجب أحكام الفقرة 10.8.1 من المدونة ، على أنها صالحة حتى .....

التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوَّض)

المكان : .....

التاريخ : .....

(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)

المصادقة على تقديم تاريخ الذكرى السنوية حيث تنطبق أحكام الفقرة 12.8.1 من المدونة

بموجب أحكام الفقرة 12.8.1 من المدونة ، فإن الذكرى السنوية الجديدة تحلّ في .....

التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوَّض)

المكان : .....

التاريخ : .....

(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)

بموجب أحكام الفقرة 12.8.1 من المدونة ، فإن الذكرى السنوية الجديدة تحلّ في .....

التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوَّض)

المكان : .....

التاريخ : .....

(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)

---

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

[2] بالنسبة إلى المركب المجاز له بأن يعمل في المنطقة البحرية A3 ، يجب الإشارة بين قوسين معقوفين إلى الخدمة الساتلية النقّالة المعتمدة .

[3] يُحذَف ما لا ينطبق .

[4] يُدرَج تاريخ انقضاء صلاحية الشهادة المحدد من جانب الإدارة وفقاً للفقرة 4.8.1 من المدونة . ويتطابق هذا التاريخ من حيث اليوم والشهر مع الذكرى السنوية المعرَّفة في الفقرة 3.4.1 من المدونة ، ما لم يُعدَّل ذلك بموجب الفقرة 1.12.8.1 من المدونة .

سجل المعدات لشهادة السلامة للمركب العالي السرعة

يُرفَق هذا السجل على الدوام بشهادة السلامة للمركب العالي السرعة

سجل المعدات من أجل الامتثال للمدونة الدولية للمراكب العالية السرعة لعام 2000

1 ***تفاصيل المركب***

اسم المركب .....

نموذج جهة التصنيع ورقم البدن .....

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة .....

الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.....

فئة المركب مركب ركاب من الفئة A/مركب ركاب من الفئة B/مركب بضائع

طراز المركب مركب ذو وسائد هوائية/سفينة الأثر السطحي/مركب زلوق/وحيد البدن/متعدد الأبدان/أنواع أخرى (يرجى إعطاء التفاصيل .....)

عدد الركاب المرخَّص بنقلهم .....

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

2 *تفاصيل أجهزة الإنقاذ*

1	مجموع عدد الأشخاص الذين تتوافر لهم أجهزة الإنقاذ	.....
2	مجموع عدد قوارب النجاة	.....
1.2	مجموع عدد للأشخاص الذين يمكن أن تستوعبهم هذه القوارب	.....
2.2	عدد قوارب النجاة المحوَّطة جزئياً التي تستوفي أحكام البند 5.4 من مدونة أجهزة الإنقاذ	.....
3.2	عدد قوارب النجاة المحوَّطة بالكامل التي تستوفي أحكام البندين 6.4 و 7.4 من مدونة أجهزة الإنقاذ	.....
4.2	قوارب النجاة الأخرى	.....
1.4.2	العدد	.....
2.4.2	الطراز	.....
3	عدد زوارق الإنقاذ	.....
1.3	عدد زوارق الإنقاذ المدرجة في مجموع قوارب النجاة الوارد أعلاه	.....
4	أطواف النجاة التي تستوفي أحكام البنود من 1.4 إلى 3.4 التي تتوافر لها أجهزة إنزال مناسبة	.....
1.4	عدد أطواف النجاة	.....
2.4	عدد الأشخاص الذين يمكن أن تستوعبهم أطواف النجاة هذه	.....
5	أطواف النجاة العكوسة المكشوفة (المرفق 11 للمدونة)	.....
1.5	عدد أطواف النجاة العكوسة المكشوفة	.....
2.5	عدد الأشخاص الذين يمكن أن تستوعبهم أطواف النجاة هذه	.....
6	عدد نُظُم الإخلاء البحري	.....
1.6	عدد الأشخاص الذين تخدمهم هذه النُظُم	.....
7	عدد عوَّامات النجاة	.....
8	عدد سترات النجاة	.....
1.8	عدد سترات النجاة المناسبة للبالغين	.....
2.8	عدد سترات النجاة المناسبة للأطفال	.....
9	بدلات الغطس	.....
1.9	مجموع عددها	.....
2.9	عدد البدلات التي تستوفي متطلّبات سترات النجاة	.....
10	عدد البدلات المقاومة للتعرض	.....
1.10	مجموع عددها	.....
2.10	عدد البدلات التي تستوفي متطلّبات سترات النجاة	.....

3 ***تفاصيل النظُم والمعدات الملاحية***

1.1	بوصلة مغناطيسية	.....
2.1	جهاز إرسال المعلومات عن وجهة السفينة (THD)	.....
3.1	بوصلة جيروسكوبية	.....
2	أداة قياس السرعة والمسافة	.....
3	أداة السبر بالصدى	.....
1.4	رادار يعمل على نطاق التردد 9 غيغاهيرتز	.....
2.4	رادار ثانٍ (3 غيغاهيرتز/9 غيغاهيرتز[1])	.....
3.4	مساعد أوتوماتي للتخطيط الراداري/مساعد أوتوماتي للتتبع [1]	.....
5	جهاز استقبال نظام ساتلي ملاحي عالمي/نظام للملاحة الأرضية/وسائل أخرى لتحديد الموقع [1، 2]	.....
1.6	مؤشر معدل الدوران	.....
2.6	مؤشر زاوية الدفة/مؤشر وجهة الاندفاع التوجيهي [1]	.....
1.7	الخرائط الملاحية/نظام عرض المعلومات والخرائط الإلكترونية (ECDIS) [1]	.....
2.7	ترتيبات توفير نسخة احتياطية من نظام عرض المعلومات والخرائط الإلكترونية (ECDIS)	.....
3.7	المطبوعات الملاحية	.....
4.7	ترتيبات توفير نسخة احتياطية من المطبوعات الملاحية	.....
8	أنوار كاشفة	.....
9	مصباح الإشارات النهارية	.....
10	معدات الرؤية الليلية	.....
11	وسائل لبيان منوال نُظُم الدفع	.....
12	مساعد التوجيه الأوتوماتي (ملاّح آلي)	.....
13	عاكس راداري/وسائل أخرى [1، 2]	.....
14	نظام استقبال الصوت	.....
15	نظام أوتوماتي لتحديد هوية السفن (AIS)	.....
16	نظام تحديد هوية السفن وتتبّعها من مسافة بعيدة	.....
17	مسجّل بيانات الرحلة (VDR)	.....

4 ***تفاصيل مرافق الراديو***

1	النظُم الأساسية	.....
1.1	منشأة راديوية ذات تردد عالٍ جدا (VHF)	.....
1.1.1	جهاز ترميز للنداء الرقمي (DSC)	.....
2.1.1	مستقبِل خفارة النداء الانتقائي الرقمي (DSC)	.....
3.1.1	جهاز هاتفي راديوي	.....
2.1	منشأة راديوية ذات تردد متوسط (MF)	.....
1.2.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي (DSC)	.....
2.2.1	مستقبِل خفارة النداء الانتقائي الرقمي (DSC)	.....
3.2.1	جهاز هاتفي راديوي	.....
3.1	منشأة راديوية ذات تردد متوسط/عال (MF/HF)	.....
1.3.1	جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي (DSC)	.....
2.3.1	مستقبِل خفارة النداء الانتقائي الرقمي (DSC)	.....
3.3.1	جهاز هاتفي راديوي	.....
4.1	محطة أرضية على متن المركب للخدمة الساتلية النقّالة المعتمدة	.....
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 (VHF)	.....
6	جهاز مُرسِل – مجيب راداري للبحث والإنقاذ أو جهاز مُرسِل – مجيب راداري للبحث والإنقاذ تابع لنظام التحديد الأوتوماتي لهوية السفن	.....
7	جهاز هاتف راديوي للاتصالات المتبادلة في الموقع يعمل على نطاق الترددات 121,5 ميغاهيرتز و 123,1 ميغاهيرتز	.....

5 ***الوسائل المستخدمة لضمان توافر مرافق الراديو (الفقرات 6.15.14 و 7.15.14 و 8.15.14 من المدونة)***

1.5 تثنية المعدات .....

2.5 توافر الصيانة على البر .....

3.5 توافر إمكانيات الصيانة في البحر .....

نشهد بأن هذا السجل صحيح من جميع الجوانب .

صدر في .....
(مكان إصدار السجل)

....
(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض بإصدار السجل)

(شعار أو خاتم الهيئة ، حسب الاقتضاء)"

---

[1] يُحذَف ما لا ينطبق .

[2] في حال استخدام "وسائل أخرى" ينبغي تحديد هذه الوسائل .

第 MSC.499(105)号决议

(2022 年 4 月 28 日通过)

《2000 年国际高速船安全规则》
(《2000 年高速船规则》)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，

注意到第 MSC.97(73)号决议，经此决议，委员会通过了《2000 年国际高速船安全规则》(《2000 年高速船规则》)，根据《1974 年国际海上人命安全公约》(“本公约”)第 X 章，其已成为强制性规则，

还注意到本公约第 VIII(b)条和第 X/1.2 条关于《2000 年高速船规则》的修正程序，

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《2000 年高速船规则》修正案，

1 按本公约第 VIII(b)(iv)条，**通过**《2000 年高速船规则》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

《2000 年国际高速船安全规则》
(《2000 年高速船规则》)修正案

第 8 章
救生设备与装置

1 第 8.2.1、8.2.1.1 和 8.2.1.2 项由以下替换：

“8.2.1 [保留]”

第 14 章
无线电通信

2 第 14 章(无线电通信)的文本由以下替换：

“**14.1 适用范围**

14.1.1 除非另有规定，本章适用于 1.3.1 和 1.3.2 所述的所有船舶。

14.1.2 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章规则。

14.1.3 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。

14.2 术语与定义

14.2.1 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 14.5 项中所列功能的系统。

.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。

14.2.2　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。

14.3　免除

14.3.1　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 14.7 至 14.11 的要求，只要：

.1　此类船舶符合 14.5 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。

14.3.2　只有在下列情况下才可准予 14.3.1 中的免除：

.1　如果影响安全的条件致使完全适用 14.7 至 14.11 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。

14.3.3　各主管机关须向本组织报告按 14.3.1 和 14.3.2 所准予的所有免除，并阐明核准这些免除的理由。

14.4　GMDSS 识别码

14.4.1　本条适用于从事一切航行的所有船舶。

14.4.2　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。

14.5　功能要求

14.5.1　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无线电通信；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。

14.6 无线电装置

14.6.1 每艘船舶须设有在其整个预定航程中均能符合 14.5 所述功能要求的无线电装置，并且除非按 14.3 已获免除，须符合 14.7 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 14.8、14.9、14.10 或 14.11 的要求。

14.6.2 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)。

14.6.3 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。

14.6.4 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 14.6.41 和 14.6.4.2 中所指单个或多个按钮被意外操作的装置。

14.6.5 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。

14.6.6 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 14.6.4 中所指的遇险控制板合并使用。

14.7 无线电设备：总则

14.7.1 每艘船舶须设有：

.1 1 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 1 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 14.7.1.1.1 所要求的功能分开或相结合；

.3 1 台雷达 SART 或 1 台 AIS-SART，其：

.1 须存放在容易使用的地方；和

.2 可以是 14.7.2.1 要求的为搜救艇筏配备的装置之一；

.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 1 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 1 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 14.7.1.1 要求的设备增加该功能来满足。

14.7.2 每艘高速客船和每艘 500 总吨及以上的高速货船至少须配备：

.1 每舷上 1 台雷达 SART 或 1 台 AIS-SART；和

.2 3 台双向甚高频无线电话装置。

14.7.3 14.7.2.1 要求的雷达 SARTs 或 AIS-SARTs 须存放在能迅速将其放入任何救生筏的位置。或者，每艘救生艇筏中须存放一台雷达 SART 或一台 AIS-SART。

14.7.4 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。

14.8 无线电设备：A1 海区

14.8.1 每艘在 A1 海区内航行的船舶，除满足 14.7 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。

14.8.2 14.8.1.1 中的要求可由以下设备来满足：

.1 14.7.1.5 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 14.7.1.5 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。

14.9 无线电设备：A2 海区

14.9.1 每艘在 A2 海区范围内航行的船舶，除满足 14.7 的要求之外，还须配备：

.1 1 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 1 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 14.9.1.1 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。

14.9.2 须能够从船舶上通常的驾驶位置通过 14.9.1.1 和 14.9.1.3 所规定的无线电装置启动发送遇险警报。

14.9.3 14.9.1.3.1 中的要求可由以下设备来满足：

.1 14.7.1.5 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 14.7.1.5 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。

14.9.4 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 1 台在 1,605 kHz ~ 4,000 kHz 或 4,000 ~ 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 14.9.1.1 所要求的设备增加该功能来满足；或

.2 1 个经认可的移动卫星业务船舶地球站。

14.10 无线电设备：A3 海区

14.10.1 每艘在 A3 海区范围内航行的船舶，除满足 14.7 的要求之外，还须配备：

.1 1 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 1 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 1 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 14.10.1.2 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送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。

14.10.2 须能够从通常驾驶船舶的位置通过 14.10.1.1、14.10.1.2 和 14.10.1.4 所规定的无线电装置启动发出遇险警报。

14.10.3 14.10.1.4.1 中的要求可由以下设备来满足：

.1 14.7.1.5 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 14.7.1.5 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。

14.10.4 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 1 个经认可的移动卫星业务船舶地球站；或

.2 1 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。

14.10.5 14.10.4.1 和 14.10.4.2 中的要求可由分别对 14.10.1.1 或 14.10.1.2 所要求的设备增加该功能来满足。

14.11 无线电设备：A4 海区

14.11.1 每艘在 A4 海区范围内航行的船舶，除须满足 14.7 的要求之外，还须配备：

.1 1 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 14.1.1 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。

14.11.2 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 14.11.1.1 所要求的设备增加该功能来满足。

14.11.3 须能够从通常驾驶船舶的位置通过 14.11.1.1 和 14.11.1.3 所规定的无线电装置启动发出遇险警报。

14.11.4 14.11.1.1.3 中的要求可由以下设备来满足：

.1 14.7.1.5 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 14.7.1.5 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。

