

Transport
Canada

Transports
Canada

TP 1269

Coast Guard

Garde côtière

CODE

**OF SAFE WORKING
PRACTICES FOR
SELF-LOADING
VESSELS**

**DES MESURES DE
SÉCURITÉ AU TRAVAIL
POUR LES NAVIRES
AUTO-DÉCHARGEURS**

**CANADIAN COAST GUARD
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**

Ship Safety - Nautical Division

Sécurité des Navires - Division Nautique

CODE

**OF SAFE WORKING
PRACTICES FOR
SELF-UNLOADING
VESSELS**

**DES MESURES DE
SÉCURITÉ AU TRAVAIL
POUR LES NAVIRES
AUTO-DÉCHARGEURS**

LIST OF CONTENTS

TABLE DES MATIÈRES

Introduction
Code of Safety
Working Practices
Emergency duties

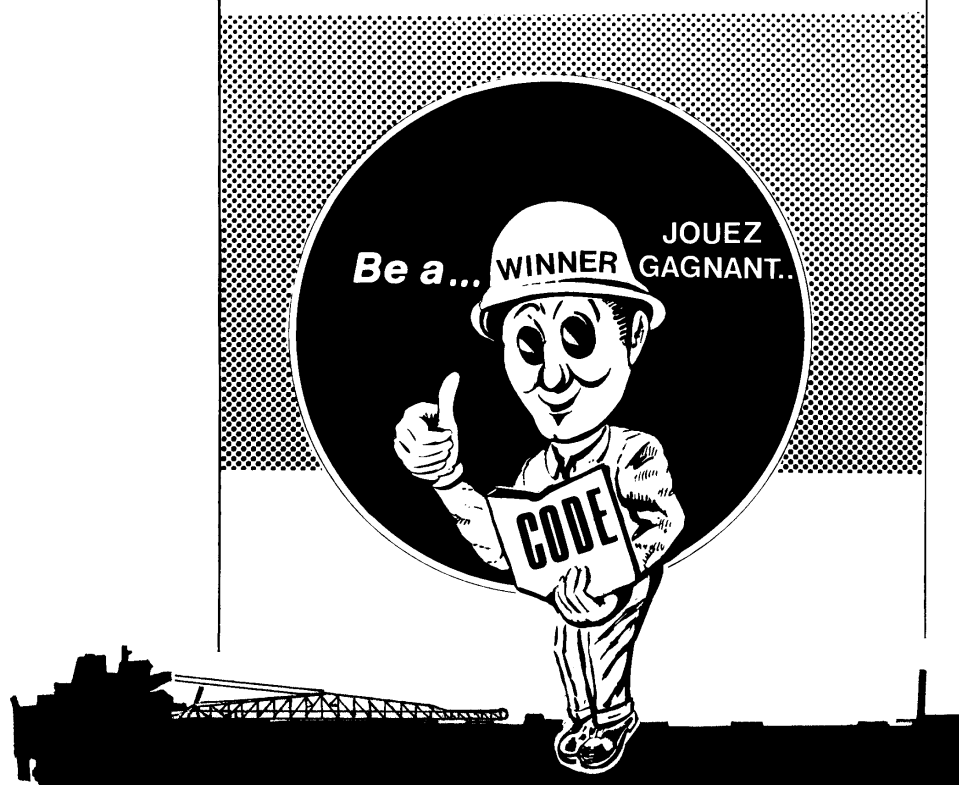
Page

Introduction
Code des mesures de
sécurité au travail
Fonctions d'urgence

CODE

OF SAFE WORKING
PRACTICES FOR
SELF-UNLOADING
VESSELS

DES MESURES DE
SÉCURITÉ AU TRAVAIL
POUR LES NAVIRES
AUTO-DÉCHARGEURS



INTRODUCTION

This Code of Safe Working Practices has been specifically prepared as a guide and educational medium for masters and crews of self-unloaders. It deals with the fundamentals of safety for personnel and presents safety principals which should be common knowledge. If followed, it should greatly reduce the risk of injury to persons and prevent accidents involving equipment. Personnel should study and become familiar with the contents of the code which, although comprehensive, cannot cover every conceivable situation or be a substitute for good judgement, clear thinking or quick action.

It is recognized that not all the provisions of the Code may be applicable to all self-unloaders in all circumstances, but the principals should be applied as far as practicable.

