



**EUROPA-PARLAMENTET
EUROPÄISCHES PARLAMENT
EUROPEAN PARLIAMENT
PARLEMENT EUROPEEN
PARLAMENTO EUROPEO
EUROPEES PARLEMENT**

Generalsekretariatet
Generalsekretariat
Secretariat
Secrétariat Général
Segretariato Generale
Secretariaat Generaal

Generaldirektoratet for Forskning og Dokumentation
Generaldirektion Wissenschaft und Dokumentation
Directorate General for Research and Documentation
Direction Générale de la Recherche et de la Documentation
Direzione Generale della Ricerca e della Documentazione
Directoraat-generaal Onderzoek en Documentatie

**UNDERSØGELSER OG DOKUMENTATION
SAMMLUNG WISSENSCHAFT UND DOKUMENTATION
RESEARCH AND DOCUMENTATION PAPERS
DOSSIERS DE RECHERCHE ET DOCUMENTATION
DOSSIERS DI RICERCA E DOCUMENTAZIONE
DOSSIERS ONDERZOEK EN DOCUMENTATIE**

Serie for regionalpolitik og transport nr.
Reihe Regionalpolitik und Verkehr Nr.
Regional policy and transport Series No.
Série politique régionale et transports n^o
Serie politica regionale e trasporti n.
Serie regionaal beleid en vervoer nr.

8



Aftalen mellem forskellige søfartsmyndigheder om overholdelse af de tekniske forskrifter på handelsskibe

Übereinkommen zwischen verschiedenen Seeschifffahrts-Behörden über die Einhaltung der technischen Vorschriften auf Handelsschiffen

Agreement between certain maritime authorities on the maintenance of standards on merchant ships

Entente entre certaines autorités maritimes sur le maintien des normes techniques à bord des navires de commerce

Convenzione sul rispetto delle disposizioni tecniche da applicarsi sulle navi da trasporto

Overeenkomst tussen verschillende zeescheepvaartautoriteiten inzake de naleving van technische voorschriften op koopvaardij schepen

maj
Mai
May

1978

mai
maggio
Mei

"Aftalen mellem forskellige søfartsmyndigheder om overholdelse af de tekniske forskrifter på handelsskibe" blev undertegnet den 2. marts 1978 i Haag af repræsentanter for de pågældende myndigheder i Belgien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Nederlandene, Norge, Sverige og Det forenede Kongerige. Der fastsættes her bestemmelser med henblik på at sikre overholdelsen af en række internationale aftaler om mindstenormer på skibe, hvilket skal bidrage til bekæmpelsen af de såkaldte "sub-standard"-skibe i hele nordsøområdet. De pågældende myndigheder vil fra den 1. juli 1978 foretage kontrolbesøg på skibe - udført som stikprøver eller på grundlag af mistanke eller anmeldelse - uanset hvilket flag, disse sejler under. Konstateres der overtrædelser, skal de pågældende skibe holdes tilbage, indtil manglerne er afhjulpet. Overtrædelserne indberettes endvidere til det i henhold til aftalen oprettede sekretariat i Haag, som underretter alle implicerede.

Bilagene til aftalen indeholder en fortegnelse over de tekniske bestemmelser, der skal kontrolleres: det drejer sig om besætningens og skibsofficerers mindstealder og kvalifikationsbeviser, om levnedsmiddelforsyningen, om sundhedsforanstaltninger, besætningens indkvartering og skibets sikkerhedsudstyr. Denne aftale omhandler altså hovedsagelig de såkaldte "sociale forskrifter", som dog i en række tilfælde kan have væsentlig indflydelse på skibets tekniske konstruktion.

Såvel den engelske som den franske version af aftalens tekst er bindende (i den foreliggende udgave: se side 1 for den engelske version og side 11 for den franske version).

Das "Übereinkommen zwischen verschiedenen Seeschiffahrts-Behörden über die Einhaltung der technischen Vorschriften auf Handelsschiffen" wurde am 2. März 1978 in Den Haag von Vertretern der zuständigen Behörden aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und dem Vereinigten Königreich unterzeichnet. Es sieht Maßnahmen zur Durchsetzung der Einhaltung verschiedener internationaler Abkommen über Minimum-Standards auf Seeschiffen vor, und soll insofern zur Bekämpfung der sogenannten "Sub-Standard-Schiffe" im gesamten Raum der Nordsee dienen. Die beteiligten Behörden werden ab 1. Juli 1978 auf Seeschiffen unter allen Flaggen Kontrollen entweder als Stichproben oder auf Verdacht oder Anzeige hin durchführen. Werden Verstöße festgestellt, so sollen die betreffenden Seeschiffe an der Weiterfahrt gehindert werden, bis die Mängel behoben sind. Ferner werden die Beanstandungen dem für diese Übereinkunft eingerichteten Sekretariat in Den Haag mitgeteilt, das alle Beteiligten unterrichtet.

Die Anlage zu dem Übereinkommen führt die technischen Bestimmungen auf, die kontrolliert werden sollen: Es handelt sich um Minimum-Alter und Befähigungsnachweise der Besatzung und Schiffsführung, Lebensmittelversorgung, Gesundheitsvorkehrungen, Unterkünfte der Besatzung und Sicherheitseinrichtungen. Hauptsächlich geht es in diesem Abkommen also um sogenannte "soziale Vorschriften", von denen jedoch einige auch wesentliche Auswirkungen auf die technische Konstruktion des Schiffes haben können.

Der englische und französische Text dieser Übereinkunft sind in gleicher Weise bindend. (In der vorliegenden Ausgabe siehe englischen Text ab Seite 1, französischen Text ab Seite 11).

An "agreement between certain maritime authorities on the maintenance of standards on merchant ships" was signed on 2 March 1978 at The Hague by representatives of the competent authorities from Belgium, Denmark, France, Germany, the Netherlands, Sweden and the United Kingdom. It lays down measures for enforcing the observance of various international conventions on minimum standards on sea-going ships and is thus intended to deal with the problem of substandard ships in the entire North Sea area. From 1 July the participating authorities will carry out inspections of ships sailing under all flags either in spot checks or as a follow-up to suspicions or information received. If infringements are detected, the ship concerned will be forbidden to pursue its voyage until the defects have been made good. Furthermore, the details will be sent to a secretariat established at The Hague under the agreement; the secretariat will then forward them to the other national authorities taking part.