14.12 值班

14.12.1 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 14.9.1.2 或 14.10.1.3 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 14.11.1.2 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 14.10.1.1 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。

14.12.2 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。

14.12.3 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 船舶航行区域的用于紧急和安全通信的其他适当频率。

14.13 电源

14.13.1 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。

14.13.2 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 14.7.1.1 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 14.9.1.1 或 14.10.1.2 所要求的中频无线电装置、14.11.1.1 所要求的中频/高频无线电装置，或 14.10.1.1 所要求的船舶地球站，并供电给 14.13.5 和 14.13.8 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 12.3 和 12.7 或 12.8 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 12.3 和 12.7 或 12.8 的有关规定的应急电源(包括向无线电装置供电)的船舶，六小时。

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。

14.13.3 该备用电源须独立于船舶的推进动力及船舶电力系统。

14.13.4 除甚高频无线电装置之外，如果 14.13.2 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 14.13.2.1 和 14.13.2.2 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。

14.13.5 该备用电源可用来向 14.6.2.4 所要求的电气照明供电。

14.13.6 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。

14.13.7 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。

14.13.8 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 14.18 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。

14.14 性能标准

14.14.1 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。

14.15 维护保养要求

14.15.1 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。

14.15.2 若适用，设备的构造和安装须便于进行检查和船上维修。

14.15.3 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。

14.15.4 须备有足够的工具和备件以便能对设备进行维护保养。

14.15.5 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 14.5 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。

14.15.6 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。

14.15.7 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。

14.15.8 然而，对于仅航行于有适当设施可对无线电设备进行岸上维修的港口之间，且该两港口之间的航程不超过六小时，主管机关可免除该类船舶至少使用两种维修方法的要求。对于该类船舶须至少使用一种维修方法。

14.15.9 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 14.5 中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 14.5.1.2 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。

14.15.10 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“高速船安全证书”到期之前的三个月内；和

.2 在货船上，在“高速船安全证书”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。

14.16 无线电人员

14.16.1 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无线电通信的主要责任。

14.16.2 在客船上，须至少指派一名 14.16.1 要求的合格人员在遇险时只履行无线电通信的职责。

14.17 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。

14.18　船位更新

14.18.1 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。

14.18.2 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。”

附 件

高速船安全证书和设备记录格式

高速船安全证书

3　　附件 1 中所载高速船安全证书和设备记录的现有格式由以下替换：

“高速船安全证书和设备记录格式

高速船安全证书

本证书应附有设备记录

(公章) *(国家)*

本证书由_____

(经主管当局授权的个人或组织的全称)

根据 _____ 政府授权

(国家名称)

按照**《国际高速船安全规则》**(第 MSC.97(73)号决议)的规定签发

船舶资料 [1]

船名 .....

建造厂型号和舷号.....

船舶编号或呼号 .....

IMO 编号 .....

船籍港 .....

总吨位 .....

核准高速船营运的海区(《2000 年高速船规则》第 14.2.1 项) [2].....

设计水线相应于纵浮心标准线以下的高度 .....，以及首吃水.....，

尾吃水 .....的吃水。

纵浮心标准线的上缘 ..... (最上层甲板边缘以下.....mm) [3] (龙骨底线以上 ..... mm) [3]。

类别　　A 类客船/B 类客船/货船 [3]

船舶类型　　气垫船/水面效应船/水翼船/单体/多体/
其他(详细说明 .....) [3]

安放龙骨或处于类似建造阶段的日期
或重大改建开始之日起.....

兹证明：

1 上述船舶业已按《2000 年国际高速船安全规则》的适用规定进行了检验。

2 检验表明，该船的结构、设备、属具、无线电设备和材料及其他状况等各方面均令人满意，且该船符合规则的相关规定。

3 救生设备仅供总人数 ..... 使用，总计：.....
.....

4 按照规则 1.11 的规定，该船的以下等效装置已经核准：

章节..... 等效装置 .....
....

本证书有效期限*至……..……..止*[4]。

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)

定期检验的签注

兹证明，规则 1.5 要求的检验证实该船符合规则的有关规定。

定期检验： 签字：.....
(经授权的官员签字)
地点：.....
日期：.....
(签注机关盖章或钢印)

定期检验： 签字：.....
(经授权的官员签字)
地点：.....
日期：.....
(签注机关盖章或钢印)

定期检验：　　签字：.....

(经授权的官员签字)

地点：.....

日期：.....

(签注机关盖章或钢印)

定期检验：　　签字：.....

(经授权的官员签字)

地点：.....

日期：.....

(签注机关盖章或钢印)

规则 1.8.8 适用的、有效期限短于 5 年的证书的展期签注

该船符合规则的有关要求，根据规则 1.8.8，本证书有效期限可延至..... 止。

签字：.....

(经授权的官员签字)

地点：.....

日期：.....

(签注机关盖章或钢印)

换证检验业已完成而且规则 1.8.9 适用的签注

该船符合规则的有关要求，根据规则 1.8.9，本证书有效期可延至 ..... 止。

签字：.....

(经授权的官员签字)

地点：.....

日期：.....

(签注机关盖章或钢印)

规则 1.8.10 适用的、将证书有效期展期至驶抵进行检验的港口的签注

根据规则 1.8.10，本证书有效期可延至..... 止。

签字：.....

(经授权的官员签字)

地点：.....

日期：.....

(签注机关盖章或钢印)

规则 1.8.12 适用的将周年日提前的签注

根据规则 1.8.12，新的周年日为 .....。

签字：.....
(经授权的官员签字)
地点：.....
日期：.....
(签注机关盖章或钢印)

根据规则 1.8.12，新的周年日为 .....。

签字：.....
(经授权的官员签字)
地点：.....
日期：.....
(签注机关盖章或钢印)

---

1 船舶资料亦可横向排列于方格中。

2 对于核准在 A3 海区营运的高速船，在括号中标明经认可的移动卫星业务。

3 不适用者划去。

4 填入主管机关按照规则 1.8.4 确定的失效日期。除根据规则 1.8.12.1 经过修正外，该日期的日和月与 1.4.3 定义的周年日一致。

高速船安全证书设备记录

本记录须永久附在高速船安全证书后

为符合《2000 年国际高速船安全规则》的设备记录

1 ***船舶资料***

船名.....

建造厂型号和舷号.....

船舶编号或呼号 .....

IMO 编号 .....

类别： A 类客船/B 类客船/货船 [1]

船舶类型：气垫船/水面效应船/水翼船/单体/多体/
其他(详细说明.....)[1]

核定载客人数.....

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	.....
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(《救生设备规则》第 4.5 节)	.....
2.3	全封闭救生艇的数量(《救生设备规则》第 4.6 和 4.7 节)	.....
2.4	其它救生艇	.....
2.4.1	数量	.....
2.4.2	类型	.....
3	救助艇的数量	.....
3.1	上述救生艇总数中舢板的数量	.....
4	符合《救生设备规则》第 4.1 至 4.3 节的配备适当降放装置的救生筏	.....
4.1	救生筏的数量	.....
4.2	救生筏可容纳的人数	.....
5	开敞式两面可用救生筏(规则的附件 11)	.....
5.1	救生筏的数量	.....
5.2	救生筏可容纳的人数	.....
6	海上撤离系统(MES)的数量	.....
6.1	海上撤离系统可搭载的人数	.....
7	救生圈的数量	.....
8	救生衣的数量	.....
8.1	成人救生衣的数量	.....
8.2	儿童救生衣的数量	.....
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	.....
10.1	总数	.....
10.2	符合救生衣要求的抗暴露服的数量	.....

3 ***导航系统和设备明细表***

1.1	磁罗经	……
1.2	艏向传送装置(THD)	……
1.3	电罗经	……
2	航速和距离测量仪	……
3	回声测深仪	……
4.1	9 GHz 雷达	……
4.2	副雷达(3 GHz /9 GHz[1])	……
4.3	自动雷达标绘仪(ARPA)/自动跟踪仪(ATA) [1]	……
5	全球卫星导航系统/地面无线电导航系统接收机/其他定位装置接收机 [1, 2]	……
6.1	回转速率指示器	……
6.2	舵角指示器/操舵推力方向指示器 [1]	……
7.1	海图/电子海图显示和信息系统(EDICS) [1]	……
7.2	电子海图显示和信息系统(EDICS)的备份布置	……
7.3	航海出版物	……
7.4	航海出版物的备份布置	……
8	探照灯	……
9	白昼信号灯	……
10	夜视设备	……
11	推进系统模式显示器	……
12	电子操舵仪(自动驾驶)	……
13	雷达反射器/其他装置 [1,2]	……
14	声响接收系统	……
15	自动识别系统(AIS)	……
16	远程识别与跟踪系统	……
17	航行数据记录仪(VDR)	……

4 ***无线电设备明细表***

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	……
6	雷达 SART 或 AIS-SART	……
7	121.5 MHz 和 123.1 MHz 双向现场无线电通信	……

5 ***用于确保无线电设备有效性的方法(规则第 14.15.6、14.15.7 和 14.15.8 项)***

5.1 双套设备.....

5.2 岸基保养.....

5.3 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)”

---

1 不适用者划去。

2 若使用了 "其他装置"，应具体列明。

RESOLUTION MSC.499(105)
(adopted on 28 April 2022)

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000 (2000 HSC CODE)

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

NOTING resolution MSC.97(73), by which it adopted the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 ("the 2000 HSC Code"), which has become mandatory under chapter X of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"),

NOTING ALSO article VIII(b) and regulation X/1.2 of the Convention concerning the procedure for amending the 2000 HSC Code,

HAVING CONSIDERED, at its 105th session, amendments to the 2000 HSC Code 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 2000 HSC Code, 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 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 CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000 (2000 HSC CODE)

CHAPTER 8
LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

1 Paragraphs 8.2.1, 8.2.1.1 and 8.2.1.2 are replaced by the following:

"8.2.1 [Reserved]"

CHAPTER 14
RADIOCOMMUNICATIONS

2 The text of chapter 14 (Radiocommunications) is replaced by the following:

"**14.1 Application**

14.1.1 Unless expressly provided otherwise, this chapter applies to all craft specified in 1.3.1 and 1.3.2.

14.1.2 This chapter does not apply to craft to which this Code would otherwise apply while such craft 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.

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

14.2 Terms and definitions

14.2.1 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 craft and ships from the position from which the craft is 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 craft'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 paragraph 14.5.

.8 *GMDSS identities* means information which may be transmitted to uniquely identify the craft or its associated rescue boats and survival craft. These identities are the craft'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, craft, 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 and craft.

.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* mean 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 to the Convention.

.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 to the Convention.

.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.

14.2.2 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 it may be amended, shall have the meanings as defined in those Regulations and the SAR Convention.

14.3 Exemptions

14.3.1 It is considered highly desirable not to deviate from the requirements of this chapter; nevertheless, the Administration, in conjunction with the base port State, may grant partial or conditional exemptions to individual craft from the requirements of 14.7 to 14.11 provided:

.1 such craft comply with the functional requirements of 14.5; 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 and craft.

14.3.2 An exemption may be granted under 14.3.1 only:

.1 if the conditions affecting safety are such as to render the full application of 14.7 to 14.11 unreasonable or unnecessary; or

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

14.3.3 Each Administration shall report to the Organization on all exemptions granted under 14.3.1 and 14.3.2 giving the reasons for granting such exemptions.

14.4 GMDSS Identities

14.4.1 This section applies to all craft on all voyages.

14.4.2 Each Administration 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 Administration of these identity assignments.

14.5 Functional requirements

14.5.1 Every craft, 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 radiocommunications; and

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

.2 transmitting and receiving general radiocommunications.

14.6 Radio installations

14.6.1 Every craft shall be provided with radio installations capable of complying with the functional requirements prescribed by 14.5 throughout its intended voyage and, unless exempted under 14.3, complying with the requirements of 14.7 and, as appropriate for the sea area or areas through which it will pass during its intended voyage, the requirements of either 14.8, 14.9, 14.10 or 14.11.

14.6.2 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 source 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.

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

14.6.4 In passenger craft, 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 14.6.4.1 and 14.6.4.2.

14.6.5 In passenger craft, 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.

14.6.6 In passenger craft, a distress alert 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 14.6.4.

14.7 Radio equipment: General

14.7.1 Every craft 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 craft 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 14.7.1.1.1;

.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 14.7.2.1 for a survival craft;

.4 a receiver or receivers capable of receiving MSI and search and rescue related information throughout the entire voyage in which the craft 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 craft 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 14.7.1.1.

14.7.2 Every passenger high-speed craft and every cargo high-speed craft of 500 gross tonnage and upwards shall be provided with at least:

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

.2 three two-way VHF radiotelephone apparatuses.

14.7.3 The radar SARTs or AIS-SARTs required by 14.7.2.1 shall be stowed in such locations that they can be rapidly placed in any one of the liferafts. Alternatively, one radar SART or AIS-SART shall be stowed in each survival craft.

14.7.4 Every passenger craft 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 craft is normally navigated. These means may be portable.

14.8 Radio equipment: sea area A1

14.8.1 In addition to meeting the requirements of 14.7, every craft 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 craft is normally navigated, operating either:

1 through the satellite service on 406 MHz; or

2 if the craft is 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.

14.8.2 The requirement in 14.8.1.1 may be fulfilled by installing:

.1 the EPIRB required by 14.7.1.5 close to the position from which the craft is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the craft in an emergency; or

.2 the EPIRB required by 14.7.1.5 elsewhere on the craft, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the craft is normally navigated; or

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

14.9 Radio equipment: sea area A2

14.9.1 In addition to meeting the requirements of 14.7, every craft 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 14.9.1.1; 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 recognized mobile satellite service ship earth station.

14.9.2 It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in 14.9.1.1 and 14.9.1.3 from the position from which the craft is normally navigated.

14.9.3 The requirement in 14.9.1.3.1 may be fulfilled by installing:

.1 the EPIRB required by 14.7.1.5 close to the position from which the craft is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the craft in an emergency; or

.2 the EPIRB required by 14.7.1.5 elsewhere on the craft, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the craft is normally navigated; or

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

14.9.4 The craft 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 14.9.1.1; or

.2 a recognized mobile satellite service ship earth station.

