

**РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.367(93)  
(принята 22 мая 2014 года)**

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО СИСТЕМАМ  
ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (КОДЕКС СПБ)**

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ОТМЕЧАЯ резолюцию MSC.98(73), которой он одобрил Международный кодекс по системам пожарной безопасности (далее именуемый «Кодекс СПБ»), который имеет обязательную силу согласно главе II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой «Конвенция»),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ статью VIII b) и правило II-2/3.22 Конвенции, касающиеся процедуры внесения поправок в Кодекс СПБ,

РАССМОТРЕВ на своей девяносто третьей сессии поправки к Кодексу СПБ, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции,

1 ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции поправки к Кодексу СПБ, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции, что поправки считаются принятыми 1 июля 2015 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3 ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 января 2016 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4 ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;

5 ПРОСИТ ТАКЖЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО СИСТЕМАМ  
ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (КОДЕКС СПБ)

ГЛАВА 15  
СИСТЕМЫ ИНЕРТНОГО ГАЗА

Текст существующей главы 15 заменяется следующим:

**«1 Применение**

В настоящей главе подробно излагаются спецификации систем инертного газа согласно требованиям главы II-2 Конвенции.

**2 Технические спецификации**

**2.1 Определения**

Для целей настоящей главы:

2.1.1 *Грузовые танки* означают те грузовые танки, включая сливные цистерны, в которых перевозятся грузы или остатки грузов с температурой вспышки, не превышающей 60°C.

2.1.2 *Система инертного газа* включает системы инертного газа, использующие дымовой газ, генераторы инертного газа и генераторы азота, и означает установку инертного газа и систему распределения инертного газа вместе со средствами предотвращения обратного потока газов, выделяемых грузом, в машинные помещения, а также стационарные или переносные измерительные приборы и средства управления.

2.1.3 *Газобезопасным помещением* является помещение, поступление газов в которое создает угрозу воспламенения или образования токсичных веществ.

2.1.4 *Дегазированный* означает состояние танка, при котором содержание паров углеводородов или других воспламеняющихся паров составляет менее 1% нижнего предела воспламеняемости (НПВ), содержание кислорода составляет по меньшей мере 21%, а токсичные газы отсутствуют.

**2.2 Требования ко всем системам**

**2.2.1 Общие положения**

2.2.1.1 Система инертного газа, упомянутая в главе II-2 Конвенции, должна быть спроектирована, изготовлена и испытана в соответствии с требованиями Администрации. Она должна быть спроектирована таким образом, чтобы обеспечивать создание и поддержание в соответствующих грузовых танках невоспламеняющейся атмосферы.

2.2.1.2 Система должна обеспечивать:

- .1 инертизацию порожних грузовых танков и поддержание в любой части танка атмосферы с содержанием кислорода не более 8% по объему и избыточного давления при нахождении судна в порту или в море, кроме случаев, когда необходимо произвести дегазацию такого танка;
- .2 исключение необходимости подачи воздуха в танк при обычных операциях, кроме случаев, когда необходимо произвести дегазацию такого танка;
- .3 продувку порожних грузовых танков для удаления паров углеводородов или других воспламеняющихся паров, с тем чтобы в процессе последующей дегазации внутри танка ни при каких условиях не создавалась воспламеняющаяся атмосфера;
- .4 подачу инертного газа в грузовые танки с производительностью, равной по меньшей мере 125% максимальной производительности разгрузки судна, выраженной в единицах объема. Для танкеров-химовозов и танкеров-химовозов/нефтепродуктовозов Администрация может разрешить применение систем инертного газа меньшей производительности при условии, что максимальная производительность выгрузки груза из грузовых танков, защищенных системой, будет ограничена 80% производительности подачи инертного газа; и
- .5 подачу в грузовые танки инертного газа с содержанием кислорода не более 5% по объему при любом требуемом расходе газа.

2.2.1.3 Материалы, используемые в системах инертного газа, должны быть пригодны к использованию по назначению. В частности, те компоненты, которые могут быть подвержены коррозионному воздействию газов и/или жидкостей, должны быть либо выполнены из коррозионностойкого материала, либо покрыты резиной, тканым стекловолокном на эпоксидном покрытии или другим равноценным материалом покрытия.

