

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

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

AMENDMENTS² to the above-mentioned Convention

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

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

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

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

AMENDEMENTS² à la Convention susmentionnée

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

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

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

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

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

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

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

1 Chapitre II-1, règle 23

Une nouvelle règle 23-2 libellée comme suit est ajoutée après la règle 23 existante :

"Règle 23-2

Etanchéité de la coque et de la superstructure; prévention et contrôle des avaries.

(Cette règle s'applique à tous les navires à passagers dotés d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que définis à la règle 3 du chapitre II-2, si ce n'est que pour les navires construits avant le 22 octobre 1989, le paragraphe 2 sera appliqué le 22 octobre 1992 au plus tard).

1 Il faut prévoir sur la passerelle de navigation des indicateurs pour toutes les portes de bordé, toutes les portes de chargement et tous les autres dispositifs de fermeture qui, s'ils restaient ouverts ou mal fermés, risqueraient, de l'avis de l'Administration, d'entraîner un envahissement important d'un local de catégorie spéciale ou d'un espace roulier à cargaison. Le système d'indicateurs* doit être un système à sécurité intrinsèque et se déclencher si la porte n'est pas complètement fermée ou n'est pas assujettie. La source d'énergie du système d'indicateurs doit être indépendante de la source d'énergie utilisée pour manoeuvrer et assujettir les portes.

- * Il convient de se référer à la résolution MSC.11(55)¹, par laquelle le Comité a décidé que les navires construits avant le 22 octobre 1989 qui sont déjà équipés de systèmes d'indicateurs approuvés par l'Administration mais peut-être différents des indicateurs exigés par la présente règle ne devraient pas être obligés de les changer.

¹ International Maritime Organization, *Maritime Safety Committee, 55th Session*, MSC 55/25, 4 May 1988, p. 1 (publié en anglais seulement).

2 Des dispositifs tels qu'un système de télévision ou un système de détection des infiltrations d'eau doivent être mis en place de manière à indiquer à la passerelle de navigation toute infiltration par des portes d'étrave, des portes arrière ou par toute autre porte de chargement des cargaisons ou des véhicules qui risquerait d'entraîner un envahissement important des locaux de catégorie spéciale ou des espaces rouliers à cargaison.

3 Les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison doivent être surveillés soit par un service de ronde, soit au moyen d'un dispositif efficace tel qu'un système de télévision, de manière que l'on puisse observer tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé par des passagers lorsque le navire fait route."

2 Chapitre II-1, règle 42-1

Une nouvelle règle 42-1 libellée comme suit est ajoutée après la règle 42 :

"Règle 42-1

Eclairage de secours supplémentaire à bord des navires rouliers à passagers.

(Cette règle s'applique à tous les navires à passagers dotés d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que définis à la règle 3 du chapitre II-2, si ce n'est que pour les navires construits avant le 22 octobre 1989, cette règle sera appliquée le 22 octobre 1990 au plus tard).

Outre l'éclairage de secours prescrit à la règle 42.2 à bord de tous les navires à passagers dotés d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que définis à la règle II-2/3,

- .1 tous les locaux de réunion réservés aux passagers et toutes les coursives doivent être équipés d'un éclairage électrique supplémentaire capable de fonctionner pendant une période d'au moins trois heures lorsque toutes les autres sources d'énergie électrique ont cessé de fonctionner et quelle que soit la gîte du navire. L'éclairage fourni doit permettre de voir facilement l'accès des moyens d'évacuation. La source d'énergie pour l'éclairage

supplémentaire doit être une batterie d'accumulateurs située à l'intérieur de l'élément d'éclairage et rechargée en permanence, lorsque cela est possible, à partir du tableau de secours. A titre de variante, l'Administration peut accepter un autre moyen d'éclairage qui soit au moins aussi efficace. L'éclairage supplémentaire doit fonctionner de telle manière que toute défaillance de la lampe soit immédiatement apparente. Toutes les batteries d'accumulateurs en service doivent être remplacées de temps à autre en fonction de la durée de vie spécifiée pour les conditions ambiantes dans lesquelles elles sont utilisées; et

- .2 une lampe portative alimentée par une batterie rechargeable doit être prévue dans toutes les coursives des locaux de l'équipage, les espaces récréatifs et les locaux de travail qui sont normalement occupés, à moins qu'un éclairage de secours supplémentaire tel que prescrit à l'alinéa .1 soit prévu."
-