14.10 Radio equipment: sea area A3

14.10.1 In addition to meeting the requirements of 14.7, every craft 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 14.10.1.2; 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.

14.10.2 It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in 14.10.1.1, 14.10.1.2 and 14.10.1.4 from the position from which the craft is normally navigated.

14.10.3 The requirement in 14.10.1.4.1 may be fulfilled by installing:

.1 the EPIRB required by 14.7.1.5 close to the position from which the craft is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the craft in an emergency; or

.2 the EPIRB required by 14.7.1.5 elsewhere on the craft, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the craft is normally navigated; or

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

14.10.4 The craft 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.

14.10.5 The requirements in 14.10.4.1 and 14.10.4.2 may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by 14.10.1.1 or 14.10.1.2, respectively.

14.11 Radio equipment: sea area A4

14.11.1 In addition to meeting the requirements of 14.7, every craft 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 14.1.1; and

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

14.11.2 The craft 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 14.11.1.1.

14.11.3 It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in 14.11.1.1 and 14.11.1.3 from the position from which the craft is normally navigated.

14.11.4 The requirement in 14.11.1.1.3 may be fulfilled by installing:

.1 the EPIRB required by 14.7.1.5 close to the position from which the craft is normally navigated, but in a location whereby it can still float free of the craft in an emergency; or

.2 the EPIRB required by 14.7.1.5 elsewhere on the craft, provided that this EPIRB has a means of remote activation which is installed near the position from which the craft is normally navigated; or

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

14.12 Watches

14.12.1 Every craft, 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 craft, in accordance with the requirements of 14.9.1.2 or 14.10.1.3, 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 craft, if the craft, in accordance with the requirement of 14.11.1.2, 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 craft, in accordance with the requirements of 14.10.1.1, is fitted with a recognized mobile satellite service ship earth station.

14.12.2 Every craft, 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 craft is navigating.

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

.1 VHF channel 16; and

.2 other appropriate frequencies for urgency and safety radiocommunications for the area in which the craft is navigating.

14.13 Sources of energy

14.13.1 While the craft 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.

14.13.2 A reserve source or sources of energy shall be provided on every craft to supply radio installations, for the purpose of conducting distress, urgency and safety communications, in the event of failure of the craft'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 14.7.1.1 and, as appropriate for the sea area or sea areas for which the craft is equipped, either the MF radio installation required by 14.9.1.1 or 14.10.1.2, the MF/HF radio installation required by 14.11.1.1 or the ship earth station required by 14.10.1.1 and any of the additional loads mentioned in 14.13.5 and 14.13.8 for a period of at least:

.1 one hour on craft provided with an emergency source of electrical power, if such source of power complies fully with all relevant provisions of 12.3 and 12.7 or 12.8, including the supply of such power to the radio installations; and

.2 six hours on craft not provided with an emergency source of electrical power complying fully with all relevant provisions of 12.3 and 12.7 or 12.8, 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.

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

14.13.4 Where, in addition to the VHF radio installation, two or more of the other radio installations referred to in 14.13.2 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 14.13.2.1 or 14.13.2.2, 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.

14.13.5 The reserve source or sources of energy may be used to supply the electrical lighting required by 14.6.2.4.

14.13.6 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 craft is not at sea.

14.13.7 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 the 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.

14.13.8 If an uninterrupted input of information from the craft's navigational or other equipment to a radio installation required by this chapter is needed to ensure its proper performance, including the navigation receiver referred to in 14.18, means shall be provided to ensure the continuous supply of such information in the event of failure of the craft's main or emergency source of electrical power.

14.14 Performance standards

14.14.1 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.

14.15 Maintenance requirements

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

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

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

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

14.15.5 The Administration shall ensure that radio equipment required by this chapter is maintained to provide the availability of the functional requirements specified in 14.5 and to meet the recommended performance standards of such equipment.

14.15.6 On craft 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.

14.15.7 On craft 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.

14.15.8 However, for craft operating solely between ports where adequate facilities for shore-based maintenance of the radio installations are available, and provided that no journey between two such ports exceeds six hours, then the Administration may exempt such craft from the requirement to use at least two maintenance methods. For such craft, at least one maintenance method shall be used.

14.15.9 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 14.5, malfunction of the equipment for providing the general radiocommunications, required by 14.5.1.2, shall not be considered as making a craft unseaworthy or as a reason for delaying the craft in ports where repair facilities are not readily available, provided the craft is capable of performing all distress, urgency and safety functions.

14.15.10 EPIRBs shall be:

.1 annually tested, either on board the craft 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 specified below:

.1 on passenger craft, within three months before the expiry date of the High-Speed Craft Safety Certificate; and

.2 on cargo craft, within three months before the expiry date, or within three months before or after the anniversary date, of the High-Speed Craft Safety Certificate; and

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

14.16 Radio personnel

14.16.1 Every craft 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.

14.16.2 In passenger craft, at least one person qualified in accordance with 14.16.1 shall be assigned to perform only communications duties during distress incidents.

14.17 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 service which appear to be of importance to safety of life at sea.

14.18 Position-updating

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

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

ANNEX

FORM OF HIGH-SPEED CRAFT SAFETY CERTIFICATE AND RECORD OF EQUIPMENT

High-Speed Craft Safety Certificate

3 The existing form of High-Speed Craft Safety Certificate and Record of Equipment, contained in annex 1 is replaced by the following:

"**FORM OF HIGH-SPEED CRAFT SAFETY CERTIFICATE AND RECORD OF EQUIPMENT**

HIGH-SPEED CRAFT SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment

(Official seal) *(State)*

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000
(Resolution MSC.97(73))

under the authority of the Government of

_____
(full designation of the State)

by _____
(full official designation of the competent person or organization authorized by the Administration)

Particulars of craft[1]

Name of craft .....
Manufacturer's model and hull number .....
Distinctive number or letters .....
IMO number .....
Port of registry .....
Gross tonnage .....
Sea areas in which the craft is certified to operate (paragraph 14.2.1)[2] .....
Design waterline corresponding to a height of ..... below the reference line at the longitudinal centre of flotation, and draughts at the draught marks of ..... forward and ..... aft.
The upper edge of the reference line is…… at (…… mm below uppermost deck at side)[3] (…… mm above the underside of keel)[3] at longitudinal centre of flotation.

Category category A passenger craft/category B passenger craft/cargo craft[3]

Craft type air-cushion vehicle/surface-effect ship/hydrofoil/monohull/multihull/ other (give details .....)[3]

Date on which keel was laid or craft was at a similar stage of construction or on which a major conversion was commenced .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the above-mentioned craft has been duly surveyed in accordance with the applicable provisions of the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000.

2 That the survey showed that the structure, equipment, fittings, radio station arrangements and materials of the craft and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the craft complies with the relevant provisions of the Code.

3 That the life-saving appliances are provided for a total number of ..... persons and no more as follows:

.....

.....

4 That, in accordance with 1.11 of the Code, the following equivalents have been granted in respect of the craft:

paragraph ..... equivalent arrangement .....

....

This certificate is valid until [4]……..

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)

Endorsement for periodical surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by 1.5 of the Code, this craft was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Periodical survey: Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where 1.8.8 of the Code applies

This craft complies with the relevant requirements of the Code, and this Certificate shall, in accordance with 1.8.8 of the Code, be accepted as valid until .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and 1.8.9 of the Code applies

This craft complies with the relevant requirements of the Code, and this Certificate shall, in accordance with 1.8.9 of the Code, be accepted as valid until.....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey where 1.8.10 of the Code applies

This Certificate shall, in accordance with 1.8.10 of the Code, be accepted as valid until.....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for the advancement of the anniversary date where 1.8.12 of the Code applies

In accordance with 1.8.12 of the Code, the new anniversary date is .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with 1.8.12 of the Code, the new anniversary date is .....

Signed: .....
(Signature of authorized official)
Place: .....
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

---

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

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

3 Delete as appropriate.

4 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with 1.8.4 of the Code. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in 1.4.3 of the Code, unless amended in accordance with 1.8.12.1 of the Code.

Record of Equipment for High-Speed Craft Safety Certificate

This Record shall be permanently attached to the
High-Speed Craft Safety Certificate.

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000

1 ***Particulars of craft***

Name of craft .....

Manufacturer's model and hull number .....

Distinctive number or letters .....

IMO number .....

Category: Category A passenger craft/category B passenger craft/cargo craft[1]

Craft type: air-cushion vehicle, surface-effect ship, hydrofoil, monohull, multihull, other (give details .....)[1]

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	. . . . .
2	Total number of lifeboats	. . . . .
2.1	Total number of persons accommodated by them	. . . . .
2.2	Number of partially enclosed lifeboats complying with section 4.5 of the LSA Code	. . . . .
2.3	Number of totally enclosed lifeboats complying with sections 4.6 and 4.7 of the LSA Code	. . . . .
2.4	Other lifeboats	. . . . .
2.4.1	Number	. . . . .
2.4.2	Type	. . . . .
3	Number of rescue boats	. . . . .
3.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	. . . . .
4	Liferafts complying with sections 4.1 to 4.3 of the LSA Code for which suitable means of launching are provided	. . . . .
4.1	Number of liferafts	. . . . .
4.2	Number of persons accommodated by them	. . . . .
5	Open reversible liferafts (annex 11 of the Code)	. . . . .
5.1	Number of liferafts	. . . . .
5.2	Number of persons accommodated by them	. . . . .
6	Number of marine evacuation system (MES)	. . . . .
6.1	Number of persons served by them	. . . . .
7	Number of lifebuoys	. . . . .
8	Number of lifejackets	. . . . .
8.1	Number suitable for adults	. . . . .
8.2	Number suitable for children	. . . . .
9	Immersion suits	. . . . .
9.1	Total number	. . . . .
9.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	. . . . .
10	Number of anti-exposure suits	. . . . .
10.1	Total number	. . . . .
10.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	. . . . .

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

1.1	Magnetic compass	……..
1.2	Transmitting heading device (THD)	……..
1.3	Gyro-compass	……..
2	Speed and distance measuring device	……..
3	Echo-sounding device	……..
4.1	9 GHz radar	……..
4.2	Second radar (3 GHz/9 GHz[1])	……..
4.3	Automatic radar plotting aid (ARPA)/Automatic tracking aid (ATA)[1]	……..
5	Receiver for a global navigation satellite system/ Terrestrial navigation system/Other means of position fixing[1 2]	……..
6.1	Rate-of-turn indicator	……..
6.2	Rudder angle indicator/Direction of steering thrust indicator[1]	……..
7.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)[1]	……..
7.2	Backup arrangements for ECDIS	……..
7.3	Nautical publications	……..
7.4	Backup arrangements for nautical publications	……..
8	Search light	……..
9	Daylight signalling lamp	……..
10	Night vision equipment	……..
11	Means to show the mode of the propulsion systems	……..
12	Automatic steering aid (Automatic pilot)	……..
13	Radar reflector/ Other means[1 2]	……..
14	Sound reception system	……..
15	Automatic identification system (AIS)	……..
16	Long-range identification and tracking system	……..
17	Voyage data recorder (VDR)	……..

4 ***Details of radio facilities***

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	. . . . .
6	Radar SART or AIS-SART	. . . . .
7	Two-way on-scene radiocommunications 121.5 MHz & 123.1 MHz	. . . . .

5 ***Methods used to ensure availability of radio facilities (paragraphs 14.15.6, 14.15.7 and 14.15.8 of the Code)***

5.1 Duplication of equipment .....

5.2 Shore-based maintenance .....

5.3 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)"

---

1 Delete as appropriate.

2 In case of "other means", they should be specified.

RÉSOLUTION MSC.499(105)
(adoptée le 28 avril 2022)

AMENDEMENTS AU RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX ENGINS À GRANDE VITESSE, 2000
(RECUEIL HSC DE 2000)

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

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

RAPPELANT EN OUTRE la résolution MSC.97(73), par laquelle il avait adopté le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse ("le Recueil HSC de 2000"), qui a force obligatoire en vertu du chapitre X de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ("la Convention"),

NOTANT ÉGALEMENT l'article VIII b) et la règle X/1.2 de la Convention, qui concernent la procédure d'amendement du Recueil HSC de 2000,

AYANT EXAMINÉ, à sa cent cinquième session, les amendements au Recueil HSC de 2000 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 au Recueil HSC de 2000 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 qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;

3 INVITE les Gouvernements contractants 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

PROJET D'AMENDEMENTS AU RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX ENGINS À GRANDE VITESSE, 2000 (RECUEIL HSC DE 2000)

CHAPITRE 8
ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

1 Le texte des paragraphes 8.2.1, 8.2.1.1 et 8.2.1.2 est remplacé par le suivant :

"8.2.1 [Réservé]"

CHAPITRE 14
RADIOCOMMUNICATIONS

2 Le texte du chapitre 14 (Radiocommunications) est remplacé par le suivant :

"14.1 Application

14.1.1 Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique à tous les engins spécifiés en 1.3.1 et 1.3.2.

14.1.2 Le présent chapitre ne s'applique pas aux engins soumis par ailleurs aux dispositions du présent Recueil lorsque ces engins naviguent dans les eaux des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et dans 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 du Québec (Canada).

14.1.3 Aucune disposition du présent chapitre ne doit empêcher un engin, 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.

14.2 Termes et définitions

14.2.1 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 engins et navires depuis le poste de navigation habituel de l'engin.

.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 de l'engin est gênée ou empêchée par les communications que cet engin 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 en 14.5.

.8 *Identités du SMDSM* désigne les renseignements qui peuvent être émis pour identifier l'engin ou ses canots de secours et embarcations et radeaux de sauvetage de manière unique. Il s'agit de l'indicatif d'appel de l'engin, 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'engins, 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 et aux engins.

.11 *Répondeur 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 de 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 MHz-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 Partie à la Convention.

.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 Partie à la Convention.

.17 *Zone océanique A3* désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, qui est 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.

14.2.2 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.

14.3 Exemptions

14.3.1 Il est jugé particulièrement souhaitable de ne pas s'écarter des prescriptions du présent chapitre; néanmoins, l'Administration, conjointement avec l'État du port d'attache, peut accorder à certains engins, à titre individuel, des exemptions partielles ou conditionnelles aux prescriptions de 14.7 à 14.11, à condition :

.1 que ces engins puissent assurer les fonctions énumérées en 14.5; 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 et engins.