The annex to the agreement lists the technical points to be inspected. These concern the minimum age and qualifications of the crew and officers, food supplies, health precautions, crews' quarters and safety devices. This convention is thus primarily concerned with 'social provisions' but these can of course substantially affect the technical design of ships.

The English and French texts of this agreement are equally binding. (The English text begins on page 1, the French text on page 11).

Le 2 mars 1978, des représentants des autorités compétentes de la Belgique, du Danemark, de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Norvège, de la Suède et du Royaume-Uni ont signé à La Haye l'"entente entre certaines autorités maritimes sur le maintien des normes techniques à bord des navires de commerce". Cet accord prévoit les mesures relatives au respect de différents accords internationaux concernant les normes minimum à bord des navires maritimes et doit donc permettre de lutter contre ce qu'on appelle les "navires sub-standard" (navires non conformes aux normes) dans l'ensemble de la mer du Nord. A partir du 1er juillet 1978, les autorités signataires exerceront des contrôles sur les navires de tous pavillons, soit par sondages soit à la suite de soupçons ou d'indications. En cas d'infraction, les navires intéressés seront interdits à la circulation jusqu'à ce qu'il soit remédié aux carences constatées. En outre, les réclamations seront communiquées au secrétariat créé à La Haye pour cet accord qui informe tous les intéressés.

L'annexe à l'accord énumère les dispositions techniques qui doivent être contrôlées, à savoir l'âge minimum et les certificats d'aptitude de l'équipage et du commandement, l'approvisionnement en denrées alimentaires, les mesures sanitaires, le logement de l'équipage et les installations de sécurité. Cet accord porte donc essentiellement sur ce qu'on appelle les "dispositions sociales", dont certaines peuvent toutefois influencer de manière décisive sur les aménagements techniques du navire.

Les textes anglais et français de cet accord font tous deux foi (voir le texte anglais à partir de la page 1 et le texte français à partir de la page 11).

La "convenzione sul rispetto delle disposizioni tecniche da applicarsi sulle navi da trasporto" è stato firmato il 2 marzo 1978 all'Aia da rappresentanti dalle varie autorità competenti per la navigazione marittima del Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia e Regno Unito. Tale convenzione prevede misure atte a ottenere il rispetto dei vari accordi internazionali sulle norme minime imposte alle navi, e il suo scopo è di contribuire alla lotta contro i battelli che non soddisfano i requisiti minimi richiesti per la navigazione nell'area del Mare del Nord. A partire dal 1° luglio 1978 le autorità interessate eseguiranno sul le navi battenti tutte le bandiere dei controlli sia secondo il metodo del campione, sia su semplice sospetto o denuncia. In caso di infrazioni, alle navi incriminate verrà inibita la prosecuzione del viaggio fino a quando le carenze constatate non saranno eliminate. Inoltre, le infrazioni consta tate saranno comunicate al segretariato posto in essere per questa convenzione all'Aia, il quale informerà tutti gli interessati.

L'allegato alla convenzione elenca le disposizioni tecniche che dovranno essere controllate: si tratta dell'età minima e dei titoli di abilitazione dell'equipaggio e dei comandanti, l'approvvigionamento alimentare, le precauzioni sanitarie, l'alloggio dell'equipaggio e i dispositivi di sicurezza. Questa convenzione contempla dunque soprattutto "disposizioni sociali", di cui tuttavia alcune possono avere notevoli ripercussioni sulla costruzione tecnica della nave.

I testi inglese e francese di questa convenzione sono a pari titolo vincolanti (nella presente edizione si confronti il testo inglese dalla pagina 1 e il testo francese dalla pagina 11).

De "Overeenkomst tussen verschillende zeescheepvaartautoriteiten inzake de naleving van technische voorschriften op koopvaardij schepen" werd op 2 maart 1978 in Den Haag ondertekend door vertegenwoordigers van de verantwoordelijke autoriteiten uit België, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Noorwegen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk. Deze overeenkomst voorziet in maatregelen om de naleving van verschillende internationale overeenkomsten inzake minimumnormen voor zeeschepen te bewerkstelligen en heeft tot doel zogenaamde "substandaardschepen" uit het gehele Noordzeegebied te weren. Met ingang van 1 juli 1978 zullen de betrokken autoriteiten op alle zeeschepen, onafhankelijk van de vlag waaronder zij varen, controle uitoefenen, en wel door middel van steekproeven of op grond van verdenking of aangifte. Indien een overtreding wordt geconstateerd, worden de betrokken zeeschepen zolang belet hun reis voort te zetten, totdat de gebreken uit de weg zijn geruimd. Voorts worden de gebreken medegedeeld aan het voor deze overeenkomst opgerichte secretariaat in Den Haag, dat alle betrokken instanties op de hoogte stelt.

In de bijlage van deze overeenkomst worden de technische voorschriften genoemd op de naleving waarvan moet worden toegezien: minimum leeftijds-grens en bekwaamheidsattesten van bemanning en scheepsofficieren, levensmiddelenvoorziening, gezondheidsvoorzieningen, accommodatie voor de bemanning en veiligheidsvoorzieningen. Het gaat in deze overeenkomst dus hoofdzakelijk om zogenaamde "sociale voorschriften", waarvan sommige echter ook van groot belang voor de technische constructie van het schip kunnen zijn.

De Engelse en Franse tekst van deze overeenkomst zijn in dezelfde mate bindend. (In de onderhavige uitgave: Engelse tekst blz. 1 e.v.; Franse tekst blz. 11 e.v.).

Memorandum of Understanding
between certain Maritime Authorities on the Maintenance of Standards
on Merchant Ships

Preamble

The competent maritime Authorities of Belgium, Denmark, France, the Federal Republic of Germany, the Netherlands, Norway, Sweden and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, hereinafter referred to as "the Authorities",

having regard to:

the Resolution concerning Standards on Merchant Ships, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation in its 62nd (Maritime) Session on the 29th of October 1976.

The Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976, Chapter 1, Regulation 19, of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960.

the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Article 21 of the International Convention on Load Lines, 1966,

IMCO-MSC/Circ. 219, dated 20 December 1976: Procedures and Guidelines for the Control of Ships,

HAVE REACHED THE FOLLOWING UNDERSTANDING

Section 1

- i Each Authority will maintain the general surveillance as described in this Memorandum on seagoing ships, whatever their nationality, engaged in the transport of cargo or passengers for the purpose of trade or employed for any other commercial purpose, calling at its ports or using its inland waters.
- ii The general surveillance will be aimed at ensuring that the requirements of the Annex to this Memorandum which derive from various international agreements, are met and at ensuring that on board the ship no conditions exist, which are clearly hazardous to safety or health.
- iii Each Authority will maintain this general surveillance in as far as the national legislation and the competence of the Authority so permit.

Section 2

The term "seagoing ship" means a ship other than those which ply exclusively in inland waters or in waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply, with the exception of:

- a) ships primarily propelled by sail, whether or not they are fitted with auxiliary engines;
- b) ships engaged in fishing or in whaling or in similar pursuits;
- c) oil rigs and drilling platforms, when in a fixed position on the drilling or exploration location.

Section 3

In applying the provisions of Section 1, an Authority will select ships at random for inspection or investigation.

An inspection or investigation will be carried out in any case where a complaint is received from a member of the crew or representatives of the crew or from any other source, and there is doubt as to the compliance with the requirements of the Annex to this Memorandum, or to the conditions of safety or health on board the ship.

Section 4

In the case of failure to comply with the requirements of the Annex to this Memorandum the Authority will as soon as possible notify the flag state or its nearest maritime, diplomatic or consular representative.

In the case of deficiencies resulting from non-compliance with the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, or with the International Convention on Load Lines, 1966, the procedures set out in those Conventions and in IMCO-MSC/Circ. 219, dated 20 December 1976: Procedures and Guidelines for the Control of Ships, will apply.

Section 5

The Authority concerned will take such steps within its power as will ensure the rectification of any deficiencies which are found to be clearly hazardous to safety or health and if need be detain the ship for that purpose.

If the deficiencies cannot be remedied in the port of inspection or investigation or, if for any other reason the Authority concerned deems it unreasonable to detain the ship at that port, it may allow her to proceed to another port, having regard to the circumstances of the voyage and provided that the ship can proceed to sea without danger to the passengers or the crew.

In that case the Authority concerned will as soon as possible notify the other Authorities about the name of the ship and her probable destination.

Section 6

The Authorities will assist each other in every possible way in the implementation of the preceding Sections.

For communication purposes, use will be made of the Address List, attached to this Memorandum.

In order that it may be kept up-to-date, each Authority will notify the Secretariat, mentioned in Section 9, of any change in the Address List.

Section 7

The Authorities will send to the Secretariat reports containing information on the control activities in the ports concerned, on the major deficiencies found during inspection or investigation, and on the measures that have been taken in connection therewith.

The reports will consist of:

- a) reports on deficiencies with regard to matters covered by the requirements of the Annex to this Memorandum;
- b) copies of the reports sent to IMCO according to Regulation 19 of Chapter 1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, and Article 21 of the International Convention on Load Lines, 1966.

The reports will be drafted in accordance with the forms attached to this Memorandum.

On the basis of such reports, the Secretariat will twice a year, before the 1st of February and before the 1st of August, circulate summary reports among the Authorities.

Section 8

At least once a year a Committee of Experts of the Authorities will discuss the reports mentioned in the preceding Section.

During their discussions the Committee will give attention to the effect of the control activities of the Authorities and the effectiveness of the requirements of the Annex to this Memorandum and the IMCO control procedures.

When necessary the Committee will submit to the Authorities proposals for an adjustment or amendment of this Memorandum, of its application or of the requirements of the Annex to this Memorandum.

Section 9

A permanent Secretariat will be set up for the purpose of the preparation and the distribution of summary reports among the Authorities, of making the necessary arrangements for the meetings of the Committee of Experts or any meeting the Authorities might wish to have in connection with this Memorandum, its application or any amendments proposed therein.

The Secretariat will have its office in The Hague and will be staffed by the Directorate-General of Shipping.

Section 10

This Memorandum is without prejudice to the rights and obligations of the Authorities under any international agreement or under their national law.

Section 11

This Memorandum will take effect as from the 1st of July 1978.

Section 12

The English and French versions of the text of this Memorandum are equally authoritative.

Signed at The Hague in the English and French languages, this second day of March 1978.

For the Maritime Authority of Belgium:
Pour l'autorité maritime de la Belgique:

P. Vandenstein, Director of Shipping

For the Maritime Authority of Denmark:
(with the exception of Greenland and the Faroe Islands)
Pour l'autorité maritime du Danemark:
(à l'exception du Groenland et des îles Feroe)

T. Madsen, Head of the Government Ships Inspection Service

For the Maritime Authority of France:
Pour l'autorité maritime de la France:

J. Rivayran, Sous-Directeur des Gens de Mer et de la
Navigation Maritime

For the Maritime Authority of the Federal Republic of Germany:
Pour l'autorité maritime de la République Fédérale d'Allemagne:

Werner Franz, Referatsleiter im Bundesministerium für Verkehr

Dr. Rolf Schwedes, Referatsleiter im Bundesministerium für Arbeit
und Sozialordnung

For the Maritime Authority of the Netherlands:
Pour l'autorité maritime des Pays-Bas:

Drs. H.J.H. Janssen, Director-General of Shipping

For the Maritime Authority of Norway:
Pour l'autorité maritime de la Norvège:

Modolv Hareide, Director General of Shipping and Navigation

For the Maritime Authority of Sweden:
Pour l'autorité maritime de la Suède:

Lennart Johansson, Director General of the Administration of
Shipping and Navigation

For the Maritime Authority of the Government of the United
Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Pour l'autorité maritime du gouvernement du Royaume-Uni de
Grande-Bretagne et de d'Irlande du Nord:

John N. Archer, Under Secretary Marine Division, Department of Trade

Annex

to the Memorandum of Understanding between certain Maritime
Authorities on the Maintenance of Standards on Merchant Ships

Minimum Age

1. Children under the age of fourteen shall not be employed or work on a seagoing ship.
2. If a child under the age of fourteen years is found to be on board a seagoing ship the surveyor, when in doubt, may require proof that the child concerned is not a member of the crew.
3. The provisions of paragraphs 1 and 2 do not apply to employment of, or work done by children
 - a. on a ship on which only members of the same family are employed;
 - b. on a school ship or training ship, provided that the master of the ship can submit documents issued by the flag state, to the effect that the employment or work is approved and supervised by public authority, and that the ship is solely in use for training purposes.