The Code should be helpful not only to masters and crews of self-unloaders but also to owners, unions, government departments, vocational training centres and all others who are striving to make conditions safer on board.

INTRODUCTION

Le Présent Code des mesures de sécurité a été spécialement préparé à l'intention des capitaines et des équipages de navires-déchargeurs, à titre de guide et de document de formation. Il traite de questions fondamentales de sécurité du personnel et présente les principes de sécurité que tous devraient connaître et qui, s'ils étaient suivis, réduiraient considérablement les risques de blessures et préviendraient les accidents impliquant d l'équipement. Le personnel devrait étudier ce Code et se familiariser avec son contenu, même s'il ne peut prévoir toutes les situations imaginables ou remplacer un bon jugement, une pensée claire et des réflexes rapides.

Nous reconnaissons que toutes les dispositions de ce Code ne peuvent s'appliquer à tous les navires auto-déchargeurs en toutes circonstances, mais les principes du Code devrait être appliqués dans la mesure du possible.

Nous espérons que ce Code servira non seulement aux capitaines et aux équipages, mais aussi aux propriétaires, aux syndicats, aux ministères, aux centres de formation professionnelle et à tous ceux qui s'efforcent d'améliorer la sécurité du travail à bord.

1. GENERAL PROVISIONS

1.1.1. The purpose of The Code is to provide information with a view to promoting the safety and health of persons employed on self-unloaders.

1.1.2. The Code may also serve as a guide to those concerned with framing measures for the improvement of safety and health on board self-unloaders but is not a substitute for national laws and regulations.

1.1.3. The scope of the Code is confined to such basic information as is necessary for the processes of self-unloaders.

1.2. Role of Management and Persons Concerned with the Operation of Self-Unloaders.

1.2.1. Management and those who employ persons to work on board self-unloaders should:

- (i) Provide such supervision as will ensure as far as possible that personnel perform their work in the best conditions of safety and health;

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1.1. Le présent Code a pour but de fournir l'information nécessaire pour assurer la sécurité et protéger la santé des personnes travaillant sur des navires auto-déchargeurs.

1.1.2. Ce Code peut également servir de guide aux personnes chargées d'établir des mesures réglementaires pour améliorer la sécurité et l'hygiène à bord des navires auto-déchargeurs; il ne constitue cependant pas un substitut des lois et règlements nationaux.

1.1.3. Le Code se limite aux renseignements élémentaires concernant les travaux à bord des navires auto-déchargeurs.

1.2. Rôle de la direction et des personnes responsables de l'exploitation des navires auto-déchargeurs.

1.2.1. La direction et les personnes qui engagent des hommes pour travailler à bord de navires auto-déchargeurs doivent:

- (i) exercer une surveillance qui veillera, autant que possible, à ce que le personnel accomplisse son travail dans les meilleures conditions possibles de sécurité et d'hygiène;

- | | |
|--|---|
| <p>(ii) designate persons whose duty it is to ensure that the relevant provisions of this Code are applied where practicable;</p> | <p>(ii) désigner des personnes chargées de veiller à l'application, autant que possible, des dispositions du présent Code;</p> |
| <p>(iii) satisfy themselves as far as possible that personnel are properly instructed in the dangers of their occupation, are aware of the precautions necessary to avoid accidents and injury to health and in particular that newly recruited persons are properly instructed in accordance with the Code;</p> | <p>(iii) s'assurer, autant que possible, que le personnel connaisse bien les dangers que présente leur travail ainsi que les précautions requises pour éviter accidents et blessures, et s'assurer, notamment, que les recrues en sont informées conformément aux dispositions du présent Code;</p> |
| <p>(iv) post in prominent places on board warning notices cautioning personnel about hazardous situations;</p> | <p>(iv) apposer, bien en vue, à bord des navires, des avis prévenant le personnel des situations dangereuses;</p> |
| <p>(v) provide and issue to each new crew member a copy of the Code, and;</p> | <p>(v) remettre à chaque recrue un exemplaire du présent Code; et</p> |
| <p>(vi) issue instructions to masters that any defective gear or equipment should be dealt with immediately or as soon as possible, by way of repair, replacement, or taking out of service.</p> | <p>(vi) aviser les capitaines que tout dispositif ou équipement défectueux doit être réparé, remplacé ou retiré du service immédiatement ou dès que possible.</p> |

1.2.2. Personnel should promptly report to the officer in charge, or if necessary their employer, any defect discovered on board which is liable to cause danger. If a defect is such that could cause immediate danger,.