14.3.2 Une exemption peut être accordée en vertu de 14.3.1 uniquement :

.1 si les conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale de 14.7 à 14.11 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 l'engin est équipé.

14.3.3 Chaque Administration doit notifier à l'Organisation toutes les exemptions accordées en vertu de 14.3.1 et 14.3.2 et donner les motifs de ces exemptions.

14.4 Identités du SMDSM

14.4.1 La présente section s'applique à tous les engins pour tous les voyages.

14.4.2 Chaque Administration 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 l'Administration des identités qui ont été attribuées.

14.5 Fonctions à assurer

14.5.1 Tout engin, lorsqu'il est en 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 radiocommunications 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.

14.6 Installations radioélectriques

14.6.1 Tout engin doit être pourvu d'installations radioélectriques capables de satisfaire, pendant toute la durée du voyage prévu, aux prescriptions de 14.5 relatives aux fonctions à assurer et, à moins qu'il n'en soit exempté par la section 14.3, aux prescriptions de 14.7 et, selon la ou les zones océaniques qu'il traversera au cours de ce voyage, aux prescriptions de 14.8, 14.9, 14.10 ou 14.11.

14.6.2 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 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.

14.6.3 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 l'engin est habituellement commandé; au besoin, il doit 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.

14.6.4 À bord des engins à passagers, un panneau "détresse" doit être installé au poste de contrôle. Ce panneau doit avoir les caractéristiques suivantes :

.1 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 en 14.6.4.1 et 14.6.4.2.

14.6.5 À bord des engins 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.

14.6.6 À bord des engins à passagers, un panneau d'alerte 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 14.6.4.

14.7 Matériel radioélectrique : généralités

14.7.1 Tout engin 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 de l'engin; 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 en 14.7.1.1.1 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 en 14.7.2.1 pour les embarcations et radeaux de sauvetage;

.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 l'engin;

.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 l'engin 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 en 14.7.1.1.

14.7.2 Tout engin à grande vitesse à passagers et tout engin à grande vitesse à cargaisons d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être pourvu d'au moins :

.1 un radar SART ou AIS-SART sur chaque bord de l'engin; et

.2 trois émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF.

14.7.3 Les radars SART ou AIS-SART prescrits en 14.7.2.1 doivent être arrimés à des emplacements tels qu'ils puissent être rapidement placés dans l'un quelconque des radeaux de sauvetage. À défaut, un radar SART ou un AIS-SART doit être arrimé dans chaque embarcation et radeau de sauvetage.

14.7.4 Tout engin 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 de l'engin. Ces installations peuvent être portatives.

14.8 Matériel radioélectrique : zone océanique A1

14.8.1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de 14.7, tout engin 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 de l'engin, et qui fonctionne :

.1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellite; ou

.2 soit sur ondes hectométriques par ASN, si l'engin effectue des voyages à l'intérieur de la zone de couverture des stations côtières équipées de matériel ASN travaillant sur ondes hectométriques; ou

.3 soit sur ondes décamétriques par ASN; ou

.4 soit au moyen d'une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

14.8.2 Il peut être satisfait à la prescription de 14.8.1.1 en installant :

.1 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel de l'engin mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart de l'engin en cas d'urgence; ou

.2 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à un autre emplacement à bord de l'engin, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel de l'engin; ou

.3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel de l'engin.

14.9 Matériel radioélectrique : zone océanique A2

14.9.1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la section 14.7, tout engin qui effectue des voyages à l'intérieur de la zone océanique A2 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 sur les fréquences :

.1 2 187,5 kHz par ASN; et

.2 2 182 kHz en radiotéléphonie; et

.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 en 14.9.1.1 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.

14.9.2 Les installations radioélectriques spécifiées en 14.9.1.1 et 14.9.1.3 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel de l'engin.

14.9.3 Il peut être satisfait à la prescription de 14.9.1.3.1 en installant :

.1 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel de l'engin mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart de l'engin en cas d'urgence; ou

.2 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à un autre emplacement à bord de l'engin, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel de l'engin; ou

.3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel de l'engin.

14.9.4 L'engin 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 en 14.9.1.1;

.2 soit une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé.

14.10 Matériel radioélectrique : zone océanique A3

14.10.1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de 14.7, tout engin 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 en 14.10.1.2 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.

14.10.2 Les installations radioélectriques spécifiées en 14.10.1.1, 14.10.1.2 et en 14.10.1.4 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel de l'engin.

14.10.3 Il peut être satisfait à la prescription en 14.10.1.4.1 en installant :

.1 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel de l'engin mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart de l'engin en cas d'urgence; ou

.2 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à un autre emplacement à bord de l'engin, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel de l'engin; ou

.3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel de l'engin.

14.10.4 L'engin 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.

14.10.5 Il peut être satisfait aux prescriptions de 14.10.4.1 et 14.10.4.2 en ajoutant cette option au matériel prescrit en 14.10.1.1 ou 14.10.1.2, respectivement.

14.11 Matériel radioélectrique : zone océanique A4

14.11.1 Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la section 14.7, tout engin 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 1 605 kHz et 4 000 kHz et entre 4 000 kHz et 27 500 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 en 14.1.1 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.

14.11.2 En outre, les engins doivent 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 en 14.11.1.1.

14.11.3 Les installations radioélectriques spécifiées en 14.11.1.1 et 14.11.1.3 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel de l'engin.

14.11.4 Il peut être satisfait à la prescription de 14.11.1.1.3 en installant :

.1 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à proximité du poste de navigation habituel de l'engin, mais à un emplacement qui lui permette de surnager librement à l'écart de l'engin en cas d'urgence; ou

.2 la RLS prescrite en 14.7.1.5 à un autre emplacement à bord de l'engin, à condition que cette RLS soit équipée d'un dispositif de déclenchement à distance installé à proximité du poste de navigation habituel de l'engin; ou

.3 une seconde RLS à proximité du poste de navigation habituel de l'engin.

14.12 Veilles

14.12.1 Tout engin, lorsqu'il est en 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 l'engin est, en application des prescriptions de 14.9.1.2 ou 14.10.1.3, 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 de l'engin, si cet engin est, en application des prescriptions de 14.11.1.2, 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'alerte de détresse transmis par satellite dans le sens côtière-navire, si l'engin est, en application des prescriptions de 14.10.1.1, équipé d'une station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé."

14.12.2 Tout engin, lorsqu'il est en 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 l'engin se trouve.

14.12.3 Tout engin, lorsqu'il est en mer, doit, lorsque cela est possible, rester en permanence à l'écoute au poste de navigation habituel de l'engin 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 l'engin se trouve.

14.13 Sources d'énergie

14.13.1 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 l'engin est en mer.

14.13.2 Une ou plusieurs sources d'énergie de réserve doivent être prévues à bord de tout engin 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 de l'engin. La ou les sources d'énergie de réserve doivent pouvoir faire fonctionner simultanément l'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite en 14.7.1.1 et, selon la ou les zones océaniques pour lesquelles l'engin est équipé, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques prescrite en 14.9.1.1 ou en 14.10.1.2, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite en 14.11.1.1, soit la station terrienne de navire prescrite en 14.10.1.1, et l'une des charges supplémentaires mentionnées en 14.13.5 et 14.13.8 pendant une durée d'au moins :

.1 une heure, à bord des engins munis d'une source d'énergie électrique de secours, si cette source d'énergie satisfait pleinement à toutes les dispositions pertinentes de 12.3 et 12.7 ou 12.8, y compris en ce qui concerne l'alimentation par cette source des installations radioélectriques; et

.2 six heures, à bord des engins qui ne sont pas munis d'une source d'énergie électrique de secours satisfaisant pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de 12.3 et 12.7 ou 12.8, 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.

14.13.3 La ou les sources d'énergie de réserve doivent être indépendantes de la puissance propulsive de l'engin et du réseau électrique de l'engin.

14.13.4 Lorsque, outre l'installation radioélectrique à ondes métriques, deux ou plusieurs des autres installations radioélectriques mentionnées en 14.13.2 peuvent être raccordées à la source ou aux sources d'énergie de réserve, celles-ci doivent pouvoir alimenter en même

temps, pendant la durée spécifiée, selon le cas, en 14.13.2.1 ou 14.13.2.2, 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.

14.13.5 La ou les sources d'énergie de réserve peuvent être utilisées pour fournir l'éclairage électrique prescrit en 14.6.2.4.

14.13.6 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 l'engin n'est pas en mer.

14.13.7 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.

14.13.8 Si une installation radioélectrique prescrite par le présent chapitre a besoin de recevoir constamment des données du matériel de navigation ou des autres équipements de l'engin pour fonctionner correctement, y compris du récepteur de navigation mentionné en 14.18, 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 de l'engin.

14.14 Normes de fonctionnement

14.14.1 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.

14.15 Prescriptions relatives à l'entretien

14.15.1 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.

14.15.2 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.

14.15.3 Des instructions satisfaisantes doivent être fournies pour permettre au matériel d'être exploité et entretenu correctement, compte tenu des recommandations de l'Organisation.

14.15.4 Des outils et pièces de rechange satisfaisants doivent être fournis pour permettre l'entretien du matériel.

14.15.5 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 14.5 et à satisfaire aux normes de fonctionnement recommandées pour ce matériel.

14.15.6 À bord des engins 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.

14.15.7 À bord des engins 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.

14.15.8 Toutefois, l'Administration peut exempter de l'obligation d'utiliser au moins deux méthodes d'entretien les engins qui sont exploités exclusivement entre des ports offrant des moyens adéquats d'entretien à terre de l'installation radioélectrique, à condition qu'aucun voyage entre ces deux ports ne dure plus de 6 heures. Ces engins doivent utiliser au moins une méthode d'entretien.

14.15.9 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 en 14.5, on ne doit pas considérer le mauvais fonctionnement du matériel destiné à assurer les radiocommunications d'ordre général prescrites en 14.5.1.2 comme rendant un engin 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 cet engin soit capable d'assurer toutes les fonctions de détresse, d'urgence et de sécurité.

14.15.10 Les RLS doivent :

.1 être soumises, à bord de l'engin 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 engins à passagers, dans les trois mois précédant la date d'expiration du Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse; et

.2 à bord des engins à cargaisons, dans les trois mois précédant la date d'expiration du Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse, 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 une installation approuvée d'entretien à terre.

14.16 Personnel chargé des radiocommunications

14.16.1 Tout engin 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.

14.16.2 À bord des engins à passagers, au moins une personne possédant les qualifications voulues, conformément au 14.16.1, doit être désignée pour exécuter uniquement des fonctions liées aux communications pendant les cas de détresse.

14.17 Registres de bord radioélectriques

Tous les événements intéressant le service 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.

14.18 Entretien de la position

14.18.1 Tout équipement de communications bilatérales transporté à bord d'un engin auquel s'applique le présent chapitre, qui permet d'inclure automatiquement la position de l'engin dans l'alerte de détresse, doit recevoir ce renseignement automatiquement d'un récepteur de navigation interne ou externe.

14.18.2 En cas de mauvais fonctionnement du récepteur de navigation interne ou externe, la position de l'engin 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 l'engin fait route, de manière à pouvoir être émises à tout moment par l'équipement."

ANNEXE

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR ENGIN À GRANDE VITESSE ET FICHE D'ÉQUIPEMENT

Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse

3 Le modèle de Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et sa fiche d'équipement qui figurent actuellement à l'annexe 1 sont remplacés par ce qui suit :

"**MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR ENGIN À GRANDE VITESSE**

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR ENGIN À GRANDE VITESSE
Le présent certificat doit être complété par une fiche d'équipement

(Cachet officiel) *(État)*

Délivré en vertu des dispositions du
RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES
AUX ENGINS À GRANDE VITESSE, 2000
(Résolution MSC.97(73))

sous l'autorité du Gouvernement

_____
(nom official complet de l'État)

par _____
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme

***Caractéristiques de l'engin*[1]**
Nom de l'engin .....
Modèle de fabrication et numéro de coque .....
Numéro ou lettres distinctifs.....
Numéro OMI .....
Port d'immatriculation .....
Jauge brute.....
Zones maritimes dans lesquelles l'exploitation de l'engin est autorisée (paragraphe 14.2.1)[2].....
Flottaison prévue correspondant à une hauteur de …… au-dessous de la ligne de référence à l'emplacement longitudinal du centre de gravité de la flottaison, et aux tirants d'eau aux marques de franc-bord de ..... à l'avant et de ..... à l'arrière
Le bord supérieur de la ligne de référence est … à (… mm au-dessous du pont le plus élevé au livet)[3] (… mm au-dessus du dessous de la quille)[3] à l'emplacement longitudinal du centre de gravité de la flottaison.

Catégorie Engin à passagers de la catégorie A/engin à passagers de la catégorie B/engin à cargaisons[3]

Type d'engin Aéroglisseur, navire à effet de surface, hydroptère/monocoque/multicoque/ autre (préciser .....)[3]

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction de l'engin se trouvait à un stade équivalent ou date à laquelle des travaux de conversion d'une importance majeure ont commencé .....

---

1 Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans les cases.

2 Pour un engin autorisé à naviguer dans la zone océanique A3, indiquer entre crochets le service mobile par satellite agréé.

3 Rayer les mentions inutiles.

IL EST CERTIFIÉ :

1 Que l'engin susmentionné a été dûment visité conformément aux dispositions du Recueil international de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la structure, l'équipement, les aménagements, les dispositifs de la station radioélectrique et les matériaux de l'engin et leur état étaient à tous égards satisfaisants et que l'engin satisfaisait aux dispositions pertinentes du Recueil.

3 Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total de … personnes, à savoir :.....
.....

4 Que, conformément à la section 1.11 du Recueil, les équivalences ci-après ont été accordées dans le cas de l'engin :

Paragraphe ..... Arrangement équivalent .....
....

Le présent Certificat est valable jusqu'au[4].....

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)

[4] Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément aux dispositions de 1.8.4 du Recueil. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle définie en 1.4.3 du Recueil, sauf si cette dernière date est modifiée conformément aux dispositions de 1.8.12.1 du Recueil.