Certificates of Competency

4. On a seagoing ship the master, the navigating officer in charge of a watch, the chief engineer and the engineer officer in charge of a watch, shall hold a certificate of competency to perform the duties connected with their functions, issued or approved by the public authority of the flag state.
5. For the purpose of paragraph 4. the term
 - "master" means: any person having command or charge of a seagoing ship;
 - "navigating officer in charge of a watch" means: any person, other than a pilot, designated to be actually in charge of the navigation or manoeuvring of a seagoing ship;
 - "chief engineer" means: any person permanently responsible for the mechanical propulsion of a seagoing ship;
 - "engineer officer in charge of a watch" means: any person designated to be actually in charge of the running of the engines.

In the periodically unmanned condition of the engine room the designated duty engineer officer shall be regarded as such.
6. The provision of paragraph 4 does not apply to ships of less than 200 gross register tons, in respect of which proof can be submitted that the public authority of the flag state has decided that, having regard to the duration of the voyage and the technical equipment of the ship, the master, the navigating officer in charge of a watch are not required to hold a certificate of competency.

Food and Catering

7. Any seagoing ship shall have on board food and water supplies which, having regard to the size of the crew and the duration and the nature of the voyage, are suitable in respect of quantity and quality.
8. All spaces and equipment for the storage and handling of food and water, and the galley and other equipment for the preparation and service of meals, shall be maintained in such a manner as to permit the service of proper meals to the members of the crew.
9. The ventilation, lighting, water system, and other equipment of galleys and other catering department spaces on board, including store rooms and refrigerated chambers, shall be maintained in such a manner as to ensure the health and safety of the members of the crew.

Medical Examination

10. A person who is employed in any capacity on board a seagoing ship of 200 gross register tons or over shall hold a medical certificate, signed by a person authorized by the competent authority of the flag state to issue such certificates.
11. A medical certificate is not required for:
 - a. a pilot (not being a member of the crew);
 - b. persons employed on board by an employer other than the shipowner, except radio officers or operators in the service of a wireless telegraphy company;
 - c. travelling dockers (longshoremen), not being members of the crew;
 - d. persons employed in ports who are not ordinarily employed at sea.
12. The medical certificate shall attest in particular, that the person concerned is not suffering from any disease likely to be aggravated by, or to render him unfit for, service at sea or likely to endanger the health of other persons on board.

If the person concerned is an officer, the medical certificate shall, in addition to the matters already mentioned, attest that his eyesight and hearing and, if he is an officer in the deck department or an officer performing watch keeping duties, his colour vision are all satisfactory.

In addition to the above the medical certificate for deck ratings performing watchkeeping duties shall attest that his eyesight, colour vision, and hearing are satisfactory.
13. The medical certificate shall not be older than two years or, as regards colour vision, not older than six years as from the date of issue.

C r e w A c c o m m o d a t i o n

14. Except as otherwise provided all seagoing ships, not being tugs, of 200 gross register tons and over, shall comply with the standards set in paragraphs 15 to 30.
15. Crew accommodation shall be maintained in a clean and decently habitable condition and shall be kept free of goods and stores not being the personal property of the occupants.
16. Main steam and exhaust pipes for winches and similar gear shall not pass through crew accommodation nor, whenever technically possible, through alley-ways leading to crew accommodation; where they do pass through such alley-ways they shall be adequately insulated and encased.
17. The crew accommodation shall be provided with sufficient drainage.
18. An adequate system of heating and ventilating the crew accommodation shall be provided. The heating shall be by means of steam, hot water, warm air or electricity.
Radiators and other heating apparatus shall be so placed and, where necessary, shielded as to avoid danger.
19. The crew accommodation shall be adequately lighted.
20. Sleeping rooms shall in no case be situated forward of the collision bulkhead.
21. The means of access, structure and arrangements of the crew accommodation shall be such as to ensure adequate security and protection against weather and sea, and shall be adequately insulated to prevent condensation or overheating, undue noise or effluvia from other spaces.
22. There shall be no direct openings into sleeping rooms from spaces for cargo and machinery or from galleys, lamp and paint rooms or from engine, deck and other bulk storerooms and drying rooms. That part of the bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed and shall be watertight and as gastight as possible.
23.
 - i Each sleeping room shall be provided with a table or desk, and for each of its occupants a clothes locker and a drawer.
 - ii The clear head room in a sleeping room shall not be less than 6 ft. 3 ins. (190 cm).
24.
 - i Members of the crew shall be provided with individual berths.
 - ii Berths shall not be placed side by side in such a way that access to one berth can be obtained only over another.
 - iii The minimum inside dimensions of a berth shall be 6 ft. 3 ins. by 2 ft. 3 ins. (190 cm by 68 cm).
 - iv Each berth shall be fitted with a spring bottom or a spring mattress and with a mattress.
Stuffing of straw or other material likely to harbour vermin shall not be used.

25. There shall be at least the following sanitary facilities:
- i one tub and/or shower bath for every eight persons or less;
 - ii one water closet for every eight persons or less;
 - iii one wash basin for every six persons or less.
- In ships where the radio officers or operators are accommodated in an isolated position, sanitary facilities near or adjacent thereto shall be provided.
26. Sanitary accommodation shall comply with the following requirements:
- i floors shall be of durable material, easily to be cleaned and impervious to damp, and shall be properly drained;
 - ii the accommodation shall be sufficiently lighted, heated and ventilated;
 - iii water closets shall be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms;
 - iv cold fresh water and hot fresh water shall be available in all communal wash places.
27. i All water closets shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the crew accommodation.
- ii All water closets shall be provided with an ample flush of water, available at all times and independently controllable.
- iii Soil pipes and waste pipes shall be of adequate dimensions and shall be so constructed as to minimise the risk of obstruction and to facilitate cleaning.
28. There shall be mess room accommodation located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley.
29. In every seagoing ship which does not carry a doctor an adequate medicine chest with readily understandable instructions shall be carried.
30. Sufficiently and adequately ventilated accommodation for the hanging of oilskins shall be provided outside but convenient to the sleeping rooms.
31. Seagoing ships of 500 gross register tons and over, not being tugs, shall be provided with facilities for washing and drying of clothes in a compartment separate from sleeping rooms and mess rooms, adequately ventilated and heated and equipped with lines or other fittings for hanging clothes.
32. In seagoing ships of 500 gross register tons and over, not being tugs, carrying a crew of fifteen or more and engaged in a voyage of more than three days' duration, not being a coastal voyage, separate hospital accommodation shall be provided.
- Water closet accommodation shall be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto.