2.2.1.4 В качестве инертного газа может использоваться:

- .1 прошедший обработку дымовой газ от главных или вспомогательных котлов, или
- .2 газ от работающего на жидком топливе или газе газогенератора, или
- .3 газ от генераторов азота.

Администрация может разрешить применение систем, в которых используются инертные газы от одного или нескольких отдельных газогенераторов или от других источников, или от любого сочетания таких источников при условии обеспечения равноценного уровня безопасности. Такие системы, насколько это практически возможно, должны отвечать требованиям настоящей главы. Применение систем, использующих запасы углекислого газа, допускаться не

должно, если только Администрация не убедится в том, что опасность воспламенения вследствие образования статического электричества самой системой сведена к минимуму.

## **2.2.2 Меры по обеспечению безопасности**

2.2.2.1 Система инертного газа должна быть спроектирована таким образом, чтобы максимальное давление, создаваемое ею в любом грузовом танке, не превышало испытательного давления любого грузового танка.

2.2.2.2 Должно быть предусмотрено автоматическое выключение системы инертного газа и ее компонентов при достижении заданных предельных значений с учетом положений пунктов 2.2.4, 2.3.2 и 2.4.2.

2.2.2.3 На нагнетательном патрубке каждой генераторной установки должны быть предусмотрены соответствующие запорные устройства.

2.2.2.4 Система должна быть спроектирована таким образом, чтобы, если содержание кислорода превысит 5% по объему, инертный газ автоматически выводился в атмосферу.

2.2.2.5 Должны быть предусмотрены способы выведения установки инертного газа на устойчивый режим работы до начала выгрузки груза. Если для дегазации используются вентиляторы, их воздухозаборники должны быть снабжены заглушками.

2.2.2.6 Если установлен стопорный и спускной клапан двойного действия, при потере энергоснабжения система должна обеспечивать автоматическое закрытие стопорных клапанов и автоматическое открытие спускного клапана.

## **2.2.3 Компоненты системы**

### **2.2.3.1 Невозвратные устройства**

2.2.3.1.1 Для предотвращения обратного потока паров и жидкостей в установку инертного газа или в любые газобезопасные помещения должно быть установлено не менее двух невозвратных устройств.

2.2.3.1.2 Первым невозвратным устройством должен быть палубный водяной затвор мокрого, полусухого или сухого типа или стопорное и спускное устройство двойного действия. Допускается применение двух расположенных последовательно запорных клапанов с выпускным клапаном между ними, при условии что:

- .1 срабатывание клапана происходит автоматически. Сигнал(ы) на открытие/закрытие должен(ны) непосредственно генерироваться технологическими параметрами, такими как, например, поток инертного газа или перепад давления; и
- .2 имеется аварийно-предупредительная сигнализация на случай ошибочного срабатывания клапанов, например, рабочее состояние «остановка вентилятора» и «открытый(ые) впускной(ые) клапан(ы)» является аварийным состоянием.

2.2.3.1.3 Вторым невозвратным устройством должен быть невозвратный клапан или равноценное устройство, способное предотвращать обратный поток паров и жидкостей и установленное между палубным водяным затвором (или равноценным устройством) и первым ответвлением от магистрали инертного газа, соединяющим магистраль с грузовым танком. Оно должно быть оборудовано устройством принудительного закрытия. В качестве альтернативы устройству принудительного закрытия может быть установлен дополнительный клапан на участке между невозвратным клапаном и первым ответвлением, соединяющим магистраль с грузовыми танками, с целью обеспечения отсечения палубного водяного затвора или равноценного устройства от магистрали инертного газа, идущей к грузовым танкам.

2.2.3.1.4 В случае установки водяного затвора должна быть предусмотрена возможность его питания от двух отдельных насосов, каждый из которых должен обеспечивать бесперебойную подачу достаточного количества воды. Во всех случаях падения уровня воды в водяном затворе должна срабатывать звуковая и световая сигнализация.

2.2.3.1.5 Устройство затвора или равноценных устройств и относящейся к ним арматуры должно предотвращать обратный поток паров и жидкостей и обеспечивать надлежащую работу затвора в эксплуатационных условиях.