Attestation de visites périodiques

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite en 1.5 du Recueil, il a été constaté que l'engin satisfaisait aux prescriptions pertinentes du Recueil.

Visite périodique : Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date :.....
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite périodique : Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date :.....
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite périodique : Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date :.....
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite périodique : Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date :.....
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation de la validité du Certificat s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application du paragraphe 1.8.8 du Recueil

L'engin satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil et le présent Certificat, conformément au paragraphe 1.8.8 du Recueil, doit être accepté comme valable jusqu'au .....

Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date :.....
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement, en cas d'application du paragraphe 1.8.9 du Recueil

L'engin satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil et le présent Certificat, conformément au paragraphe 1.8.9 du Recueil, doit être accepté comme valable jusqu'au .....

Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date :.....
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite, en cas d'application du paragraphe 1.8.10 du Recueil

Le présent Certificat, conformément au paragraphe 1.8.10 du Recueil, doit être accepté comme valable jusqu'au .....

Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date :.....
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application du paragraphe 1.8.12 du Recueil

En application du paragraphe 1.8.12 du Recueil, la nouvelle date anniversaire est fixée au .....

Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date :.....
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

En application du paragraphe 1.8.12 du Recueil, la nouvelle date anniversaire est fixée au .....

Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date :.....
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse

La présente fiche doit être jointe en permanence au Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse.

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE AUX PRESCRIPTIONS DU RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX ENGINS À GRANDE VITESSE, 2000

1 Caractéristiques de l'engin

Nom de l'engin .....

Modèle de fabrication et numéro de la coque .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Numéro OMI.....

Catégorie : Engin à passagers de la catégorie A/engin à passagers de la catégorie B/engin à cargaisons[1]

Type d'engin : Aéroglisseur, navire à effet de surface, hydroptère/monocoque/ multicoque/autre (préciser .....)[1]

Nombre de passagers que l'engin est autorisé à transporter .....

Nombre minimal de personnes ayant les qualifications requises pour exploiter les installations radioélectriques.....

[1] Rayer les mentions inutiles.

2 Détail des engins de sauvetage

1	Nombre total de personnes pour lesquelles sont prévus des engins de sauvetage	.....
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 satisfaisant à la section 4.5 du Recueil LSA	.....
2.3	Nombre d'embarcations de secours complètement fermées satisfaisant aux sections 4.6 et 4.7 du Recueil LSA	.....
2.4	Autres embarcations de sauvetage	
2.4.1	Nombre	.....
2.4.2	Type	.....
3	Nombre de canots de secours	.....
3.1	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus	.....
4	Radeaux de sauvetage satisfaisant aux sections 4.1 à 4.3 du Recueil LSA pour lesquels des dispositifs appropriés de mise à l'eau sont prévus	
4.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....
4.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....
5	Radeaux de sauvetage réversibles ouverts (Annexe 11 du Recueil)	
5.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....
5.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....
6	Nombre de dispositifs d'évacuation en mer (MES)	.....
6.1	Nombre de personnes qu'ils desservent	.....
7	Nombre de bouées de sauvetage	.....
8	Nombre de brassières de sauvetage	.....
8.1	Nombre de brassières de sauvetage pour adultes	.....
8.2	Nombre de brassières de sauvetage pour enfants	.....
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	.....
10.1	Nombre total	.....
10.2	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....

3 ***Détails des systèmes et du matériel de navigation***

1.1	Compas magnétique	.....
1.2	Dispositif de détermination du cap à transmission (THD)	.....
1.3	Gyrocompas	.....
2	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance	.....
3	Sondeur à écho	.....
4.1	Radar à 9 GHz	.....
4.2	Deuxième radar (à 3 GHz/à 9 GHz[1])	.....
4.3	Aide de pointage radar automatique (APRA)/aide à la poursuite automatique (ATA)[1]	.....
5	Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre/autres moyens de détermination de la position[1,2]	.....
6.1	Indicateur du taux de giration	.....
6.2	Indicateur d'angle de barre/indicateur du sens de la poussée du système de conduite[1]	.....
7.1	Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)[1]	.....
7.2	Dispositifs de secours pour ECDIS	.....
7.3	Publications nautiques	.....
7.4	Dispositif de secours pour les publications nautiques	.....
8	Projecteur	.....
9	Fanal à signaux de jour	.....
10	Matériel de vision nocturne	.....
11	Moyens indiquant le mode des systèmes de propulsion	.....
12	Aide automatique à la conduite (pilote automatique)	.....
13	Réflecteur radar/autres moyens[1,2]	.....
14	Dispositif de réception des signaux sonores	.....
15	Système d'identification automatique (AIS)	.....
16	Système d'identification et de suivi des navires à grande distance	.....
17	Enregistreur des données du voyage (VDR)	.....

1 Rayer les mentions inutiles.

2 Si "autres moyens", préciser lesquels.

4 Détail des installations radioélectriques

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	.....
6	Répondeur radar de recherche et de sauvetage ou émetteur AIS de recherche et de sauvetage	.....
7	Émission et réception de radiocommunications sur place sur les fréquences 121,5 MHz et 123,1 MHz	.....

5 Méthodes utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques (**paragraphes 14.15.6, 14.15.7 et 14.15.8 du Recueil**)

5.1 Installation en double du matériel .....
5.2 Entretien à terre .....
5.3 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)"

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.499(105)
(принята 28 апреля 2022 года)

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ 2000 ГОДА (КОДЕКС ВС 2000 ГОДА)

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ОТМЕЧАЯ резолюцию MSC.97(73), которой он принял Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 2000 года («Кодекс ВС 1994 года»), который приобрел обязательную силу согласно главе X Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года («Конвенция»),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ статью VIII b) и правило X/1.2 Конвенции, касающиеся процедуры внесения изменений в Кодекс ВС 2000 года,

РАССМОТРЕВ на своей 105-й сессии поправки к Кодексу ВС 2000 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции,

1 ПРИНИМАЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции поправки к Кодексу ВС 2000 года, 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, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не уведомят 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 МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ 2000 ГОДА (КОДЕКС ВС 2000 ГОДА)

ГЛАВА 8
СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

1 Пункты 8.2.1, 8.2.1.1 и 8.2.1.2 заменяются следующим:

«8.2.1 [Зарезервировано]».

ГЛАВА 14
РАДИОСВЯЗЬ

2 Текст главы 14 (Радиосвязь) заменяется следующим:

«**14.1 Применение**

14.1.1 Если специально не предусмотрено иное, настоящая глава применяется ко всем судам, указанным в 1.3.1 и 1.3.2.

14.1.2 Настоящая глава не применяется к судам, к которым в иных случаях применяется настоящий Кодекс, когда такие суда плавают в пределах Великих озер Северной Америки, а также в соединяющих их и в них впадающих водах до предела на востоке, образованного нижним выходом из шлюза Сен-Ламбер у Монреаля в провинции Квебек, Канада.

14.1.3 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.

14.2 Термины и определения

14.2.1 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 способный 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 пункте 14.5.

.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)*[2] 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 Конвенции.

.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), обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено договаривающимся правительством Конвенции.

.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.

14.2.2 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.

14.3 Изъятия

14.3.1 Считается крайне желательным не отклоняться от требований настоящей главы; тем не менее, Администрация совместно с государством порта может предоставить отдельным судам изъятия частичного или условного характера из требований 14.7–14.11, при условии что:

.1 такие суда отвечают функциональным требованиям 14.5; и

.2 Администрация учла, какое влияние такие изъятия могут оказать на общую эффективность службы в отношении безопасности всех судов.

14.3.2 Изъятие может быть предоставлено в соответствии с 14.3.1 только:

.1 если условия, затрагивающие безопасность, делают нецелесообразным или излишним полное применение 14.7–14.11; или

.2 в исключительных случаях на один рейс за пределами морского района или морских районов, для которых оборудовано судно.

14.3.3 Каждая Администрация сообщает Организации обо всех изъятиях, предоставленных на основании пунктов 14.3.1 и 14.3.2, с указанием мотивов предоставления таких изъятий.

14.4 Опознаватели ГМССБ

14.4.1 Настоящий раздел применяется ко всем судам во всех рейсах.

14.4.2 Каждая Администрация 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, международный организации, которые ведут реестр этих опознавателей, такие как Морская подвижная система доступа и получения (Maritime Mobile Access and Retrieval System) МСЭ (MARS), должны уведомляться Администрацией о таких присвоенных опознавателях.

14.5 Функциональные требования

14.5.1 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 радиосообщений и сообщений по безопасности; и

.9 передача и прием сообщений «мостик – мостик»; и

.2 передача и прием радиосообщений общего назначения.

14.6 Радиоустановки

14.6.1 Каждое судно должно иметь радиоустановки, обеспечивающие выполнение во время предполагаемого рейса функциональных требований, предписанных 14.5, и, если не предоставлено изъятие согласно 14.3, соблюдение требований 14.7, а также, в зависимости от морского района или районов, которые оно будет проходить во время предполагаемого рейса, требований либо 14.8, 14.9, 14.10, либо 14.11.

14.6.2 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 главных источников электроэнергии, для достаточного освещения органов управления работой радиоустановки; и

.5 снабжена четкой табличкой с опознавателями ГМССБ как применимо, для использования оператором радиоустановки.

14.6.3 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.

14.6.4 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 14.6.4.1 и 14.6.4.2.

14.6.5 На пассажирских судах, если АРБ используется в качестве дополнительного 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.

14.6.6 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 14.6.4.

14.7 Радиооборудование: общие положения

14.7.1 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 в 14.7.1.1.1;

.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 14.7.2.1 для спасательных шлюпок и спасательных плотов;

.4 приемник или приемники, обеспечивающие прием информации ИБМ информации 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 14.7.1.1.

14.7.2 На каждом пассажирском высокоскоростном судне и каждом грузовом высокоскоростном судне вместимостью 500 и выше должны быть предусмотрены по меньшей мере:

.1 одна радиолокационная установка САРТ или АИС-САРТ по каждому борту судна; и

.2 три ОВЧ аппарата двусторонней радиотелефонной связи.

14.7.3 Радиолокационные установки САРТ или АИС-САРТ, требуемые 14.7.2.1, должны располагаться в таких местах, откуда они могут быть легко помещены в любой спасательный плот. В качестве альтернативы, одна радиолокационная установка САРТ или АИС-САРТ должна находиться в каждом спасательном плоту.

14.7.4 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.

14.8 Радиооборудование: морской район А1

14.8.1 В дополнение к требованиям 14.7, 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; либо

.2 если судно совершает рейсы в районе, охватываемом береговыми ПВ станциями с ЦИВ, на ПВ с использованием ЦИВ; либо

.3 на коротких волнах (КВ) с использованием ЦИВ; либо

.4 через судовую земную станцию признанной подвижной спутниковой службы.

14.8.2 Требование 14.8.1.1 может быть выполнено путем установки:

.1 АРБ, требуемого 14.7.1.5, 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 14.7.1.5, 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.

14.9 Радиооборудование: морской район А2

14.9.1 В дополнение к требованиям 14.7 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 14.9.1.1; 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; либо

.2 на КВ с использованием ЦИВ; либо

.3 через судовую земную станцию признанной подвижной спутниковой службы.

14.9.2 Должна иметься возможность обеспечивать передачу оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в 14.9.1.1 и 14.9.1.3, с места, откуда обычно управляется судно.

14.9.3 Требование в 14.9.1.3.1 может быть выполнено путем установки:

.1 АРБ, требуемого 14.7.1.5, 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 14.7.1.5, 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.

14.9.4 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 14.9.1.1; или

.2 судовой земной станции признанной подвижной спутниковой службы.

14.10 Радиооборудование: морской район А3

14.10.1 В дополнение к выполнению требований 14.7 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 14.10.1.2; 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.

14.10.2 Должна обеспечиваться возможность передачи оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в 14.10.1.1, 14.10.1.2 и 14.10.1.4, с места, откуда обычно управляется судно.

14.10.3 Требование в 14.10.1.4.1 может быть выполнено путем установки:

.1 АРБ, требуемого 14.7.1.5, 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 14.7.1.5, 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.

14.10.4 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.

14.10.5 Требования в 14.10.4.1 и 14.10.4.2 могут быть выполнены путем добавления этой возможности к оборудованию, требуемому 14.10.1.1 или 14.10.1.2, соответственно.

14.11 Радиооборудование: морской район А4

14.11.1 В дополнение к выполнению требований 14.7 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 14.1.1; и

.3 дополнительные средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с помощью спутниковой службы, работающей на частоте 406 МГц.

14.11.2 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 14.11.1.1.

14.11.3 Должна обеспечиваться возможность передачи оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в 14.11.1.1 и 14.11.1.3, с места, откуда обычно управляется судно.

14.11.4 Требование в 14.11.1.1.3 может быть выполнено путем установки:

.1 АРБ, требуемого 14.7.1.5, 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 14.7.1.5, 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.

14.12 Вахты

14.12.1 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 14.9.1.2 или 14.10.1.3;

.3 на частоте ЦИВ 2 187,5 кГц и 8 414,5 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 14.11.1.2. Это наблюдение может вестись с помощью сканирующего приемника; и

.4 за ретрансляцией оповещений о бедствии в направлении берег-судно через спутник, если судно, в соответствии с требованиями 14.10.1.1, оборудовано судовой земной станцией признанной подвижной спутниковой службы.

14.12.2 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.

14.12.3 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 радиосообщений для района, в котором судно совершает рейс.

14.13 Источники энергии

14.13.1 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.

14.13.2 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 14.7.1.1 и, в зависимости от морского района или морских районов, для которых оборудовано судно, либо ПВ радиоустановки, требуемой 14.9.1.1 или 14.10.1.2, либо ПВ/КВ радиоустановки, требуемой 14.11.1.1, либо судовой земной станции, требуемой 14.10.1.1, а также любой из дополнительных нагрузок, упомянутых в 14.13.5 и 14.13.8, в течение, по крайней мере:

.1 одного часа на судах, имеющих аварийный источник электроэнергии, если такой источник энергии полностью отвечает всем соответствующим положениям 12.3 и 12.7 или 12.8, включая обеспечение такой электроэнергией радиоустановок; и

.2 шести часов на судах, не имеющих аварийного источника электроэнергии, полностью отвечающего всем соответствующим положениям 12.3 и 12.7 или 12.8, включая обеспечение такой электроэнергией радиоустановок.