36. There shall be appropriate means for giving audible signals everywhere in the ship for the warning of the crew in case of fire or other accidents.
37.
 - i Portable fire extinguishers shall be equipped with a fixed label giving the type of extinguishing agent and directions for use.
 - ii Each portable fire extinguisher shall be equipped with a checking tab giving the date of the last inspection and the name of the inspecting authority.
38. In holds open or naked lights shall not be used. Portable lights shall be adequately protected to prevent breakage of the bulbs or their coming into contact with combustible material.
39. If members of the crew are required to handle consignments containing dangerous substances the crew members shall be warned of the nature of the substances and of any special precautions to be observed.
40.
 - i There shall be on board equipment for the personal protection of the crew including goggles or facial shields for eye protection, helmets, gloves, coveralls, safety boots, ear protectors against high noise levels, dust respirators, breathing apparatus and safety harness and lines.
 - ii In case special cargoes or dangerous goods are carried additionally protective clothing shall be available, including a sufficient number of large aprons, special gloves with long cuffs, suitable footwear and coveralls of chemical resistant material.
 - iii All equipment for the personal protection of the crew shall be clean and properly maintained, and shall be stored in a special locker or room on board.
 - iv Adequate instructions for the use of the personal protection equipment shall be available on board the ship.

A c c i d e n t P r e v e n t i o n

33. The standards concerning the prevention of occupational accidents to seafarers, shall apply to seagoing ships of 200 gross register tons and over.
34. On and below deck the following safety measures shall be observed:
- i The access to the ship shall be provided by means of an accommodation ladder or suitable gangway with siderails adequately secured and with satisfactory illumination throughout its length during hours of darkness.
 - ii Decks, holds and hold accesses where people are to work or pass shall have adequate lighting and shall be kept clear and free from objects which may cause slipping or falling. Permanent obstructions shall be painted in a conspicuous colour.
 - iii Electrical equipment shall be so protected and maintained as to prevent danger to people working on board.
 - iv All places on board where people have to work or pass shall be adequately ventilated and lighted.
 - v There shall be at least one fixed ladder for access to holds or similar parts of the ship with a depth or more than 1,5 meters.
Approaches to such ladders shall be of reasonable width for access and not obstructed.
Where a hold is divided by shifting boards or permanent bulkheads at least one fixed ladder shall be provided on each side of the boards or bulkhead.
 - vi The rails or fencing in way of hatchways or other openings and the deckrail shall be of safe construction and strength. Maintenance of hatch covers and beams shall be in good state of repair with means for securing them in a safe manner.
 - vii There shall be guards or fencing around dangerous parts of machinery to prevent injury to personnel.
There shall be instructions on first aid resuscitation in the vicinity of switchboards.
 - viii Steam pipes, exhaust pipes and fittings which by their location and temperature present a hazard, shall be adequately insulated or otherwise protected.
 - ix There shall be on board means for determining the presence of harmful or noxious gases or a deficiency of oxygen in any tank or compartment which it may be necessary to enter. Warning notices shall be fixed in danger areas.
35. The loading and unloading equipment shall be in good condition.
There shall be on board certificates stating to the fact that regular inspections and tests of the loading and unloading equipment have been carried out by and to the satisfaction of a competent authority.
Safe working loads shall be clearly indicated on the loading and unloading equipment.

Memorandum d'entente

entre certaines autorités maritimes sur le maintien des
normes à bord des navires de commerce

Préambule

Les autorités maritimes compétentes de Belgique, Danemark, France, République Fédérale d'Allemagne, Pays-Bas, Norvège, Suède et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, ci-après appelées "les autorités", eu égard à :

la résolution concernant les normes sur les navires de commerce, adoptée par la Conférence Générale de l'Organisation Internationale du Travail lors de sa 62ème session (maritime) du 29 octobre 1976,

la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976,

le chapitre 1, règlement 19, de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960,

l'article 21 de la convention internationale sur les lignes de charge, 1966,

la circulaire OMCI-MSC 219 du 20 décembre 1976 : procédure et directives pour le contrôle des navires,

SONT PARVENUES A L'ACCORD SUIVANT

Article 1

- i Chaque autorité exercera la surveillance générale telle qu'elle est décrite dans ce memorandum sur les navires de mer, quelle que soit leur nationalité, engagés dans le transport des marchandises ou de passagers à des fins commerciales ou utilisés dans tout autre but commercial, faisant escale dans ses ports ou empruntant ses voies d'eaux intérieures.
- ii La surveillance générale aura pour objectif d'assurer que les exigences de l'annexe à ce memorandum découlant de divers accords internationaux, soient respectées et de faire en sorte qu'à bord du navire n'existe aucune condition qui soit nettement dangereuse pour la sécurité ou la santé.
- iii Chaque autorité n'exercera cette surveillance générale que dans la mesure où la législation nationale et les compétences de l'autorité le permettront.

Article 2

L'expression "navire de mer" signifie un navire autre que ceux qui naviguent exclusivement dans les voies d'eaux intérieures, ou dans les eaux intérieures ou immédiatement adjacentes aux eaux abritées ou régions où les règlements portuaires s'appliquent, à l'exception des :

- a) navires principalement propulsés par voiles, qu'ils soient ou non équipés de moteurs auxiliaires ;
- b) navires affectés à la pêche, à la pêche à la balcine ou à des occupations analogues ;

...

c) plates-formes pétrolières et de forage, lorsqu'elles sont en position fixe sur un lieu de forage ou d'exploration.

Article 3

En appliquant les dispositions de l'article 1, l'autorité choisira les navires au hasard pour procéder à l'inspection ou aux investigations.