2.2.3.1.6 Должны быть приняты меры для защиты водяного затвора от замерзания, но таким образом, чтобы его непроницаемость не нарушалась в результате перегрева.

2.2.3.1.7 На каждом трубопроводе, связанном с подачей или отведением воды, и на каждой газоотводной трубе или трубке манометра, ведущих в газо-безопасные помещения, должен быть также установлен гидравлический затвор или другое одобренное устройство. Должны быть предусмотрены средства для предотвращения осушения таких затворов в результате образования вакуума.

2.2.3.1.8 Любой водяной затвор или равноценное устройство и гидравлические затворы должны предотвращать обратный поток паров и жидкостей в установку инертного газа при давлении, равном испытательному давлению грузовых танков.

2.2.3.1.9 Невозвратные устройства должны размещаться на палубе в грузовой зоне.

#### 2.2.3.2 Трубопроводы инертного газа

2.2.3.2.1 В нос от невозвратных устройств, требуемых пунктом 2.2.3.1, магистраль инертного газа может разветвляться на два трубопровода или более.

2.2.3.2.2 Магистраль инертного газа должна быть подсоединена к распределительным трубопроводам, ведущим к грузовым танкам. Распределительные трубопроводы инертного газа должны быть снабжены запорными клапанами или равноценными средствами управления отключением каждого танка. В случае установки запорных клапанов они должны быть снабжены запирающими устройствами. Система управления должна передавать точную информацию о рабочем состоянии таких клапанов по крайней мере на панель управления согласно требованиям пункта 2.2.4.

2.2.3.2.3 Должна существовать возможность отсоединения от магистрали инертного газа всех грузовых танков, в которые не подается инертный газ, посредством:

- .1 удаления съемных патрубков, клапанов или других секций трубопровода и заглушки концов труб; или
- .2 последовательного расположения двух глухих фланцев со средствами обнаружения протечки в трубу между двумя глухими фланцами; или
- .3 равноценных средств в соответствии с требованиями Администрации, которые обеспечивают по крайней мере такой же уровень защиты.

2.2.3.2.4 Должны быть предусмотрены средства для защиты грузовых танков от воздействия избыточного давления или вакуума, вызываемых температурными колебаниями и/или грузовыми операциями, когда грузовые танки отключены от магистралей инертного газа.

2.2.3.2.5 Системы трубопроводов должны быть спроектированы таким образом, чтобы предотвращать при всех нормальных условиях скопление в трубопроводах груза или воды.

2.2.3.2.6 Должно быть предусмотрено устройство для подключения магистрали инертного газа к внешнему источнику инертного газа. Устройство должно состоять из фланца с болтовыми соединениями под трубу номинальным диаметром 250 мм, изолированного от магистрали инертного газа с помощью клапана и расположенного в нос от невозвратного клапана. Конструкция фланца должна соответствовать надлежащему классу стандартов, принятых для конструкции других внешних соединений в системе грузовых трубопроводов судна.

2.2.3.2.7 Если между магистралью инертного газа и системой грузовых трубопроводов имеется соединение, должны быть приняты меры, обеспечивающие их надежное разобщение, учитывая возможность существования между ними значительных перепадов давления. Эти меры должны заключаться в установке либо двух запорных клапанов с возможностью безопасной вентиляции пространства между ними, либо съемного патрубка с соответствующими заглушками.

2.2.3.2.8 Клапан, отделяющий магистраль инертного газа от грузовой магистрали и устанавливаемый со стороны грузовой магистрали, должен быть невозвратным и оборудован средством принудительного закрытия.

2.2.3.2.9 Системы трубопроводов инертного газа не должны проходить через жилые и служебные помещения и посты управления.

2.2.3.2.10 На комбинированных судах в качестве устройства для отключения сливных цистерн, содержащих нефть или нефтяные остатки, от других танков должны использоваться глухие фланцы, устанавливаемые на весь период времени, когда перевозятся грузы, иные чем нефть, за исключением случаев, предусмотренных соответствующим разделом руководства, разработанного Организацией.

## **2.2.4 Устройства индикации и сигнализации**

2.2.4.1 Рабочее состояние системы инертного газа должно отображаться на панели управления.