Нет необходимости, чтобы резервный источник или источники энергии питали независимые КВ и ПВ радиоустановки одновременно.

14.13.3 Резервный источник или источники энергии должны быть независимы от судовых силовых установок и от судовой электрической системы.

14.13.4 Там, где к резервному источнику или источникам энергии в дополнение к УКВ радиоустановке могут быть подключены две или более другие радиоустановки, упомянутые в 14.13.2, должно обеспечиваться одновременное питание в течение периода, указанного в 14.13.2.1 или 14.13.2.2, 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.

14.13.5 Резервный источник или источники энергия могут быть использованы для питания электрического освещения, требуемого 14.6.2.4.

14.13.6 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.

14.13.7 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.

14.13.8 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 14.18, то должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие постоянную подачу такой информации в случае аварии главного или аварийного судового источника электроэнергии.

14.14 Эксплуатационные требования

14.14.1 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.

14.15 Требования к техническому обслуживанию и ремонту

14.15.1 Оборудование должно быть сконструировано так, чтобы основные блоки можно было быстро заменить без проведения новой сложной калибровки или настройки.

14.15.2 Оборудование, там где это применимо, должно быть сконструировано и установлено так, чтобы обеспечивался свободный доступ для проверки и технического обслуживания и ремонта на борту.

14.15.3 Должна быть предусмотрена соответствующая информация для обеспечения надлежащей эксплуатации и технического обслуживания и ремонта оборудования с учетом рекомендаций Организации.

14.15.4 Должны быть предусмотрены соответствующие инструменты и запасные части, необходимые для обеспечения технического обслуживания и ремонта оборудования.

14.15.5 Администрация обеспечивает, чтобы радиооборудование, требуемое настоящей главой, поддерживалось в техническом состоянии, обеспечивающем выполнение функциональных требований, установленных в 14.5, и отвечало рекомендованным эксплуатационным требованиям к такому оборудованию.

14.15.6 На судах, совершающих рейсы в морских районах А1 или А2, 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.

14.15.7 На судах, совершающих рейсы в морских районах А3 или А4, 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.

14.15.8 Однако для судна, совершающего рейсы исключительно между портами, где обеспечены надлежащие возможности для технического обслуживания радиоустановок на берегу и при условии, что никакой рейс между двумя такими портами не превышает шести часов, Администрация может освободить такое судно от требования об использовании по меньшей мере двух методов технического обслуживания. Для такого судна должен использоваться по меньшей мере один метод технического обслуживания.

14.15.9 Хотя должны быть приняты все разумные меры к поддержанию оборудования в нормальном рабочем состоянии, обеспечивающем его соответствие всем функциональным требованиям, установленным в 14.5, неисправность оборудования, обеспечивающего радиосвязь общего назначения, требуемую 14.5.1.2, не должна рассматриваться как основание считать судно немореходным 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.

14.15.10 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 высокоскоростного судна; и

.2 на грузовых судах – в пределах трех месяцев до истечения срока действия Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна или в пределах трех месяцев до или после ежегодной даты Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна; и

.2 подвергаться техническому обслуживанию и ремонту с интервалами, не превышающими пяти лет, которые проводятся на одобренном береговом предприятии технического обслуживания.

14.16 Радиоспециалисты

14.16.1 Каждое судно должно иметь квалифицированных специалистов для обеспечения связи при бедствии, срочных сообщений и в целях обеспечения безопасности, отвечающих требованиям Администрации. Эти специалисты должны иметь надлежащие дипломы, указанные в Регламенте радиосвязи; один член персонала может быть назначен ответственным за связь во время бедствия.

14.16.2 На пассажирских судах по меньшей мере одно лицо, квалифицированное в соответствии с 14.16.1, должно назначаться для выполнения исключительно обязанностей по связи во время бедствия.

14.17 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.

14.18 Обновление данных о месте судна

14.18.1 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.

14.18.2 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».

ПРИЛОЖЕНИЕ

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО СУДНА И ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ

Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна

3 Существующая содержащаяся в приложении 1 форма Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна и перечень оборудования заменяется следующим текстом:

«ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО СУДНА И ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности

(Герб государства) *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО СУДНА 2000 ГОДА
(резолюция MSC.97(73))

по уполномочию Правительства

_____

(название государства)

_____

(полное официальное название компетентного лица или организации, уполномоченных Администрацией)

Сведения о судне[1]

Название судна.....
Модель завода-изготовителя и номер корпуса .....
Отличительный номер или позывной сигнал.....
Номер ИМО.....
Порт регистрации .....
Валовая вместимость.....
Морские районы, для эксплуатации в которых освидетельствовано судно (пункт 14.2.1)[2] .....
Расчетная ватерлиния, соответствующая высоте ..... ниже базовой линии в центре плавучести судна, а также осадкам на носовых .....и кормовых .....шкалах осадки.
Верхняя кромка базовой линии находится …… на (…… мм ниже самой верхней палубы на борту)[3] (…… мм выше нижней кромки киля)[3] в положении центра тяжести плоскости плавания по длине.

Категория — пассажирское судно категории А/пассажирское судно категории В/грузовое судно[3]

Тип судна — судно на воздушной подушке/скеговое судно на воздушной подушке/судно на подводных крыльях/однокорпусное судно/многокорпусное судно/ иное (указать .....)[3]

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или на которую началось существенное переоборудование .....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что вышеуказанное судно должным образом освидетельствовано в соответствии с применимыми положениями Международного кодекса безопасности высокоскоростных судов 2000 года.

2 Что освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, арматура, радиостанция и материалы судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны и что судно отвечает соответствующим положениям Кодекса.

3 Что на судне имеются спасательные средства для людей общим числом ……и не более следующего: .....
.....

4 Что в соответствии с 1.11 Кодекса в отношении судна предоставлены следующие равноценные замены:

пункт ..... равноценная замена .....
....

Настоящее свидетельство действительно до[4] .....

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)

Подтверждение периодических освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом в 1.5 Кодекса, установлено, что настоящее судно отвечает соответствующим положениям Кодекса.

Периодическое освидетельствование:

Подписано: .....
(подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Периодическое освидетельствование:

Подписано: .....
(подпись уполномоченного лица)
Место: .....
Дата: .....
(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Периодическое
освидетельствование: Подписано: .....

(подпись уполномоченного лица)

Место: .....

Дата: .....

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Периодическое
освидетельствование: Подписано: .....

(подпись уполномоченного лица)

Место: .....

Дата: .....

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения 1.8.8 Кодекса

Настоящее судно отвечает соответствующим требованиям Кодекса, и настоящее свидетельство в соответствии с 1.8.8 Кодекса признается действительным до .....

Подписано: .....

(подпись уполномоченного лица)

Место: .....

Дата: .....

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения 1.8.9 Кодекса

Настоящее судно отвечает соответствующим требованиям Кодекса, и настоящее свидетельство в соответствии с 1.8.9 Кодекса признается действительным до.....

Подписано: .....

(подпись уполномоченного лица)

Место: .....

Дата: .....

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования в случае применения 1.8.10 Кодекса

Настоящее свидетельство в соответствии с 1.8.10 Кодекса признается действительным до.....

Подписано: .....

(подпись уполномоченного лица)

Место: .....

Дата: .....

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения 1.8.12 Кодекса

В соответствии с 1.8.12 Кодекса новой ежегодной датой является .....

Подписано: .....

(подпись уполномоченного лица)

Место: .....

Дата: .....

(печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

В соответствии с 1.8.12 Кодекса новой ежегодной датой является .....

Подписано: .....

(подпись уполномоченного лица)

Место: .....

Дата: .....

(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.

4 Вставить дату окончания срока действия, как указано Администрацией в соответствии с 1.8.4 Кодекса. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, как определено в 1.4.3 Кодекса, если не внесены изменения в соответствии с 1.8.12.1 Кодекса.

Перечень оборудования для свидетельства о безопасности высокоскоростного судна

Настоящий перечень должен быть постоянно приложен к свидетельству о безопасности высокоскоростного судна.

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СООТВЕТСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ 2000 ГОДА

1 ***Сведения о судне***

Название судна .....

Модель завода-изготовителя и номер корпуса .....

Отличительный номер или позывной сигнал .....

Номер ИМО .....

Категория: пассажирское судно категории A/пассажирское судно категории B/грузовое судно[1]

Тип судна: судно на воздушной подушке, скеговое судно на воздушной подушке, судно на подводных крыльях, однокорпусное судно, многокорпусное судно, иное (указать .....)[1]

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	.....
2	Общее число спасательных шлюпок	.....
2.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	.....
2.2	Число частично закрытых спасательных шлюпок, отвечающих разделу 4.5 Кодекса КСС	.....
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок, отвечающих разделам 4.6 и 4.7 Кодекса КСС	.....
2.4	Другие спасательные шлюпки	.....
2.4.1	Число	.....
2.4.2	Тип	.....
3	Число дежурных шлюпок	.....
3.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок	.....
4	Спасательные плоты, отвечающие разделам 4.1–4.3 Кодекса КСС, для которых предусмотрены соответствующие спусковые устройства	.....
4.1	Число спасательных плотов	.....
4.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
5	Открытые двусторонние спасательные плоты (приложение 11 к Кодексу)	.....
5.1	Число спасательных плотов	.....
5.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
6	Число морских эвакуационных систем (МЭС)	.....
6.1	Число обслуживаемых ими людей	.....
7	Число спасательных кругов	.....
8	Число спасательных жилетов	.....
8.1	Число жилетов для взрослых	.....
8.2	Число жилетов для детей	.....
9	Гидротермокостюмы	.....
9.1	Общее число	.....
9.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.....
10	Число защитных костюмов	.....
10.1	Общее число	.....
10.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.....

3 ***Описание навигационных систем и оборудования***

1.1	Магнитный компас	.....
1.2	Устройство передачи курса (УПК)	.....
1.3	Гирокомпас	.....
2	Прибор для измерения курса и пройденного расстояния	.....
3	Эхолот	.....
4.1	Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц	.....
4.2	Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц /9 ГГц[1])	.....
4.3	Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)/средство автосопровождения (САС)[1]	.....
5	Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/ приемник наземной навигационной системы /другие средства определения местоположения[1 2]	.....
6.1	Указатель скорости поворота	.....
6.2	Указатель положения руля/указатель направления напора подруливающего устройства[1]	.....
7.1	Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)[1]	.....
7.2	Устройства резервирования для ЭКНИС	.....
7.3	Морские навигационные пособия	.....
7.4	Устройства резервирования морских навигационных пособий	.....
8	Прожектор	.....
9	Лампа дневной сигнализации	.....
10	Оборудование ночного видения	.....
11	Средства указания режима работы двигательных установок	.....
12	Средство автоматического управления рулем (авторулевой)	.....
13	Радиолокационный отражатель/другие средства[1 2]	.....
14	Система звукового приема	.....
15	Автоматическая идентификационная система (АИС)	.....
16	Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	.....
17	Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)	.....

4 ***Описание радиооборудования***

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	.....
4	АРБ	.....
5	ОВЧ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи	.....
6	Радиолокационный САРТ или АИС-САРТ	.....
7	Двусторонняя радиосвязь на месте 121,5 МГц и 123,1 МГц	.....

5 ***Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования (пункты 14.15.6, 14.15.7 и 14.15.8 Кодекса)***

5.1 Дублирование оборудования .....

5.2 Береговое техническое обслуживание .....

5.3 Обеспечение технического обслуживания в море .....

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] Ненужное зачеркнуть.

[2] В случае использования других средств они должны быть указаны.

RESOLUCIÓN MSC.499(105)
(adoptada el 28 de abril de 2022)

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)

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,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.97(63), mediante la cual se adoptó el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (en adelante denominado "el Código NGV 2000"), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo X del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA ASIMISMO del artículo VIII b) y la regla X/1.2 del Convenio, en relación con el procedimiento para enmendar el Código NGV 2000,

HABIENDO EXAMINADO, en su 105º periodo de sesiones, las enmiendas al Código NGV 2000 propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio SOLAS, las enmiendas al Código NGV 2000, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2023, a menos que, antes de dicha fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o los 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 a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de 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, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5 PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)

CAPÍTULO 8
DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

1 Se sustituyen los párrafos 8.2.1, 8.2.1.1 y 8.2.1.2 por el texto siguiente:

"8.2.1 [Reservado]"

CAPÍTULO 14
RADIOCOMUNICACIONES

2 Se sustituye el texto del capítulo 14 (Radiocomunicaciones) por el siguiente:

"**14.1 Ámbito de aplicación**

14.1.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo es aplicable a todas las naves especificadas en 1.3.1 y 1.3.2.

14.1.2 El presente capítulo no es aplicable a naves para las que de otro modo regiría este Código, 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).

14.1.3 Ninguna disposición del presente capítulo impedirá que una nave, una embarcación de supervivencia o una persona en peligro emplee todos los medios de que disponga para lograr que se le preste atención, señalar su situación u obtener ayuda.

14.2 Expresiones y definiciones

14.2.1 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 la nave y los buques, efectuadas desde el puesto habitual de gobierno de la nave.

.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 de la nave 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 frecuencia de 406,0-406,1 MHz capaz de 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 el párrafo 14.5.

.8 *Identidades del SMSSM:* información que puede transmitirse para identificar de manera única a la nave o sus botes de rescate y embarcaciones de supervivencia. Estas identidades son el distintivo de llamada de la nave, 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, naves, 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 buques y naves.

.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 complementa a la Constitución y el Convenio de la Unión Internacional de Telecomunicaciones 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 en 406 MHz*: servicio que funciona mediante un sistema de satélites de disponibilidad mundial, concebido para detectar las transmisiones de RLS en la banda de frecuencias comprendida entre 406,0 y 406,1 MHz.

.15 *Zona marítima A1*: zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de una estación costera de ondas métricas como mínimo, en la que se dispondrá continuamente del alerta de llamada selectiva digital (LSD) y cuya extensión está delimitada por un Gobierno Contratante del Convenio.

.16 *Zona marítima A2*: zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de una estación costera de ondas hectométricas como mínimo, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por un Gobierno Contratante del Convenio.