Il sera procédé à une inspection ou à des investigations dans tous les cas où une réclamation est reçue d'un membre de l'équipage ou des représentants de l'équipage ou de toute autre source, et quand il y a un doute concernant le respect des exigences de l'annexe à ce memorandum, ou les conditions de sécurité ou santé à bord du navire.

Article 4

Dans le cas où ne sont pas respectées les exigences de l'annexe à ce memorandum, l'autorité avertira dès que possible l'Etat du pavillon en cause ou son représentant maritime, diplomatique ou consulaire le plus proche.

Dans le cas de manquement résultant de la non-application de la convention internationale pour la sécurité de la vie en mer de 1960, ou de la convention internationale sur les lignes de charge de 1966, les procédures indiquées dans ces conventions et dans la circulaire OMCI-MSC 219 du 20 décembre 1976: procédure et directives pour le contrôle des navires s'appliqueront.

Article 5

L'autorité concernée prendra dans le cadre de ses pouvoirs les mesures qui assureront la rectification de tout manquement qui serait constaté comme nettement dangereux pour la sécurité ou la santé et, si besoin est, retiendra le navire dans ce but.

S'il ne peut être remédié au manquement dans le port d'inspection ou d'investigations ou si pour toute autre raison l'autorité concernée estime déraisonnable de retenir le navire dans ce port, elle peut l'autoriser à se rendre dans un autre port, compte tenu des circonstances du voyage et pourvu que le navire puisse naviguer en mer sans danger pour les passagers ou l'équipage.

Dans ce cas l'autorité concernée indiquera dès que possible aux autres autorités le nom du navire et sa destination probable.

Article 6

Les autorités s'aideront l'une l'autre de toutes les manières possibles pour l'application des articles précédents.

Pour pouvoir communiquer, la liste d'adresses, annexée à ce memorandum, sera utilisée.

Afin qu'elle puisse être tenue à jour, chaque autorité avertira le Secrétariat, indiqué à l'article 9, de tout changement dans cette liste d'adresses.

...

Article 7

Les autorités adresseront au Secrétariat des rapports contenant des informations sur les activités de contrôle dans les ports concernés, sur les principaux manquements constatés au cours d'inspections ou investigations, et sur les mesures qui ont été prises en ce qui les concerne.

Les rapports consisteront en:

- a) rapports sur les manquements en ce qui concerne les matières soumises aux exigences de l'annexe à ce memorandum;
- b) copies des rapports envoyés à l'OMCI, conformément au règlement 19 du chapitre 1 de la convention internationale pour la sécurité de la vie en mer de 1960, et article 21 de la convention internationale sur les lignes de charge de 1966.

Les rapports seront rédigés conformément aux formulaires annexés à ce memorandum.

Sur la base de ces rapports le Secrétariat adressera deux fois par an, avant le 1er Février et avant le 1er Août, des rapports résumés aux autorités.

Article 8

Une fois par an au moins une commission d'experts des autorités examinera les rapports mentionnés dans l'article précédent.

Au cours de cette discussion la commission portera son attention sur les effets des activités de contrôle des autorités et sur l'efficacité des exigences de l'annexe à ce memorandum et des procédures de contrôle de l'OMCI.

Si nécessaire, la commission soumettra aux autorités des propositions pour un aménagement ou une modification de ce memorandum, de son application ou des exigences de l'annexe à ce memorandum.

Article 9

Un secrétariat permanent sera créé afin de préparer et distribuer des rapports résumés aux autorités, prendre les dispositions nécessaires pour les réunions de la commission d'experts ou toute réunion que les autorités pourraient souhaiter tenir en rapport avec ce memorandum, son application ou toute modification proposée à cet égard.

Le Secrétariat aura ses bureaux à La Haye et il sera assuré par les Services de la Direction Générale de la Marine Marchande.

Article 10

Ce memorandum est conclu sans préjudice des droits et obligations des autorités en vertu d'un quelconque accord international ou de leurs lois nationales.

Article 11

Ce memorandum prendra effet à partir du 1er juillet 1978.

Article 12

Les versions française et anglaise du texte de ce memorandum font également foi.

Fait à LA HAYE, en langue anglaise et en langue française,
le deux mars, 1978.

ANNEXE AU MEMORANDUM D'ENTENTE

entre certaines autorités maritimes sur le maintien des normes
à bord des navires de commerce

AGE MINIMUM

1. Les enfants de moins de 14 ans ne devront pas être employés ni travailler sur un navire de mer.
2. Si un enfant de moins de 14 ans est trouvé à bord d'un navire de mer, le contrôleur, en cas de doute, peut exiger la preuve que l'enfant en cause n'est pas un membre de l'équipage.
3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas à l'emploi ou au travail effectué par des enfants.
 - a. Sur un navire à bord duquel seuls les membres de la même famille sont employés.
 - b. Sur un navire-école ou un navire utilisé à des fins de formation professionnelle, à condition que le capitaine du navire puisse présenter des documents émis par l'Etat du pavillon en cause établissant que l'emploi ou le travail est approuvé et surveillé par l'autorité publique et que le navire est seulement utilisé dans un but de formation professionnelle.

BREVETS DE CAPACITE

4. Sur un navire de mer, le capitaine, l'officier de pont chargé de la veille, le chef mécanicien et l'officier mécanicien chef de quart, devront être titulaires d'un brevet pour accomplir les tâches en rapport avec leurs fonctions, délivré ou approuvé par l'autorité publique de l'Etat du pavillon.
5. Pour l'application du paragraphe 4, l'expression
 - "capitaine" signifie toute personne ayant le commandement ou la charge d'un navire de mer,
 - "officier de pont chargé de la veille" signifie toute personne, autre qu'un pilote, désignée pour être effectivement chargée de navigation ou de la manoeuvre d'un navire de mer,
 - "chef mécanicien" signifie toute personne responsable en permanence de la propulsion mécanique d'un navire de mer,
 - "officier mécanicien chef de quart" signifie toute personne désignée pour être effectivement chargée de la manoeuvre des machines.

Pendant les périodes où la salle des machines reste sans surveillance l'officier mécanicien de service désigné devra être considéré comme officier mécanicien chef de quart.

6. Les dispositions du paragraphe 4 ne s'appliquent pas aux navires de moins de 200 T.J.B., pour lesquels peut être apporté la preuve que l'autorité publique de l'Etat du pavillon a décidé que, compte tenu de la durée du voyage et de l'équipement technique du navire, le capitaine, l'officier de pont chargé de la veille, le chef mécanicien et l'officier mécanicien chef de quart ne sont pas tenus d'être titulaires d'un brevet.