1.2.2. Les membres du personnel doivent immédiatement signaler à l'officier responsable ou, si nécessaire à leur employeur, tout défaut découvert à bord et susceptible de créer un danger. S'il

the use of the equipment affected should not be permitted until corrective action has been taken

1.2.3. Personnel should make proper use of all safeguards, safety devices and other appliances furnished for their protection or the protection of others.

1.2.4. Any accident occurring on board relating to the processes, should be entered in the log book or otherwise properly recorded and reported to employers.

1.2.5. Personnel should acquaint themselves with and obey all safety instructions pertaining to their work.

1.2.6. Personnel should refrain from careless or reckless practices or actions likely to result in accidents or injury to health, in respect to themselves, to others, or which may cause damage to equipment.

1.2.7. In order to minimize accidents due to fatigue, personnel shall be granted adequate rest periods comprising at least six consecutive hours in every period of twenty-four hours.

s'avère qu'une défektivité peut causer un danger immédiat, l'utilisation de l'équipement endommagé doit être interdite jusqu'à ce que des mesures correctives soient prises.

1.2.3. Les membres du personnel doivent faire bon usage de tous les dispositifs de sécurité, sauvegardes et autres appareils destinés à leur protection ou à la protection d'autres personnes.

1.2.4. Tout accident survenant à bord et ayant trait aux méthodes d'utilisation de l'équipement doit être consigné dans le journal de bord ou consigné autrement, d'une façon appropriée, et signalé aux employeurs.

1.2.5. Les membres du personnel doivent se familiariser avec les consignes de sécurité relatives à leur travail et les observer.

1.2.6. Les membres du personnel doivent éviter les pratiques ou actions négligentes ou imprudentes pouvant endommager l'équipement, provoquer des accidents ou causer des blessures à eux-mêmes et à d'autres personnes.

1.2.7. Afin de réduire les accidents causés par la fatigue, les membres du personnel doivent avoir des périodes de repos appropriées d'au moins six heures consécutives, pour période de vingt-quatre heures.

2.

2.1.1. Code of Safe Working Practices

2.1.2. Safe working practices can prevent accidents and this Code has been prepared to draw attention to some of the hazards you may have to face in your daily work.

Preservation of life, limb and livelihood is the most important of all and knowledge of the many pit-falls is the best insurance against accidents. The age old maxim, that FAMILIARITY BREEDS CONTEMPT is still valid.

Read the following precautionary notes carefully – you could be glad you did!

ETERNAL VIGILANCE IS THE PRICE OF SAFETY

2.1.3. Before being sent into holds to work, personnel should be thoroughly instructed by the officer in charge of the deck in the precautions necessary to ensure their own safety and the safety of their fellow employees.



2.1.4. Before inexperienced persons

2.

2.1.1. Code des mesures de sécurité au travail

2.1.2 Les mesures de sécurité au travail peuvent prévenir les accidents et le présent Code a été rédigé en vue d'attirer l'attention sur certains risques que vous pouvez être tenus d'affronter dans votre travail quotidien.

Il importe surtout de sauvegarder votre vie, votre intégrité physique et votre gagne-pain. La connaissance des nombreux dangers est votre meilleure assurance contre les accidents. Le vieil adage, "la familiarité engendre le mépris" . . . du danger, est toujours d'actualité.

Lisez attentivement les avertissements qui suivent. Vous aurez peut-être l'occasion de vous féliciter.

LA SÉCURITÉ S'ACQUIERT AU PRIX D'UNE VIGILANCE CONSTANTE

2.1.3. Avant que les membres du personnel ne descendent travailler dans les cales, l'officier de pont responsable doit les informer de toutes les précautions requises pour assurer leur propre sécurité et celle de leurs compagnons de travail.

2.1.4. Avant d'envoyer des hommes

are sent into cargo holds to work, they should be instructed and cautioned:

- (i) as to job techniques;
- (ii) as to potential hazards which may develop during unloading procedures;
- (iii) as to the safety precautions that should be taken; and
- (iv) where possible, inexperienced persons should be teamed with experienced personnel so that they may be guided in matters of safety and job techniques.

2.1.5. The officer in charge of the deck should keep a count of personnel working in holds and periodically check this out with the person in charge of the hatch.

