

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

AMENDMENTS to the above-mentioned Convention

The amendments were adopted on 28 October 1988 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization, in accordance with article VIII (b) (iv) of the Convention.

They came into force for all Parties to the Convention on 29 April 1990, i.e., six months after the date (28 October 1989), determined by the Maritime Safety Committee, on which date they were deemed to have been accepted, 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: English, French, Russian, Spanish and Chinese.

Registered by the International Maritime Organization on 23 May 1990.

AMENDEMENTS à la Convention susmentionnée

Les amendements ont été adoptés le 28 octobre 1988 par le 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 à l'égard de toutes les Parties à la Convention le 29 avril 1990, soit six mois après la date (28 octobre 1989) fixée par le Comité pour la sécurité maritime, date à laquelle ils ont été considérés comme acceptés, aucune objection de la part 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 la Convention.

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

Enregistré par l'Organisation maritime internationale le 23 mai 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, p. 391 (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 (rectification of authentic English text), 1371, 1372, 1391, 1402, 1406, 1408, 1419, 1428, 1431, 1432, 1433, 1456, 1484, 1492, 1515, 1522, 1555 and 1558.

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, p. 402 (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 (rectification du texte authentique anglais), 1371, 1372, 1391, 1402, 1406, 1408, 1419, 1428, 1431, 1432, 1433, 1456, 1484, 1492, 1515, 1522, 1555 et 1558.

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

1. Chapitre II-1, règle 8

Stabilité des navires à passagers après avarie

Le texte suivant est inséré après le titre :

"(Les dispositions des paragraphes 2.3, 2.4, 5 et 6.2 s'appliquent aux navires à passagers construits le 29 avril 1990 ou après cette date, et les dispositions des paragraphes 7.2, 7.3 et 7.4 s'appliquent à tous les navires à passagers.)"

Le texte actuel du paragraphe 2.3 est remplacé par ce qui suit :

"2.3 La stabilité requise au stade final de l'envahissement après avarie, et après équilibrage s'il existe des dispositifs d'équilibrage, doit être déterminée de la manière suivante :

2.3.1 La courbe des bras de levier de redressement résiduels positifs doit avoir un arc minimal de 15° au-delà de la position d'équilibre.

2.3.2 L'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement, mesurée à partir de l'angle d'équilibre jusqu'au plus petit des angles ci-après, doit être égale à au moins 0,015 m-rad :

.1 l'angle auquel l'envahissement progressif se produit;

.2 22° (mesurés à partir de la position droite) dans le cas de l'envahissement d'un compartiment, ou

27° (mesurés à partir de la position droite) dans le cas de l'envahissement simultané de deux ou plusieurs compartiments adjacents.

2.3.3 Un bras de levier de redressement résiduel doit être calculé dans l'arc spécifié au paragraphe 2.3.1, compte tenu du plus grand des moments d'inclinaison suivants :

- .1 moment d'inclinaison dû au rassemblement des passagers sur un bord du navire;
- .2 moment d'inclinaison dû à la mise à l'eau de toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs sur un bord du navire;
- .3 moment d'inclinaison dû à la pression du vent;

à l'aide de la formule suivante :

$$GZ \text{ (en mètres)} = \frac{\text{moment d'inclinaison}}{\text{déplacement}} + 0,04$$

Toutefois, en aucun cas ce bras de levier de redressement ne doit être inférieur à 0,10 m.

2.3.4 Pour le calcul des moments d'inclinaison aux termes du paragraphe 2.3.3, on part des hypothèses ci-après :

- .1 Moments dus au rassemblement des passagers :
 - .1.1 quatre personnes par mètre carré;
 - .1.2 masse de 75 kg par passager;
 - .1.3 répartition des passagers sur les surfaces de pont disponibles sur un bord du navire sur les ponts où sont situés les postes de rassemblement et de manière à obtenir le moment d'inclinaison le plus défavorable.
- .2 Moments dus à la mise à l'eau de toutes les embarcations et de tous les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs sur un bord du navire :
 - .2.1 on suppose que toutes les embarcations de sauvetage et tous les canots de secours installés sur le bord du côté duquel le navire s'est incliné après avoir subi une avarie sont débordés avec leur plein chargement et prêts à être mis à la mer;

- .2.2 pour les embarcations de sauvetage qui sont conçues pour être mises à l'eau avec leur plein chargement depuis la position d'arrimage, on prend le moment d'inclinaison maximal au cours de la mise à l'eau;
 - .2.3 on suppose qu'un radeau de sauvetage avec son plein chargement est attaché à chaque bossoir sur le bord du côté duquel le navire s'est incliné après avoir subi l'avarie et qu'il est débordé prêt à être mis à la mer;
 - .2.4 les personnes qui ne se trouvent pas dans les engins de sauvetage débordés ne contribuent pas à augmenter le moment d'inclinaison ou le moment de redressement;
 - .2.5 on suppose que les engins de sauvetage sur le bord du navire opposé à celui du côté duquel le navire s'est incliné se trouvent en position d'arrimage.
- .3 Moments d'inclinaison dus à la pression du vent :
- .3.1 on suppose que la pression du vent est de 120 N/m^2 ;
 - .3.2 l'aire utilisée est la projection de l'aire latérale du navire située au-dessus de la flottaison correspondant à l'état intact;
 - .3.3 le bras du moment d'inclinaison est la distance verticale comprise entre un point situé à la moitié du tirant d'eau moyen correspondant à l'état intact et le centre de gravité de l'aire latérale."

Le nouveau paragraphe 2.4 ci-après est ajouté à la suite du paragraphe 2.3 existant :

"2.4 Aux stades intermédiaires de l'envahissement, le bras de levier de redressement maximal doit être d'au moins 0,05 m et l'arc des bras de levier de redressement positifs doit être d'au moins 7 degrés. Dans tous les cas, on suppose qu'il y a une seule brèche dans la coque et une seule carène liquide."