ALIMENTATION ET SERVICE DE TABLE

7. Tout navire de mer devra avoir à son bord des approvisionnements en nourriture et eau, qui compte tenu de l'importance de l'équipage ainsi que de la durée et de la nature du voyage, conviennent en quantité et en qualité.
8. Tous les locaux et l'équipement destinés au rangement et à la manutention de la nourriture et de l'eau, ainsi que la cuisine et les autres installations prévues pour la préparation et le service des repas, devront être maintenus dans un état tel qu'ils permettent de servir des repas convenables aux membres de l'équipage.
9. La ventilation, l'éclairage, les installations d'eau, et autres équipements des cuisines et autres locaux du service de l'approvisionnement, y compris les locaux de rangement et les chambres réfrigérées, devront être maintenus dans un état tel qu'ils ne compromettent pas la santé et la sécurité des membres de l'équipage.

EXAMENS MEDICAUX

10. Une personne qui est employée en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire de mer de 200 T.J.B. ou davantage devra avoir un certificat médical signé par une personne autorisée par l'autorité habilitée de l'Etat du pavillon à délivrer de tels certificats.
11. Un certificat médical n'est pas exigé pour :
- a. un pilote (n'étant pas un membre de l'équipage)
 - b. les personnes employées à bord par un employeur autre que l'armateur excepté les officiers et opérateurs radio au service d'une société de télégraphie sans fil
 - c. les ouvriers de pont ambulants (dockers), n'étant pas membres de l'équipage
 - d. les personnes employées dans les ports qui ne sont pas habituellement employées en mer.
12. Le certificat médical attestera en particulier que la personne concernée ne souffre d'aucune maladie susceptible d'être aggravée par le service en mer ou de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé des autres personnes à bord.
- Si la personne concernée est un officier, le certificat médical devra, outre les matières déjà mentionnées, attester que sa vue et son ouïe, et s'il s'agit d'un officier du service pont ou d'un officier assurant des services de veille, sa perception des couleurs, sont satisfaisantes.

Sans préjudice des dispositions précédentes, le certificat médical des matelots de pont assurant des services de veille devra attester que leur vue, la perception des couleurs, et leur ouïe, sont satisfaisantes.

13. Le certificat médical ne devra pas avoir plus de deux ans, ou en ce qui concerne la perception des couleurs plus de six ans, à compter de la date de délivrance.

LOGEMENT DES EQUIPAGES

14. Sous réserve de dispositions contraires, tous les navires de mer, qui ne sont pas des remorqueurs, de 200 T.J.B. ou davantage, devront être conformes aux normes fixées aux paragraphes 15 à 30.
15. Le logement de l'équipage sera maintenu dans des conditions d'habitabilité propres et correctes et débarrassé de marchandises et approvisionnements qui ne seraient pas la propriété personnelle des occupants.
16. Les tuyauteries principales de vapeur et échappement pour treuils et appareils semblables ne passeront pas à travers le logement de l'équipage, ni toutes les fois que cela sera techniquement possible, à travers les coursives conduisant au logement de l'équipage; si dans ce dernier cas il n'en est pas ainsi, ces tuyauteries devront être convenablement calorifugées et placées dans un encaissement.
17. Le logement de l'équipage sera équipé d'un système d'évacuation d'eaux suffisant.
18. Un système convenable pour chauffer et ventiler le logement de l'équipage sera prévu. Le chauffage se fera par le moyen de vapeur, eau chaude, air chaud ou électricité.

Les radiateurs et autres appareils de chauffage seront placés et si nécessaire abrités de façon à éviter tout danger.
19. Le logement de l'équipage sera éclairé convenablement.
20. Les postes de couchage ne seront en aucun cas situés au-delà de la cloison d'abordage.
21. Les moyens d'accès, la construction et les dispositions du logement de l'équipage seront tels qu'ils assurent une sécurité suffisante, une protection contre les intempéries et la mer, et isolés de manière appropriée pour empêcher la condensation ou la chaleur excessive, les bruits excessifs ou les odeurs provenant d'autres locaux.
22. Sera interdite toute ouverture directe reliant les postes de couchage avec les compartiments affectés à la cargaison, les salles de machine, les cuisines, la lampisterie, les magasins à peinture, les magasins du pont et de la machine et autres magasins généraux et les séchoirs.

Les parties de cloison séparant ces locaux des postes de couchage ainsi que les cloisons extérieures de ceux-ci devront être solidement construites et aussi imperméables à l'eau et aux gaz que possible.

- 23.
1. Tout poste de couchage sera équipé d'une table ou d'un bureau et pour chacun de ses occupants d'une armoire pour les vêtements et d'un tiroir.
 2. La hauteur du poste de couchage ne sera pas inférieure à 6 pieds 3 inches (1,90 m).
- 24.
1. Les membres de l'équipage devront avoir des couchettes individuelles.
 2. Les couchettes ne seront pas placées côte à côte de telle manière que l'accès à l'une ne soit possible qu'en passant par dessus l'autre.
 3. Les dimensions intérieures minima d'une couchette seront de 6 pieds 3 inches sur 2 pieds 3 inches (190 cm x 86 cm).
 4. Chaque couchette sera dotée d'un fond élastique ou d'un sommier élastique et d'un matelas.
- On ne pourra pas utiliser pour le rembourrage de la paille ou une autre matière susceptible d'abriter la vermine.
- 25.
- Il y aura au moins les installations sanitaires suivantes :
1. une baignoire et/ou une douche par huit personnes au moins.
 2. un water closet par huit personnes au moins.
 3. un lavabo par six personnes au moins.
- Sur les navires où les officiers radio ou opérateurs radio sont logés dans les locaux isolés, des installations sanitaires proches ou adjacentes à ces locaux devront être prévues.
- 26.
- Les locaux sanitaires devront être conformes aux prescriptions suivantes :
1. Les sols seront en matériau résistant, facile à nettoyer et imperméables à l'humidité et dotés d'un système convenable d'évacuation des eaux.
 2. Les locaux seront suffisamment éclairés, chauffés et ventilés.
 3. Les water closet seront situés près des postes de couchage mais ils en seront séparés.
 4. De l'eau douce froide et de l'eau douce chaude seront disponibles dans tous les locaux de lavage communs.
- 27.
1. L'aération de tout water-closet se fera par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie du logement de l'équipage.
 2. Tous les W.C. seront pourvus d'une puissante chasse d'eau, en état constant de fonctionnement et contrôlable individuellement.
 3. Les tuyaux de descente et de décharge seront de dimensions suffisantes et installés de manière à réduire au minimum les risques d'obstruction et à en faciliter le nettoyage.