2.1.6. No person should enter a hold on his own initiative unless authorized to do so by the officer in charge of the deck.

2.1.7. No person should enter a hold while hatch covers are being removed.

2.1.8. Unless absolutely necessary an inexperienced person should not be sent into a cargo hold alone.

2.1.9. No person should be sent into an empty hold while the vessel is

inexpérimentés travailler dans les cales, on doit les aviser et les prévenir:

- (i) des techniques appropriées à la tâche;
- (ii) des dangers susceptibles de se présenter au cours du déchargement;
- (iii) des mesures de sécurité qui doivent être prises; et
- (iv) si possible, les hommes inexpérimentés doivent travailler en équipe avec des hommes expérimentés, de façon que ces derniers puissent les conseiller en matière de sécurité et de méthodes de travail.

2.1.5. L'officier de pont responsable doit tenir le compte des hommes travaillant dans les cales et le vérifier périodiquement avec le surveillant d'écouille.

2.1.6. Personne ne doit descendre dans une cale sans autorisation de l'officier de pont responsable.

2.1.7. Personne ne doit descendre dans une cale pendant qu'on enlève les panneaux d'écouille.

2.1.8. Aucune personne inexpérimentée ne doit être envoyée seule dans une cale, à moins que ce ne soit absolument nécessaire.

2.1.9. Personne ne doit être envoyé dans une cale vide pendant le

unloading unless he is under observation, or in communication with other person.

déchargement du navire à moins qu'il ne soit sous surveillance ou en communication avec une autre personne.

2.2.0. No person should enter an unlighted hold without means of illumination.

2.2.0. Personne ne doit entrer sans moyen d'éclairage dans une cale obscure.

2.2.1. In the event of a main power failure provision should be made for emergency lighting, such as a strong battery-operated portable lamp.

2.2.1. En cas de panne de la source principale d'électricité, il faut prévoir un éclairage de secours, par exemple, une puissante lampe portative, à pile.

2.2.2. Personnel employed in an area where there is danger of injury to the head and feet from falling or moving objects should wear a safety hat and suitable footwear.

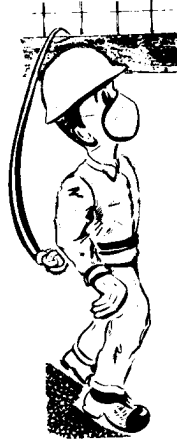


2.2.2. Toute personne travaillant dans un lieu où elle risque d'être blessée aux pieds et à la tête par des objets qui tombent ou se déplacent doit porter un casque et des bottes de sécurité.

2.2.3. Personnel should wear appropriate protective clothing and respiratory equipment when required to work with a substance or in an atmosphere that may adversely affect their health.

2.2.3. Toute personne doit porter des vêtements de protection et un appareil respiratoire appropriés lorsqu'elle est tenue de travailler avec une substance ou dans une atmosphère pouvant être dommageable à la santé.

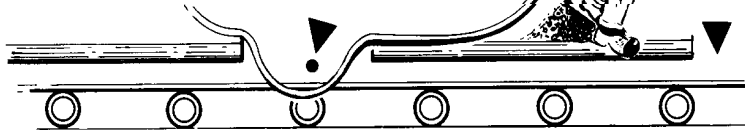
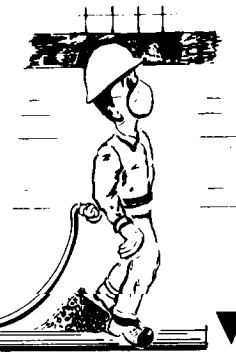
2.2.4 Personnel should wear safety belts and lines when advised to do so by the officer in charge of the deck.



2.2.4. Toute personne doit porter une ceinture et une ligne de sécurité lorsque l'officier de pont responsable le lui demande.

2.2.5. Where lifelines are used extreme care should be taken to prevent the bight of the line becoming fouled in the conveyor belt rollers.

2.2.5. Lorsqu'on utilise des lignes de sécurité, on doit veiller à ce que le ballant de ces cordes ne s'empêtre pas dans les rouleaux de la courroie transporteuse



2.2.6. Where safety chains are provided, use them for your protection.

2.2.6. Lorsque des chaînes de sécurité sont fournies, servez-vous-en pour votre protection.



2.2.7. Catwalks should be cleaned off to prevent falls due to slippery conditions

2.2.7. Les passavants doivent être nettoyés afin de prévenir les chutes que peuvent provoquer des surfaces glissantes.

2.2.8. Always use extra care when going from one hopper bay to another and where possible advise the tunnelman accordingly.