2.2.4.2 Должны быть установлены приборы для непрерывной индикации и постоянной регистрации во время подачи инертного газа:

- .1 давления в магистралях инертного газа на участках, расположенных в нос от невозвратных устройств; и
- .2 содержания кислорода в инертном газе.

2.2.4.3 Устройства индикации и регистрации должны размещаться на посту управления грузовыми операциями, если таковой имеется. В случае отсутствия поста управления грузовыми операциями они должны находиться в месте, легко доступном для лица командного состава, ответственного за грузовые операции.

2.2.4.4 Кроме того, измерительные приборы должны быть установлены:

- .1 на ходовом мостике – для постоянной индикации давления, упомянутого в пункте 2.2.4.2.1, и давления в сливных цистернах комбинированных судов, когда эти цистерны отключены от магистрали инертного газа; и
- .2 на центральном посту управления механизмами или в машинном помещении – для индикации содержания кислорода, упомянутого в пункте 2.2.4.2.2.

### **2.2.4.5 Звуковая и световая сигнализация**

2.2.4.5.1 Должна быть установлена звуковая и световая сигнализация, основанная на спроектированной системе и указывающая на:

- .1 содержание кислорода, превышающее 5% по объему;
- .2 прекращение подачи энергии к устройствам индикации, упомянутым в пункте 2.2.4.2;
- .3 давление газа менее 100 мм водяного столба. Устройство аварийно-предупредительной сигнализации должно обеспечивать возможность постоянного мониторинга давления в сливных цистернах комбинированных судов;
- .4 высокое давление газа; и
- .5 прекращение подачи энергии к системе автоматического управления.

2.2.4.5.2 Сигнализация, требуемая пунктами 2.2.4.5.1.1, 2.2.4.5.1.3 и 2.2.4.5.1.5, должна быть установлена в машинном помещении и на посту управления грузовыми операциями, если таковой имеется, но в любом случае она должна находиться в таком месте, где сигналы могут быть немедленно приняты ответственными членами экипажа.

2.2.4.5.3 Должны быть предусмотрены система звуковой аварийно-предупредительной сигнализации, независимая от той, которая требуется пунктом 2.2.4.5.1.3, или автоматическое выключение грузовых насосов, срабатывающие при падении давления в магистрали инертного газа до заданных предельных значений.

2.2.4.5.4 Два датчика кислорода должны быть расположены в соответствующих местах в помещении или помещениях, в которых находится система инертного газа. Если содержание кислорода падает ниже 19%, эти датчики должны включить сигналы тревоги, которые должны быть видны и слышны внутри и снаружи помещения или помещений и должны быть расположены в таком месте, где они могут быть немедленно приняты ответственными членами экипажа.

### **2.2.5 Инструкции**

На судне должны иметься подробные инструкции, содержащие требования по эксплуатации, безопасности и техническому обслуживанию системы инертного газа, а также по предотвращению производственных рисков для здоровья персонала, связанных с системой инертного газа и ее использованием в системе грузовых танков. Эти инструкции должны включать указания по процедурам, которым необходимо следовать в случае неисправности или выхода из строя системы инертного газа.

## **2.3 Требования к системам инертного газа, использующим дымовые газы или генераторы инертного газа**

В отношении систем инертного газа, использующих дымовые газы или генераторы инертного газа, в дополнение к положениям пункта 2.2 применяются положения настоящего раздела.

### **2.3.1 Требования к системе**

#### **2.3.1.1 Генераторы инертного газа**

2.3.1.1.1 Генератор инертного газа должен быть снабжен двумя топливными насосами. Генераторы инертного газа должны снабжаться достаточным количеством соответствующего топлива.

2.3.1.1.2 Генераторы инертного газа должны быть расположены вне зоны грузовых танков. К помещениям, в которых находятся генераторы инертного газа, не должно быть прямого доступа из жилых и служебных помещений или постов управления, но они могут быть расположены в машинных помещениях. Если они не расположены в машинных помещениях, то отсек, в котором они находятся, должен быть отделен газонепроницаемой стальной переборкой и/или палубой от жилых и служебных помещений и постов управления. Такой отсек должен быть оснащен надлежащей системой искусственной нагнетательной вентиляции.