28. Il sera prévu des réfectoires qui seront séparés distinctement des postes de couchage et placés aussi près que possible de la cuisine.
29. Tout navire de mer à bord duquel ne se trouve pas de médecin sera pourvu d'une armoire à pharmacie convenable, accompagnée d'instructions aisément compréhensibles.
30. Des locaux suffisamment et convenablement ventilés pour suspendre les cirés seront aménagés à l'extérieur mais de façon facilement accessible à partir des postes de couchage.
31. Les navires de mer de 500 T.J.B. et davantage, qui ne sont pas des remorqueurs, seront dotés d'installations pour le lavage et le séchage des vêtements dans un local séparé des postes de couchage et des réfectoires, convenablement ventilé et chauffé et équipé de fils ou d'autres dispositifs d'étendage.
32. A l'exception des remorqueurs, les navires de mer de 500 T.J.B. et plus, transportant un équipage de 15 personnes ou davantage et affectés à un voyage d'une durée de plus de trois jours n'étant pas un voyage côtier, devront être dotés d'infirmierie distincte.

Les occupants de l'infirmierie disposeront pour leur usage exclusif, de water-closets qui feront partie de l'installation de l'infirmierie elle-même ou seront situés à proximité immédiate.

PREVENTION DES ACCIDENTS

33. Les normes concernant la prévention des accidents du travail des marins s'appliqueront aux navires de mer de 200 T.J.B. et davantage.
34. Sur et sous le pont les mesures de sécurité suivantes seront observées :
1. l'accès au navire sera assuré au moyen d'une échelle de coupée ou passerelle de coupée appropriée avec rambardes convenablement fixées et dotée d'un éclairage satisfaisant sur toute sa longueur pendant les heures d'obscurité.
 2. Les ponts, cales et accès des cales où les gens doivent travailler ou passer seront équipés d'éclairage adéquat et seront maintenus débarrassés et libres d'objets pouvant faire glisser ou tomber.
- Les obstacles permanents seront peints d'une couleur voyante.
3. L'équipement électrique sera protégé et entretenu de façon à éviter tout danger pour les gens travaillant à bord.
 4. Tous les endroits à bord où des personnes ont à travailler ou passer seront convenablement ventilés et éclairés.
 5. Il sera prévu au moins une échelle fixe pour l'accès aux cales ou parties semblables du navire lorsque son creux dépassera 1,5 m.

Les approches de ces échelles seront d'une largeur raisonnable pour l'accès et non encombrées. Lorsqu'une cale est divisée par des bardis ou des cloisons permanentes, il sera prévu au moins une échelle fixe de chaque côté des bardis ou cloisons.

6. Les lisses ou rambardes sur les passages des écoutilles ou autres ouvertures ainsi que les garde-corps de pont seront de construction sûre et solide.

Le fonctionnement des panneaux d'écoutille et des barrots sera en bon état d'entretien avec les moyens de les assujettir de manière sûre.
7. Il sera prévu des rambardes ou garde-corps autour des parties dangereuses des machines pour éviter toute blessure au personnel.

Des instructions concernant les mesures d'urgence pour la réanimation seront prévues à côté des tableaux de distribution électriques.
8. Les tuyaux de vapeur, tuyauteries d'échappement et dispositifs qui du fait de leur emplacement ou de leur température présentent un danger, seront isolés convenablement ou protégés d'une façon ou d'une autre.
9. Il y aura à bord des moyens pour déterminer la présence de gaz nuisibles ou nocifs ou une insuffisance d'oxygène dans toute citerne ou compartiment où il peut être nécessaire d'entrer. Des panneaux seront prévus aux endroits dangereux.
35. Les installations de chargement et déchargement devront être en bon état.

Il y aura à bord des certificats attestant qu'une autorité compétente a procédé à l'inspection et aux essais des installations de chargement et de déchargement.

Les charges de sécurité seront clairement indiquées sur les installations de chargement et de déchargement.
36. Des dispositifs appropriés seront prévus pour émettre des signaux pouvant être entendus dans tout le navire pour avertir l'équipage en cas d'incendie ou autres accidents.
37.
 1. Les extincteurs d'incendie portables seront munis d'un écriteau fixe indiquant le type d'extinction et le mode d'emploi.
 2. Chaque extincteur d'incendie portable sera muni d'une étiquette de contrôle indiquant la date de la dernière inspection et la dénomination de l'autorité ayant procédé à l'inspection.
38. Dans les cales il ne sera pas utilisé d'éclairage exposé et sans protection. Les lampes portables seront convenablement protégées pour éviter que les ampoules se brisent ou qu'elles entrent en contact avec des matériaux combustibles.
39. Si des membres de l'équipage sont requis pour manipuler des marchandises contenant des substances dangereuses, les membres de l'équipage seront avertis de la nature de ces substances et de toute précaution spéciale à observer.
40.
 1. Il y aura à bord des équipements pour la protection personnelle de l'équipage, y compris lunettes protectrices ou protège-visage pour la protection des yeux, casques, gants,

combinaisons, bottes de sécurité, protège-oreille pour haut niveau sonore, masque à poussière, appareil de respiration, harnais et filins de sécurité.

2. Dans le cas où des cargaisons spéciales ou marchandises dangereuses sont transportées, des vêtements protecteurs supplémentaires seront disponibles, y compris un nombre suffisant de grands tabliers, gants spéciaux avec long poignet, chaussures appropriées et combinaisons en matière résistante aux produits chimiques.
3. Tous les équipements destinés à la protection personnelle de l'équipage seront propres, maintenus en bon état et entreposés dans une armoire ou local spécial à bord.
4. Les instructions appropriées pour l'emploi de l'équipement de protection seront disponibles à bord du navire.