2.2.8. Il faut toujours être extrêmement prudent lorsqu'on se déplace d'une trémie de cale à une autre et il faut en aviser le préposé

aux portes de trémies, si possible.

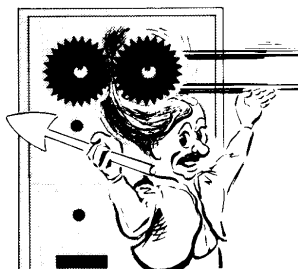
2.2.9. In hopper bays where the cargo has been cleaned off, gates should be closed.

2.2.9. Les portes des trémies de cale vidées de leur cargaison doivent être fermées.

2.3.0. Great care should be taken when working in the vicinity of the end gates which are proximate to the transfer points.

2.3.0. Il faut être très prudent lorsqu'on travaille à proximité des portes de bout qui sont près des points de transfert.

2.31 Those working close to conveyor belts should not wear loose clothing. Long hair should be tied back



2.31 Les personnes travaillant près des courroies transporteuses ne doivent pas porter de vêtements amples. Les cheveux longs devraient être attachés.

2.3.2. Personnel working in holds should wear retroreflective vests to facilitate identification.



2.3.2. Toute personne travaillant dans les cales doit porter une veste rétro réfléchissante de couleur très voyante de façon qu'on puisse la voir très facilement.

2.3.3. Extra care should always be taken when cargo "wall-ups" develop.



2.3.3. Il faut toujours être extrêmement prudent lorsque des murs se forment dans la cargaison.

2.4.0. Adequate means of communication should be provided for everyone engaged in the processes.



2.4.0. Toute personne affectée au déchargement doit disposer de moyens de communication appropriés.

2.4.1. Practical jokes and horseplay should be prohibited.



2.4.1. Les mauvais tours et les bousculades doivent être interdits.

2.4.2. The emergency stop switch control for conveyor belts should be tested before unloading.

2.4.2. La commande de l'interrupteur d'arrêt d'urgence des courroies transporteuses doit être vérifiées avant le déchargement.

2.4.3. The person in charge of the emergency stop switch should be equipped with means whereby he is in direct contact with all persons in the tunnels and hold.

2.4.3. Le responsable de l'interrupteur d'arrêt d'urgence doit pouvoir communiquer directement avec toutes les personnes qui se trouvent dans les tunnels et dans la cale.

2.4.4. The emergency stop switch should never be left untended when belts are running.



2.4.4. L'interrupteur d'arrêt d'urgence doit toujours être sous surveillance lorsque les courroies fonctionnent.

← Arrêt d'urgence

2.4.5. No inexperienced person should be in charge of the emergency stop switch.

2.4.5. Aucune personne inexpérimentée ne doit être chargée de l'interrupteur d'arrêt d'urgence.

2.4.6. The person in charge of the hatch should have an unobstructed view of those in the hold and the work in progress.

2.4.6. Rien ne doit masquer la vue du surveillant d'écouille sur les hommes dans la cale et les travaux qui s'y font.

2.4.7. The person in charge of the hatch should be equipped with a portable light having independent means of power for use in the event of complete power failure in the ship.

2.4.7. En cas de panne générale sur le navire, le surveillant d'écouille doit avoir une lampe portative pourvue d'une source d'énergie indépendante.

2.4.8. Safety chains and connections should be in good condition, checked regularly and replaced immediately if found defective.

2.4.8. Les chaînes de sécurité et les raccords doivent toujours être en bon état, vérifiés périodiquement et remplacés dès qu'ils sont défectueux.

2.4.9. Lifelines should always be in good condition and checked before use.

2.4.9. Les lignes de sécurité doivent toujours être en bon état.

2.5.0. Adequate lighting should be provided for all working areas.

2.5.1. Access to and from holds should be safe and in accord with safe working practices.

2.5.2. All gates should be capable of being tightly closed. Defective gates should be repaired or replaced as soon as possible.

2.5.3. In the tunnels all gates should be numbered for identification purposes. The system of numbering should be uniform for all self-loaders.