#### **2.3.1.2 Клапаны регулировки подачи газа**

2.3.1.2.1 На магистрали инертного газа должен быть установлен клапан регулировки подачи газа. Этот клапан должен автоматически закрываться в соответствии с требованиями пункта 2.2.2.2. Он должен также автоматически регулировать подачу инертного газа в грузовые танки в случае отсутствия средств автоматического регулирования расхода инертного газа.



2.3.1.2.2 Клапан регулировки подачи газа должен быть расположен у носовой переборки самого носового газобезопасного помещения, через которое проходит магистраль инертного газа.

#### *2.3.1.3 Устройства охлаждения и скрубберы*

2.3.1.3.1 Должны быть установлены средства для эффективного охлаждения газа в объеме, указанном в пункте 2.2.1.2, и удаления из него твердых частиц и продуктов сгорания серы. Устройства водяного охлаждения должны обеспечивать постоянную подачу достаточного количества воды без ущерба для каких-либо жизненно важных судовых систем. Также должен быть предусмотрен альтернативный источник подачи охлаждающей воды.

2.3.1.3.2 Должны быть установлены фильтры или равноценные устройства для сведения к минимуму количества воды, уносимой к вентиляторам инертного газа.

#### *2.3.1.4 Вентиляторы*

2.3.1.4.1 Должно быть установлено не менее двух вентиляторов инертного газа, обеспечивающих подачу в грузовые танки газа по меньшей мере в объеме, требуемом пунктом 2.2.1.2. Для систем, оснащенных генераторами инертного газа, Администрация может разрешить наличие только одного вентилятора, если эта система обеспечивает подачу в грузовые танки общего объема газа, требуемого пунктом 2.2.1.2, и если на судне имеется достаточное количество запасных частей к такому вентилятору и его двигателю, с тем чтобы обеспечить проведение любого ремонта вентилятора и его двигателя силами экипажа.

2.3.1.4.2 В случае обслуживания генераторов инертного газа нагнетательными вентиляторами должны быть предусмотрены устройства для сброса давления в целях предотвращения формирования избыточного давления на нагнетательной стороне вентилятора.

2.3.1.4.3 При наличии двух вентиляторов общая требуемая мощность системы инертного газа должна быть равномерно распределена между ними, и ни при каких условиях мощность одного вентилятора не должна составлять менее 1/3 общей требуемой мощности.

#### *2.3.1.5 Запорные клапаны инертных газов*

Для систем, использующих дымовые газы, на магистралях инертного газа между дымоходами котлов и скруббером дымовых газов должны быть установлены запорные клапаны. Эти клапаны должны быть снабжены индикаторами, показывающими, открыты они или закрыты, и должны быть приняты меры предосторожности, с тем чтобы обеспечить их газонепроницаемость и предотвратить попадание сажи на седла клапанов. Должны быть приняты меры, предотвращающие включение сажеобдувочного устройства, если открыт соответствующий клапан дымовых газов.

#### **2.3.1.6 Предотвращение утечки дымовых газов**

2.3.1.6.1 Особое внимание следует обратить на конструкцию и размещение скруббера и вентиляторов, а также относящихся к ним трубопроводов и арматуры, с тем чтобы не допустить утечки дымовых газов в закрытые помещения.

2.3.1.6.2 Для обеспечения безопасного технического обслуживания дополнительный водяной затвор или другие эффективные устройства, предотвращающие утечку дымовых газов, должны быть установлены между запорными клапанами дымовых газов и скруббером либо совмещены со впускным узлом скруббера.

#### **2.3.2 Устройства индикации и сигнализации**

2.3.2.1 В дополнение к требованиям пункта 2.2.4.2 во время работы системы постоянно должны быть предусмотрены средства для непрерывной индикации температуры инертного газа на нагнетательной стороне системы.

2.3.2.2 В дополнение к требованиям пункта 2.2.4.5 должна быть установлена звуковая и световая сигнализация, указывающая на:

- .1 недостаточную подачу жидкого топлива в генератор инертного газа, работающий на жидком топливе;
- .2 прекращение подачи энергии к генератору;
- .3 низкое давление воды или низкую скорость подачи воды к устройству охлаждения и скрубберу;
- .4 высокий уровень воды в устройстве охлаждения и скруббере;
- .5 высокую температуру газа;
- .6 выход из строя вентиляторов инертного газа; и
- .7 низкий уровень воды в водяном затворе.