.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 situada a bordo, en la que se dispondrá continuamente del alerta.

.18 *Zona marítima A4*: cualquier zona que quede fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

14.2.2 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, según se enmiende, tendrán el significado que se les da en dicho Reglamento y en dicho Convenio SAR.

14.3 Exenciones

14.3.1 Se estima sumamente deseable no apartarse de las prescripciones del presente capítulo; sin embargo, una Administración, juntamente con el Estado rector del puerto base, podrá conceder a determinadas naves exenciones de carácter parcial o condicional respecto de lo prescrito en 14.7 a 14.11 siempre que:

.1 tales naves cumplan las prescripciones funcionales indicadas en 14.5; y

.2 la Administración haya tenido en cuenta el efecto que tales exenciones puedan producir en la eficacia general del servicio por lo que respecta a la seguridad de todos los buques y naves.

14.3.2 Solamente se podrá conceder una exención en virtud de lo estipulado en 14.3.1:

.1 si las condiciones que afectan a la seguridad son tales que hagan irrazonable o innecesaria la plena aplicación de 14.7 a 14.11; o

.2 en circunstancias excepcionales, si se trata de un viaje aislado que la nave efectúa fuera de la zona o zonas marítimas para las que esté equipada.

14.3.3 Cada Administración notificará a la Organización todas las exenciones concedidas en virtud de lo estipulado en 14.3.1 y 14.3.2 e indicará las razones por las que fueron concedidas.

14.4 Identidades del SMSSM

14.4.1 La presente sección es aplicable a todas las naves en todos los viajes.

14.4.2 Cada Administración se compromete a garantizar que se toman medidas adecuadas para registrar las identidades del SMSSM y para que los centros coordinadores de salvamento puedan obtener información sobre dichas identidades durante las 24 horas del día. Cuando proceda, las Administraciones notificarán tales designaciones a las organizaciones internacionales que mantengan un registro de dichas identidades, por ejemplo, el Sistema de acceso y extracción en el servicio móvil marítimo (MARS) de la UIT.

14.5 Prescripciones funcionales

14.5.1 Toda nave, mientras esté en la mar, podrá:

.1 desempeñar las funciones del SMSSM siguientes:

.1 transmitir los alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes como mínimo, utilizando 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 radiocomunicaciones urgentes y de seguridad; y

.9 transmitir y recibir comunicaciones de puente a puente; y

.2 transmitir y recibir radiocomunicaciones generales.

14.6 Instalaciones radioeléctricas

14.6.1 Toda nave irá provista de instalaciones radioeléctricas que puedan satisfacer las prescripciones funcionales estipuladas en 14.5 durante el viaje proyectado y que, salvo que estén exentas en virtud de 14.3, cumplan lo prescrito en 14.7 y en 14.8, 14.9, 14.10 o 14.11, según proceda para la zona o zonas marítimas por las que vaya a pasar durante el viaje proyectado.

14.6.2 Toda instalación radioeléctrica estará:

.1 situada de modo que ninguna interferencia perjudicial de origen mecánico, eléctrico o de otra índole pueda afectar 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 un alumbrado eléctrico de funcionamiento seguro, permanentemente dispuesto e independiente de las fuente de energía eléctrica principal, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos radioeléctricos de manejo de la instalación radioeléctrica; y

.5 claramente marcada con las identidades del SMSSM, según proceda, para su utilización por el operador de la estación radioeléctrica.

14.6.3 El control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas necesarios para la seguridad de la navegación se podrá ejercer directamente desde un lugar del puente de navegación al alcance del puesto de órdenes de maniobra, y cuando sea necesario, se dispondrá de medios que permitan mantener radiocomunicaciones desde los alerones del puente de navegación. Se podrá utilizar equipo portátil de ondas métricas para satisfacer esta última disposición.

14.6.4 En las naves de pasaje se instalará un cuadro de socorro en el puesto de órdenes de maniobra, que:

.1 contendrá 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 una de esas instalaciones;

.2 indicará de forma clara y visible qué pulsador o pulsadores se han activado; y

.3 dispondrá de medios que eviten la activación involuntaria del pulsador o los pulsadores que se indican en 14.6.4.1 y 14.6.4.2.

14.6.5 En las naves de pasaje, si se utiliza una RLS como medio secundario para emitir el alerta de socorro y no se activa por telemando desde el cuadro de socorro, se permitirá disponer de una RLS adicional en la caseta de derrota, próxima al puesto de órdenes de maniobra.

14.6.6 En las naves de pasaje se instalará un cuadro de alarma de socorro, que:

.1 proporcionará una indicación visual y acústica del alerta o los alertas de socorro recibidos a bordo;

.2 indicará a través de qué servicios de radiocomunicaciones se ha recibido el alerta de socorro; y

.3 podrá combinarse con el cuadro de socorro que se menciona en 14.6.4.

14.7 Equipo radioeléctrico: cuestiones generales

14.7.1 Toda nave irá provista de:

.1 una instalación radioeléctrica de ondas métricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad:

.1 mediante LSD en la frecuencia de 156,525 MHz (canal 70). Se podrá iniciar la transmisión de los alertas de socorro en el canal 70 desde el puesto habitual de gobierno de la nave; 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 ondas métricas, la cual podrá hallarse separada o combinada con el equipo prescrito en 14.7.1.1.1;

.3 un SART de radar o un AIS-SART, el cual:

.1 irá estibado de modo que se pueda utilizar fácilmente; y

.2 podrá ser uno de los prescritos en 14.7.2.1 para una embarcación de supervivencia;

.4 uno o varios receptores capaces de recibir ISM e información relacionada con la búsqueda y salvamento durante todo el viaje que realiza 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 la nave y ser activada automáticamente cuando esté a flote; y

.4 pueda ser activada 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 cumplirse añadiendo esta capacidad al equipo prescrito en 14.7.1.1.

14.7.2 Toda nave de pasaje de gran velocidad y toda nave de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 llevará por lo menos:

.1 un SART de radar o AIS-SART a cada banda de la nave; y

.2 tres aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas.

14.7.3 Los SART de radar o los AIS-SART prescritos en 14.7.2.1 se estibarán en lugares que permitan colocarlos rápidamente en cualquiera de las balsas salvavidas. Como solución alternativa, se estibará un SART de radar o un AIS-SART en cada embarcación de supervivencia.

14.7.4 Toda nave de pasaje estará provista de medios que permitan mantener en el lugar del siniestro, radiocomunicaciones bidireccionales, 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.

14.8 Equipo radioeléctrico: zona marítima A1

14.8.1 Además de ajustarse a lo prescrito en 14.7 toda nave que efectúe viajes en la zona marítima A1 estará provista de una instalación radioeléctrica que pueda iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera desde el puesto habitual de gobierno de la nave y que funcione:

.1 a través del servicio de satélites de 406 MHz; o

.2 si la nave 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 (HF) utilizando LSD; o

.4 a través de un servicio móvil por satélite reconocido.

14.8.2 Lo prescrito en 14.8.1.1 podrá cumplirse instalando:

.1 la RLS prescrita en 14.7.1.5 cerca del puesto habitual de gobierno de la nave, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente de la nave en caso de emergencia; o

.2 la RLS prescrita en 14.7.1.5 en otra parte de la nave, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno de la nave; o

.3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno de la nave.

14.9 Equipo radioeléctrico: zona marítima A2

14.9.1 Además de ajustarse a lo prescrito en 14.7, toda nave que efectúe viajes en la zona marítima A2 llevará:

.1 una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de las 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 14.9.1.1.1, 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 funcione:

.1 a través del servicio de satélites de 406 MH; o

.2 en ondas decamétricas utilizando LSD; o

.3 a través de una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido.

14.9.2 Se podrá iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en 14.9.1.1 y 14.9.1.3 desde el puesto habitual de gobierno de la nave.

14.9.3 Lo prescrito en 14.9.1.3.1 podrá cumplirse instalando:

.1 la RLS prescrita en 14.7.1.5 cerca del puesto habitual de gobierno de la nave, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente de la nave en caso de emergencia; o

.2 la RLS prescrita en 14.7.1.5 en otra parte de la nave, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno de la nave; o

.3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno de la nave.

14.9.4 Además, la nave 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 1.4.9.1.1; o bien

.2 una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido.

14.10 Equipo radioeléctrico: zona marítima A3

14.10.1 Además de ajustarse a lo prescrito en 14.7, toda nave que efectúe viajes en la zona marítima A3 llevará:

.1 una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido apta para:

.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, a efectos de las 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 puede estar separada de la prescrita en 14.10.1.2, 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.

14.10.2 Se podrá iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en 14.10.1.1, 14.10.1.2 y 14.10.1.4 desde el puesto habitual de gobierno de la nave.

14.10.3 Lo prescrito en 14.10.1.4.1 podrá cumplirse instalando:

.1 la RLS prescrita en 14.7.1.5 cerca del puesto habitual de gobierno de la nave, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente de la nave en caso de emergencia; o

.2 la RLS prescrita en 14.7.1.5 en otra parte de la nave, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno de la nave; o

.3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno de la nave.

14.10.4 Además, la nave podrá transmitir y recibir radiocomunicaciones generales mediante:

.1 una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido; o bien

.2 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.

14.10.5 Lo prescrito en 14.10.4.1 y 14.10.4.2 puede quedar satisfecho si se incluye esta función en el equipo prescrito en 14.10.1.1 o 14.10.1.2, respectivamente.

14.11 Equipo radioeléctrico: zona marítima A4

14.11.1 Además de ajustarse a lo prescrito en 14.7, toda nave que efectúe viajes en la zona marítima A4 llevará:

.1 una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de las 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 llamada selectiva digital; 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 socorro y seguridad de LSD. Este equipo podrá estar separado del prescrito en 14.1.1, 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.

14.11.2 Además, las naves podrán transmitir y recibir radiocomunicaciones generales mediante una instalación radioeléctrica 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 incluye esta función en el equipo prescrito en 14.11.1.1.

14.11.3 Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en 14.11.1.1, y 14.11.1.3 desde el puesto habitual de gobierno de la nave.

14.11.4 Lo prescrito en 14.11.1.1.3 puede quedar satisfecho instalando:

.1 la RLS prescrita en 14.7.1.5 cerca del puesto habitual de gobierno de la nave, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente de la nave en caso de emergencia; o

.2 la RLS prescrita en 14.7.1.5 en otra parte de la nave, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno de la nave; o

.3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno de la nave.

14.12 Servicios de escucha

14.12.1 Toda nave, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha radioeléctrica continua a efectos de las 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 la nave, de conformidad con las prescripciones de 14.9.1.2 o 14.10.1.3, está equipada con una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas;

.3 en las frecuencias 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 16 804,5 kHz que sea apropiada, considerando la hora del día y la situación geográfica de la nave, si esta, de conformidad con las prescripciones de 14.11.1.2, está equipada con una instalación de ondas hectométricas/decamétricas. Esta escucha se podrá mantener mediante un receptor de exploración; y

.4 de las retransmisiones de la señal de alerta de socorro costera-buque por satélite si la nave, de conformidad con las prescripciones de 14.10.1.1, está equipada con una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido.

14.12.2 Toda nave, mientras esté en la mar, mantendrá un servicio de escucha radioeléctrica de las emisiones de ISM y de 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 la nave.

14.12.3 Toda nave, mientras esté en la mar, mantendrá cuando sea posible una escucha continua, que se efectuará en el puesto habitual de gobierno de la nave en:

.1 el canal 16 de ondas métricas; y

.2 la frecuencia o frecuencias apropiadas para las radiocomunicaciones de urgencia y seguridad para la zona en que esté navegando la nave.

14.13 Fuentes de energía

14.13.1 Mientras la nave esté en la mar, se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar las instalaciones radioeléctricas y para cargar todas las baterías utilizadas como fuente o fuentes de energía de reserva de las instalaciones radioeléctricas.

14.13.2 Toda nave irá provista de una fuente o 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 principal y de emergencia de la nave. La fuente o fuentes de energía de reserva podrán hacer funcionar simultáneamente la instalación radioeléctrica de ondas métricas de la nave prescrita en 14.7.1.1 y, según proceda en la zona o zonas marítimas para las que esté equipada la nave, la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en 14.9.1.1 o 14.10.1.2, la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en 14.11 o la estación terrena de buque prescrita en 14.10.1.1, y cualquiera de las cargas suplementarias que se mencionan en 14.13.5 y 14.13.8, al menos durante un periodo de:

.1 una hora en las naves provistas de una fuente de energía eléctrica de emergencia, si esta cumple todas las disposiciones pertinentes de 12.3 y 12.7 o 12.8, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas; y

.2 seis horas en las naves no provistas de una fuente de energía eléctrica de emergencia que cumpla plenamente todas las disposiciones pertinentes de 12.3 y 12.7 o 12.8, incluidas las relativas a la alimentación de 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.

14.13.3 La fuente o fuentes de energía de reserva será independiente de la potencia propulsora y del sistema eléctrico de la nave.

14.13.4 Cuando además de la instalación radioeléctrica de ondas métricas se puedan conectar a la fuente de energía de reserva dos o más de las otras instalaciones radioeléctricas mencionadas en 14.13.2, dichas fuentes podrán alimentar simultáneamente durante el periodo especificado, según proceda, en 14.13.2.1 o 14.13.2.2, 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 instalación radioeléctrica 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.

14.13.5 La fuente o fuentes de energía de reserva se podrá utilizar para alimentar el alumbrado eléctrico prescrito en 14.6.2.4.

14.13.6 Cuando la 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, capaces de recargarlas de acuerdo con las prescripciones sobre capacidad mínima en un intervalo de 10 horas; y

.2 se comprobará la capacidad de la batería o baterías empleando un método apropiado, a intervalos que no excedan de 12 meses, cuando la nave no esté en la mar.

14.13.7 El emplazamiento y la instalación de las baterías de acumuladores que constituyan la fuente de energía de reserva serán tales que:

.1 garanticen el mejor servicio posible;

.2 sean de una duración razonable;

.3 ofrezcan un grado de seguridad razonable;

.4 las temperaturas de las baterías se mantengan dentro de los límites especificados por el fabricante, tanto si están sometidas a carga como si no están funcionando; y

.5 cuando estén plenamente cargadas, las baterías basten para proporcionar por lo menos el mínimo prescrito de horas de trabajo en todas las condiciones meteorológicas.