2.5.4. Guardrails or other safety means that are fitted over moving machinery should be in satisfactory condition.

2.5.5. Where portable lights are required these should be fitted with lamp guards and lanyards.

2.5.6. Glare, dazzle or sudden contrasts of illumination should be minimized as far as practicable.

2.5.7. Adequate ventilation should be used to alleviate dust problems.

2.5.0. Un éclairage approprié doit être assuré dans tous les lieux de travail.

2.5.1. Les voies d'accès aux cales doivent être sûres.

2.5.2. Toutes les portes doivent pouvoir se fermer complétement. Les portes défectueuses doivent être réparées ou remplacées dès que possible.

2.5.3. Dans les tunnels, toutes les portes doivent être numérotées aux fins d'identification. La méthode de numérotage doit être la même pour les navires auto-déchargeurs.

2.5.4. Les rampes ou autres dispositifs de sécurité fixés au-dessus du matériel mobile doivent être en bon état.

2.5.5. Lorsque des balladeuses sont requises, elles doivent être munies d'une cage et d'attaches.

2.5.6. On devrait réduire autant que possible les éblouissements, les aveuglements ou les contrastes soudains de lumière.

2.5.7. Il faut assurer une ventilation suffisante pour réduire la quantité de poussière.

2.5.8. All personnel should be advised of the danger of smoking or using naked lights in hazardous places. Warning notices should be posted at the entrance to cargo compartments and adjoining spaces where an inflammable gas or explosive dust atmosphere may be present.



2.5.8. Tout le personnel doit être informé du danger de fumer ou d'utiliser une flamme nue dans les endroits dangereux. Des avis devraient être affichés à l'entrée des compartiments à cargaison et dans les endroits attenants où il peut y avoir une accumulation de gaz inflammables ou de poussières explosives.

2.5.9. To minimize the danger of explosion and fire where coal is stowed in holds or any other compartment, effective surface ventilation is essential to ensure free escape of explosive gases. To facilitate this, the cargo should be levelled off to allow air to circulate freely over the surface.

2.5.9. Afin de réduire le plus possible le danger d'explosion et d'incendie lorsque du charbon est arrimé dans des cales ou dans tout autre compartiment, il est essentiel d'assurer une ventilation efficace en surface qui permettra aux gaz explosifs de s'échapper librement. A cette fin, la cargaison doit être aplanie pour permettre à l'air de circuler librement en surface.

2.6.0. Where cargo is liable to emit dangerous gases portable methanometers should be used to monitor working spaces.

2.6.0. Lorsqu'une cargaison est susceptible de dégager des gaz dangereux, des méthanomètres doivent être utilisés pour contrôler les lieux de travail.

2.6.1. Before men are allowed to enter holds all compartments should be well ventilated particularly where there is a likelihood that methane or other hazardous gas may be present.

2.6.1. Avant de permettre à des hommes d'entrer dans les cales, tous les compartiments doivent être bien ventilés, surtout lorsqu'il y a possibilité que du méthane ou un autre gaz dangereux s'y trouve.

2.6.2. All electrical cables passing through cargo compartments and adjoining spaces should be free from defects and safe for use in

2.6.2. Tous les fils électriques traversant les compartiments de cargaison et les espaces attenants doivent être en parfait état et d'un type

atmosphere containing hazardous gases.

2.6.3. Ventilation fans serving compartments in which coal is stowed or adjoining spaces, should be explosion proof.

sûr pour emploi dans un atmosphère contenant des gaz dangereux.

2.6.3. Les ventilateurs desservant les compartiments où le charbon est arrimé ou les espaces attenants à ces compartiments doivent être antidéflagrants.

NOTES

* **Combination of Coal Dust/Air Mixtures**

Practically all combustible substances in the form of dust when mixed with air in the proper proportions will burn at so rapid a rate as will cause severe explosion if ignited by external sources. To initiate a coal dust explosion two factors must occur simultaneously; firstly, the correct air/dust ratio must be present, and secondly there must be present a source of ignition capable of igniting this dust cloud.