#### **2.4 Требования к системам с генераторами азота**

В отношении систем инертного газа, использующих генераторы азота, в дополнение к положениям пункта 2.2 применяются положения данного раздела.

##### **2.4.1 Требования к системе**

2.4.1.1 Система должна быть снабжена одним или более компрессорами, которые могут создавать достаточное избыточное давление для обеспечения подачи общего объема газа, требуемого пунктом 2.2.1.2.

2.4.1.2 Должна быть установлена система очистки подаваемого воздуха для удаления свободной воды, частиц и следов жидкого топлива из сжатого воздуха.

2.4.1.3 Воздушный компрессор и генератор азота могут быть установлены в машинном отделении или в отдельном отсеке. Отдельный отсек и любое установленное оборудование должны рассматриваться как «прочее машинное

помещение» для целей пожарной безопасности. Если для генератора азота предусмотрен отдельный отсек, он должен быть оснащен независимой системой искусственной вытяжной вентиляции, обеспечивающей шесть воздухообменов в час. В отсек не должно быть прямого доступа из жилых и служебных помещений и постов управления.

2.4.1.4 Если устанавливается ресивер азота или буферный танк, он может быть размещен в выделенном отсеке, в отдельном отсеке, где находятся воздушный компрессор и генератор, в машинном отделении или в грузовой зоне. Если ресивер азота или буферный танк устанавливается в закрытом помещении, доступ в него должен осуществляться только с открытой палубы и входная дверь должна открываться наружу. Для такого отсека должна быть предусмотрена надлежащая независимая искусственная вентиляция вытяжного типа.

#### **2.4.2 Устройства индикации и сигнализации**

2.4.2.1 В дополнение к требованиям пункта 2.2.4.2 должны быть предусмотрены приборы для непрерывной индикации температуры и давления воздуха на всасывающей стороне генератора азота.

2.4.2.2 В дополнение к требованиям пункта 2.2.4.5 должна быть обеспечена звуковая и световая сигнализация, указывающая на:

- .1 выход из строя электрического нагревателя, если таковой имеется;
- .2 низкий уровень давления или потока подаваемого от компрессора воздуха;
- .3 высокую температуру воздуха; и
- .4 высокий уровень конденсата в автоматическом сливе сепаратора воды».

نسخة صادقة مصدقة من نصّ التعديلات على المدونة الدولية لظُم السلامة من الحرائق ، التي اعتمدها في 22 أيار/مايو 2014 لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثالثة والتسعين ، بموجب المادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 . ويرد هذا النصّ في مرفق القرار (MSC.367(93) ، 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2014年5月22日，在其第九十三届会议上，按照《1974年国际海上人命安全公约》第VIII(b)(iv)条通过、并载于第MSC.367(93)号决议附件中的《国际消防系统规则》修正案之核证无误副本，其正本交国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the International Code for Fire Safety Systems adopted on 22 May 2014 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-third 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.367(93), 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 applicables aux systèmes de protection contre l'incendie, adopté le 22 mai 2014 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, à sa quatre-vingt-treizième session, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, lequel figure en annexe à la résolution MSC.367(93) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

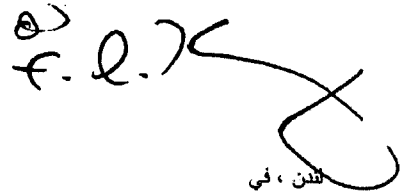
ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международному кодексу по системам пожарной безопасности, одобренных 22 мая 2014 года Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто третьей сессии в соответствии со статьей VIII b) iv) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.367(93), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios, adoptado el 22 de mayo de 2014 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 93º periodo de sesiones, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y que figura en el anexo de la resolución MSC.367(93), cuyo texto original ha sido depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

代表国际海事组织秘书长：

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

伦敦，  
London,  
Londres, le  
Лондон,  
Londres,

22 OCT 2015

J/11025 (A/C/E/F/R/S)