14.13.8 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 a fin de garantizar su funcionamiento adecuado, incluido el receptor de navegación a que se refiere la sección 14.18, se proveerán medios que garanticen el suministro continuo de tal información en caso de fallo de las fuentes de energía principal o de emergencia de la nave.

14.14 Normas de funcionamiento

14.14.1 Todo el equipo al que resulte 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 aprobadas por la Organización.

14.15 Prescripciones relativas al mantenimiento

14.15.1 El equipo estará proyectado de modo que las unidades principales se puedan sustituir fácilmente sin necesidad de recalibración o reajustes complicados.

14.15.2 Cuando proceda, el equipo estará construido e instalado de modo que resulte accesible para fines de inspección y mantenimiento a bordo.

14.15.3 Se proveerá información adecuada para el manejo y el mantenimiento apropiados del equipo, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

14.15.4 Se proveerán herramientas y repuestos adecuados para el mantenimiento del equipo.

14.15.5 La Administración se cerciorará de que los equipos radioeléctricos prescritos en el presente capítulo se mantienen de forma que cumplan las funciones prescritas en 14.5 y se ajusten a las normas de funcionamiento recomendadas para los mencionados equipos.

14.15.6 En toda nave dedicada a efectuar viajes en las zonas marítimas A1 o A2, la disponibilidad se asegurará utilizando métodos tales como los de duplicación de equipo, mantenimiento en tierra o capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, o una combinación de ellos, según apruebe la Administración.

14.15.7 En toda nave dedicada a efectuar viajes en las zonas marítimas A3 o A4, la disponibilidad se asegurará utilizando una combinación de por lo menos dos métodos tales como los de duplicación de equipo, mantenimiento en tierra o capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, según apruebe la Administración.

14.15.8 Sin embargo, en el caso de una nave que únicamente preste servicio entre puertos en que se disponga de medios adecuados para el mantenimiento en tierra de las instalaciones radioeléctricas, y a condición de que ningún viaje entre tales puertos exceda de seis horas, la Administración podrá eximir a tal nave de la obligación de utilizar como mínimo dos métodos de mantenimiento. Para tal nave se utilizará por lo menos un método de mantenimiento.

14.15.9 Si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener el equipo en condiciones eficaces de trabajo a fin de garantizar el cumplimiento de todas las prescripciones funcionales especificadas en 14.5, no se considerará que una deficiencia del equipo destinado a mantener las radiocomunicaciones generales prescritas en 14.5.1.2 es razón para que la nave deje de ser apta para navegar ni motivo para imponer a la nave demoras en puertos en los que no haya medios de reparación inmediatamente disponibles, siempre que la nave esté en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro, urgencia y seguridad.

14.15.10 Las RLS:

.1 se someterán a prueba anualmente, ya sea a bordo de la nave o en una estación de prueba aprobada, para verificar todos los aspectos relativos a su eficacia operacional, prestándose especialmente atención a la comprobación de la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro, según los plazos que se indican a continuación:

.1 en las naves de pasaje, dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del Certificado de seguridad para naves de gran velocidad; y

.2 en las naves 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 para naves de gran velocidad; y

.2 serán objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años, en una instalación aprobada de mantenimiento en tierra.

14.16 Personal de radiocomunicaciones

14.16.1 Toda nave 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 apropiados especificados en el Reglamento de Radiocomunicaciones, pudiéndose encomendar a cualquiera de los miembros de tal personal la responsabilidad primordial de las comunicaciones durante los sucesos que entrañen peligro.

14.16.2 En las naves de pasaje se destinará al menos una persona competente, de conformidad con lo dispuesto en 14.16.1, para que desempeñe únicamente tareas de comunicaciones durante los sucesos que entrañen peligro.

14.17 Registros radioeléctricos

Se mantendrá de manera satisfactoria a juicio de la Administración, y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, un registro a bordo de todos los sucesos relacionados con el servicio de radiocomunicaciones que parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar.

14.18 Actualización de la situación

14.18.1 Todo equipo bidireccional de comunicaciones que se lleve a bordo de una nave a la que sea aplicable el presente capítulo y que sea capaz de incluir automáticamente la situación de la nave en el alerta de socorro, recibirá automáticamente esta información de un receptor de navegación interno o externo.

14.18.2 En caso de mal funcionamiento del receptor de navegación interno o externo, la situación de la nave y la hora en que se determinó dicha situación se actualizarán manualmente a intervalos que no excedan de cuatro horas cuando la nave esté navegando, de modo que dicha información esté siempre lista para ser transmitida por el equipo."

ANEXO

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD E INVENTARIO DEL EQUIPO

Certificado de seguridad para naves de gran velocidad

3 El actual modelo de Certificado de seguridad para naves de gran velocidad y el Inventario del equipo adjunto al mismo, que figuran en el anexo 1, se sustituyen por los siguientes:

"**MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD E INVENTARIO DEL EQUIPO**

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD

El presente Certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo

(Sello oficial) (*Estado)*

Expedido en virtud de lo dispuesto en el

CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES
DE GRAN VELOCIDAD, 2000
(resolución MSC.97(73))

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....

(*nombre oficial completo del Estado)*

por.....
*(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada por la Administración**)***

Datos relativos a la nave[1]

Nombre de la nave.....

Modelo del fabricante y número del casco.....

Número o letras distintivos.....

Número IMO.....

Puerto de matrícula.....

Arqueo bruto.....

Zonas marítimas en que está autorizada a operar la nave (párrafo 14.2.1)[2] .....

Flotación de proyecto correspondiente a una altura de ..... por debajo de la línea de referencia en la posición longitudinal del centro de flotación, y calados en las marcas de calado de ..... a proa y ..... a popa.

El borde superior de la línea de referencia está ..... a (..... mm por debajo de la cubierta superior en el costado)[3] (..... mm por encima de la cara inferior de la quilla)[3] en la posición longitudinal del centro de flotación.

Categoría: nave de pasaje de categoría A/nave de pasaje de categoría B/nave de carga[3]

Tipo de nave: aerodeslizador/buque de efecto superficie/hidroala/monocasco/multicasco/ otro tipo (indíquense los pormenores .....)[3]

Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción de la nave se hallaba en una fase equivalente o en que se inició una transformación de carácter importante .....

---

1 Los datos relativos a la nave se pueden colocar también horizontalmente en recuadros.

2 Para una nave certificada para operar según su certificado en una zona marítima A3, indíquese el servicio móvil por satélite reconocido entre paréntesis.

3 Táchese según proceda.

SE CERTIFICA:

1 Que la nave antedicha ha sido objeto del debido reconocimiento, de conformidad con las disposiciones aplicables del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los accesorios, la disposición de la estación radioeléctrica y los materiales de la nave y el estado en que todo ello se encuentra son satisfactorios en todos los aspectos y que la nave cumple las disposiciones pertinentes del Código.

3 Que se dispone de dispositivos de salvamento para un número total de personas que no exceda de …….. según se indica a continuación:
.....
……...

4 Que, de conformidad con el párrafo 1.11 del Código, se han concedido las siguientes equivalencias por lo que respecta a la nave:

párrafo.....…..…… medida equivalente.....
.....…...

El presente certificado es válido hasta[4] ……..

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 que expide el certificado)*

.....
(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según corresponda)

[4] Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.8.4 del Código. El día y el mes de esa fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, tal como se define esta en el párrafo 1.4.3 del Código, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.8.12.1 del Código.

Refrendo de los reconocimientos periódicos

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.5 del Código se ha comprobado que la nave cumple las disposiciones pertinentes del Código.

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Reconocimiento periódico: Firmado: .....
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si esta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable el párrafo 1.8.8 del Código

La nave cumple las prescripciones pertinentes del Código y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con el párrafo 1.8.8 del Código, hasta.....

Firmado: .....
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, sea aplicable el párrafo 1.8.9 del Código

La nave cumple las prescripciones pertinentes del Código y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con el párrafo 1.8.9 del Código, hasta.....

Firmado: .....
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, cuando sea aplicable el párrafo 1.8.10 del Código

El presente Certificado se aceptará como válido, de conformidad con el párrafo 1.8.10 del Código, hasta ……..

Firmado: .....
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable el párrafo 1.8.12 del Código

De conformidad con el párrafo 1.8.12 del Código, la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado: .....
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

De conformidad con el párrafo 1.8.12 del Código, la nueva fecha de vencimiento anual es .....

Firmado: .....
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para naves de gran velocidad

El presente Inventario irá siempre unido al Certificado de seguridad para naves de gran velocidad

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR LO PRESCRITO EN EL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000

1 ***Datos relativos a la nave***

Nombre de la nave .....

Modelo del fabricante y número del casco .....

Número o letras distintivos .....

Número IMO .....

Categoría: Nave de pasaje de categoría A/nave de pasaje de categoría B/nave de carga[1]

Tipo de nave: Aerodeslizador, buque de efecto superficie, hidroala, monocasco, multicasco, otro, tipo (indíquense los pormenores .....)[1]

Número de pasajeros que está autorizada a llevar .....

Número mínimo de personas con la titulación requerida para utilizar las instalaciones radioeléctricas .....

[1] Táchese según proceda.

2 ***Pormenores de los dispositivos de salvamento***

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....
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 que cumplen lo dispuesto en la sección 4.5 del Código IDS	
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados que cumplen lo dispuesto en las secciones 4.6 y 4.7 del Código IDS	.....
2.4	Otros botes salvavidas	.....
2.4.1	Número	.....
2.4.2	Tipo	.....
3	Número de botes de rescate	.....
3.1	Número de botes de rescate comprendidos en el total de botes salvavidas que acaba de indicarse	.....
4	Balsas salvavidas que cumplen lo dispuesto en las secciones 4.1 a 4.3 del Código IDS para las que se han previsto dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
4.1	Número de balsas salvavidas	.....
4.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5	Balsas salvavidas abiertas reversibles (anexo 11 del Código)	.....
5.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....

6 Número de sistemas de evacuación marinos (SEM)	.....
6.1 Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
7 Número de aros salvavidas	.....
8 Número de chalecos salvavidas	.....
8.1 Adecuados para adultos	
8.2 Adecuados para niños	.....
9 Trajes de inmersión	.....
9.1 Número total	.....
9.2 Número de trajes que cumplen las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
10 Número de trajes de protección contra la intemperie	.....
10.1 Número total	.....
10.2 Número de trajes que cumplen las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	⋯ .....

3 ***Pormenores relativos a los sistemas y equipos náuticos***

1.1	Compás magnético	.....
1.2	Dispositivo transmisor del rumbo	.....
1.3	Girocompás	.....
2	Dispositivo indicador de la velocidad y de la distancia	.....
3	Ecosonda	.....
4.1	Radar de 9 GHz	.....
4.2	Segundo radar (3 GHz/9 GHz[1])	.....
4.3	Ayuda de punteo radar automática (APRA)/ayuda de seguimiento automática (ASA)[1]	.....
5	Receptor del sistema mundial de navegación por satélite/Sistema de radionavegación terrenal/Otros medios de determinación de la situación[1, 2]	.....
6.1	Indicador de la velocidad de giro	.....
6.2	Indicador del ángulo del timón/Indicador de la dirección del empuje de gobierno[1]	.....
7.1	Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)[1]	.....
7.2	Dispositivo auxiliar para el SIVCE	.....
7.3	Publicaciones náuticas	.....
7.4	Dispositivo auxiliar para las publicaciones náuticas	.....
8	Proyector	.....
9	Lámpara de señales diurnas	.....
10	Equipo de visión nocturna	.....
11	Indicador para mostrar la modalidad de los sistemas de propulsión	.....
12	Ayuda para el gobierno automático (piloto automático)	.....
13	Reflector de radar/Otros medios[1, 2]	.....
14	Sistema de recepción de sonido	.....
15	Sistema de identificación automática (SIA)	.....
16	Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance	.....
17	Registrador de datos de la travesía (RDT)	.....

[1] Táchese según proceda.
[2] Cuando se trate de "otros medios", estos deberán especificarse.

4 ***Pormenores relativos a las instalaciones radioeléctricas***

Elemento	Número 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 LSR	.....
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 información sobre seguridad marítima	.....
4 RLS	.....
5 Aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas	.....
6 SART de radar o AIS-SART	.....
7 Radiocomunicaciones bidireccionales en el lugar en 121,5 MHz y 123,1 MHz	.....

5 ***Métodos utilizados para garantizar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas (párrafos 14.15.6, 14.15.7 y 14.15.8 del Código)***

5.1 Duplicación del equipo.....

5.2 Mantenimiento en tierra.....

5.3 Capacidad de mantenimiento en la mar.....

SE CERTIFICA que este Inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en .....
(Lugar de expedición del Inventario)

....…….....
(Fecha de expedición) *(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el Inventario)*

.....……..... (Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según corresponda)"

نسخة صادقة مصدّقة من نصّ التعديلات على المدونة الدولية لسلامة المراكب العالية السرعة لعام 2000 (مدونة HSC لعام 2000) ، الذي اعتمدته لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية ، في 28 نيسان/أبريل 2022 ، في دورتها الخامسة بعد المئة بموجب المادة VIII(ب) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، والذي يرد في مرفق القرار MSC.499(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《1974 年国际海上人命安全公约》第 VIII(b)(iv)条通过并载于第 MSC.499(105)号决议附件中的《2000 年国际高速船安全规则》(《2000 年高速船规则》)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 Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (2000 HSC Code), 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 International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, and set out in the annex to resolution MSC.499(105), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (Recueil HSC de 2000), que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale a adoptés le 28 avril 2022 à sa cent cinquième session, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et qui figure en annexe à la résolution MSC.499(105), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международному кодексу безопасности высокоскоростных судов 2000 года (Кодекс ВС 2000 года), принятых 28 апреля 2022 года Комитетом по безопасности на море на его 105-й сессии в соответствии со статьей VIII b) iv) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.499(105), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000), 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 internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, las cuales figuran en el anexo de la resolución MSC.499(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 12 JUN 2023
Лондон,
Londres,