** **Gas**

Coal emits an inflammable gas (methane) particularly after being freshly mined, or broken, and when subjected to shock or agitation. The amount of methane released depends on such factors as the rank and fineness of the coal. When there is between 5 to 14 percent of methane mixed in the air it may explode if an outside source of ignition is introduced; such ignition could be caused by an electrical spark, naked flame or by frictional sparking. Low rank coal is more susceptible to this emission than the higher ranks of

REMARQUES

* **Combustion de mélanges de poussière de charbon et d'air**

Presque tous les combustibles réduits en poussière, lorsqu'ils forment avec l'air un mélange précis et qu'ils sont allumés, brûlent assez vite pour provoquer une forte explosion. Pour amorcer une explosion de poussière de charbon, deux phénomènes doivent se produire en même temps: le mélange exact d'air et de poussière et l'allumage.

** **Gaz**

Le charbon dégage un gaz inflammable, le méthane, notamment lorsqu'il vient d'être miné ou brisé et lorsqu'il subit un choc ou qu'il est vivement remué. La quantité de méthane dégagée dépend de facteurs tels que la catégorie et la qualité du charbon. Lorsqu'il y a entre 5 et 14% de méthane mélangé dans l'air, il peut se produire une explosion au contact d'une source d'inflammation extérieure; une étincelle électrique, une flamme nue ou des étincelles causées par friction peuvent être des sources

coal, and the emission is greatest when the coal is moved directly from the mine workings to the ship.

The intensity of the blast and thermic energy released by a local methane explosion may be sufficient to initiate a series of coal dust explosions.

*** Gas may accumulate in adjoining spaces to the cargo compartments if the divisional bulkheads are not gas-tight.

3. SAFETY MEETINGS AND EMERGENCY DUTIES

3.1.1. Regular inspections by a company Safety Inspection Officer should be carried out or a safety committee comprised of representatives from each department should be organized on every vessel. Meetings should be held at regular intervals to review shipboard safety measures.

3.1.2. The minutes of such meetings should be recorded and sent to Management and Unions.

3.1.3. All injuries should be reported to the supervisor in charge, treated, and properly recorded. A full description of the incident should be

d'inflammation. Le charbon de catégorie inférieure est plus susceptible de laisser échapper des gaz que le charbon de catégorie supérieure et les risques sont plus grands lorsque le charbon est expédié directement de la mine au navire.

L'intensité de l'explosion et l'énergie thermique dégagée par une explosion locale de méthane peuvent suffire à provoquer une série d'explosions de poussière de charbon.

*** Le gaz peut s'accumuler dans les espaces attenants aux compartiments à marchandise si les cloisons ne sont pas étanches au gaz.

3. RÉUNIONS SUR LA SÉCURITÉ ET FONCTIONS D'URGENCE

3.3.1. Des inspections périodiques doivent être faites par un agent de sécurité de la compagnie ou un comité de sécurité composé de représentants de chaque service doit être organisé sur tout navire et des réunions doivent être tenues périodiquement pour examiner les mesures de sécurité à bord du navire.

3.1.2. Les procès-verbaux de ces réunions doivent être consignés et envoyés à la direction et aux syndicats.

3.1.3. Toute blessure doit être signalée à l'officier responsable, traitée et consignée de façon appropriée. Une description complète

sent to Management and Unions.

de l'incident doit être envoyée à la direction et aux syndicats.

3.1.4. Reports of unusual accidents or near misses should be posted on bulletin boards and brief details of such be circulated to industry for general information.



3.1.4. Les rapports d'accidents inhabituels ou d'accidents ayant failli se produire doivent être affichés sur les tableaux à cette fin et une brève description de ces accidents doit être diffusée dans l'industrie, à titre d'information.

3.1.5. If an accident occurs in the holds, machinery should be shut down immediately and the officer in charge notified.

3.1.5. Si un accident se produit dans les cales, les machines doivent être immédiatement stoppées et l'officier de pont responsable doit être prévenu.

3.1.6. Unloading must be stopped when an accident occurs and not resumed until safe to do so.

3.1.6. Le déchargement doit être interrompu lorsqu'un accident se produit et ne doit pas reprendre avant qu'il puisse s'effectuer en toute sécurité.

3.1.7. Emergency first aid equipment should be readily accessible.

3.1.7. Une trousse de premiers soins doit être immédiatement accessible.

3.1.8. Personnel should become knowledgeable in first aid procedures and in a recommended method of artificial respiration.



3.1.8. Le personnel doit se familiariser avec les méthodes de secourisme et avec une méthode recommandée de respiration artificielle.

3.1.9. Portable resuscitation equipment should be easily accessible.



3.1.9. Un équipement portatif de réanimation doit se trouver dans un endroit facilement accessible.