A la troisième phrase du paragraphe 5, le membre de phrase ci-après est supprimé : "de même que la bande maximale atteinte avant la mise en jeu des mesures d'équilibrage".

Après la troisième phrase du paragraphe 5, la nouvelle phrase suivante est insérée :

"L'angle maximal d'inclinaison après envahissement mais avant équilibrage ne doit pas être supérieur à 15 degrés."

Le texte existant du paragraphe 6.2 est remplacé par ce qui suit :

"Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, l'angle d'inclinaison en cas d'envahissement d'un seul compartiment ne doit pas dépasser 7 degrés. En cas d'envahissement simultané de deux compartiments adjacents ou plus, un angle d'inclinaison de 12 degrés peut être autorisé par l'Administration."

Le paragraphe 7 existant est renuméroté et devient le paragraphe 7.1.

Les nouveaux paragraphes 7.2, 7.3 et 7.4 ci-après sont insérés à la suite du nouveau paragraphe 7.1 :

"7.2 Les données destinées à permettre au capitaine d'assurer une stabilité à l'état intact suffisante, dont il est question au paragraphe 7.1, doivent comprendre des renseignements donnant soit la hauteur maximale admissible du centre de gravité du navire au-dessus de la quille (KG), soit la distance métacentrique minimale admissible (GM), pour une gamme de tirants d'eau ou de déplacements suffisante pour couvrir toutes les conditions d'exploitation. Ces renseignements doivent refléter l'influence de diverses assiettes compte tenu des limites d'exploitation.

7.3 Les échelles de tirants d'eau doivent être marquées de façon bien visible à l'avant et à l'arrière de chaque navire. Lorsque les marques de tirants d'eau ne sont pas placées à un endroit où elles sont facilement lisibles, ou lorsqu'il est difficile de les lire en raison des contraintes d'exploitation liées au service particulier assuré, le navire doit aussi être équipé d'un dispositif fiable de mesure du tirant d'eau permettant de déterminer les tirants d'eau à l'avant et à l'arrière.

7.4 Après le chargement du navire et avant son appareillage, le capitaine doit déterminer l'assiette et la stabilité du navire et aussi vérifier et indiquer par écrit que le navire satisfait aux critères de stabilité énoncés dans les règles pertinentes. A cette fin, l'Administration peut accepter l'utilisation d'un calculateur électronique de chargement et de stabilité ou d'un dispositif équivalent."

2. Chapitre II-1, règle 20-1

Une nouvelle règle 20-1 libellée comme suit est ajoutée après la règle 20 existante :

"Règle 20-1

Fermeture des portes de chargement de la cargaison

- 1 Cette règle s'applique à tous les navires à passagers.
- 2 Les portes ci-après, qui sont situées au-dessus de la ligne de surimmersion, doivent être fermées et verrouillées avant que le navire n'entreprenne une traversée et le rester jusqu'à ce que le navire se trouve à son poste d'amarrage suivant :
 - .1 portes de chargement situées dans le bordé extérieur ou dans les cloisons extérieures des superstructures fermées;
 - .2 visières d'étrave situées dans les emplacements énumérés au paragraphe 2.1;
 - .3 portes de chargement situées dans la cloison d'abordage;
 - .4 rampes étanches aux intempéries constituant un autre système de fermeture que ceux qui sont définis aux paragraphes 2.1 à 2.3 compris.

Dans le cas où une porte ne peut être ouverte ou fermée pendant que le navire est à quai, ladite porte peut être ouverte ou laissée ouverte pendant que le navire s'approche ou s'éloigne du poste d'amarrage, à condition qu'il n'en soit éloigné que dans la mesure nécessaire pour permettre de manoeuvrer la porte. La porte d'étrave intérieure doit être maintenue fermée dans tous les cas.

3 Nonobstant les prescriptions des paragraphes 2.1 et 2.4, l'Administration peut autoriser que certaines portes soient ouvertes, à la discrétion du capitaine, dans la mesure où l'exigent l'exploitation du navire ou l'embarquement et le débarquement des passagers, lorsque le navire se trouve à un mouillage sûr et à condition que sa sécurité ne soit pas compromise.

4 Le capitaine doit veiller à la mise en oeuvre d'un système efficace de contrôle et de notification de la fermeture et de l'ouverture des portes visées au paragraphe 2.

5 Le capitaine doit s'assurer, avant que le navire n'entreprenne une traversée, que les heures auxquelles les portes ont été fermées pour la dernière fois, ainsi qu'il est spécifié au paragraphe 2, et l'heure de toute ouverture de certaines portes, conformément au paragraphe 3, sont consignées dans le journal de bord, comme prescrit à la règle II-1/25."

3. Chapitre II-1, règle 22

Renseignements sur la stabilité des navires à passagers et
des navires de charge

Le nouveau paragraphe 3 ci-après est inséré à la suite du paragraphe 2 existant :

"3 A des intervalles périodiques ne dépassant pas cinq ans, tous les navires à passagers doivent être soumis à une visite à l'état léger qui doit permettre de vérifier tout changement du déplacement à l'état léger ou de la position du centre longitudinal de gravité. Le navire doit subir un nouvel essai de stabilité chaque fois que l'on constate ou que l'on prévoit un écart de plus de 2 % pour le déplacement à l'état léger ou de plus de 1 % de L pour la position du centre longitudinal de gravité par rapport aux renseignements de stabilité approuvés."

Les mots ci-après sont insérés à la fin de la première ligne du paragraphe 3 existant :

"prescrit au paragraphe 1".

Les paragraphes 3 et 4 existants sont renumérotés et deviennent les paragraphes 4 et 5.