

Á Á Ä Á

#

02/81

Á Á

Á

Á

Á Á

Ä J I Ä

Á

Á Á

Á

Á Á

Á Á

Ä J I È

10.03.1981.

12.08.2004.

Á Á Ä

Á

Ä

Á

È

Á

Á

Á

Á

Ä J I È

5.

На основу члана 347. тачка 8. Устава Социјалистичке Федеративне Републике Југославије, Савезно извршно веће доноси

О Д Л У К У

О РАТИФИКАЦИЈИ ПРОТОКОЛА 1978. КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА МЕЂУНАРОДНУ КОНВЕНЦИЈУ О ЗАШТИТИ ЉУДСКОГ ЖИВОТА НА МОРУ, 1974.

1. Ратификује се Протокол 1978. који се односи на Међународну конвенцију о заштити људског живота на мору, 1974 са прилозима, усвојен 17. фебруара 1978. године у Лондону у оригиналу на енглеском, француском, руском, кинеском и шпанском језику.
2. Текст Протокола у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српскохрватском језику гласи:

PROTOSOL

OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

The parties to the present protocol, being parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, done at London on 1 November 1974,

Recognizing the significant contribution which can be made by the above-mentioned Convention to the promotion of the safety of ships and property at sea and the lives of persons on board,

Recognizing also the need to improve further the safety of ships, particularly tankers,

Considering that this objective may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

Have agreed as follows:

Article I

General Obligations

The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article II

Application

1. The provisions of Articles II, III (other than paragraph (a) IV, VI (b), (c) and (d), VII and VIII of the International Convention for the Safety of Life

ПРОТОКОЛ

КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА МЕЂУНАРОДНУ КОНВЕНЦИЈУ О ЗАШТИТИ ЉУДСКОГ ЖИВОТА НА МОРУ, 1974.

Стране уговорнице овог протокола, Биле су стране уговорнице Међународне конвенције о заштити људског живота на мору, 1974, састављене у Лондону 1. новембра 1974,

Увиђајући значајан допринос наведене конвенције за побољшање сигурности бродова, њихових поморских својстава као и људских живота на броду,

Увиђајући, такође потребу за даљем побољшањем сигурности бродова, посебно танкера,

Сматрајући да се овај циљ може најбоље постићи закључивањем Протокола који се односи на Међународну конвенцију о заштити људског живота на мору, 1974.

Сагласиле су се:

Члан I

Опште обавезе

Стране уговорнице овог протокола обавезују се да ће спровести одредбе овог протокола и његових прилога који чине саставни део овог протокола. Свако позивање на овај протокол је уједно позивање и на његов прилог.

Члан II

Примена

1. Одредбе чл. II, III, [осим тач. (а)], IV, VI (b), (c) и (d), 7. и 8. Међународне конвенције о заштити људског живота на мору, 1974 (у даљем тексту:

at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") are incorporated in the present Protocol, provided that references in those Articles to the Convention and to Contracting Governments shall be taken to mean references to the present Protocol and to the Parties to the present Protocol, respectively.

2. Any ship to which the present Protocol applies shall comply with the provisions of the Convention, subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

3. With respect to the ships of non-parties to the Convention and the present Protocol, the Parties to the present Protocol shall apply the requirements of the Convention and the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article III

Communication of Information

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization"), a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of measures for safety of life at sea for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations.

Article IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 1 March 1979 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, States may become Parties to the present Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

3. The present Protocol may be signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to the Convention.

Article V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force six months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which con-

Конвенција) укључене су у овај протокол, под условом да ће се позивање у овим члановима на Конвенцију и на владе уговорнице односити на овај протокол, и на стране уговорнице овог протокола.

2. Сваки брод на који се овај протокол примењује мора да одговара одредбама Конвенције у зависности од измена и додатака који су наведени у овом протоколу.

3. На бродове држава које нису стране уговорнице Конвенције и овог протокола, стране уговорнице овог протокола примењиваће захтеве Конвенције и овог протокола на тај начин да ти бродови немају повољнији третман.

Члан III

Саопштење информација

Стране уговорнице овог протокола обавезују се да ће саопштити генералном секретару (Међувладине поморске саветодавне организације (у даљем тексту: Организације) и код њега подложити списак именованих експерата или одобрених организација које су у њихово име овлашћене да примењују мере које се односе на заштиту живота на мору, да их стране уговорнице саопште својим службеницима. Управа ће зато обавестити Организацију о посебним одговорностима и условима овлашћења процесним на именоване експерте или одobreне организације.

Члан IV

Потписивање, ратификација, прихватање, одобрење и приступање

1. Овај ће протокол бити отворен за потписивање у главној канцеларији Организације од 1. јуна 1978. до 1. марта 1979. године и затим ће бити отворен за приступање. Према одредбама тачке 3. овог члана, државе могу постати стране уговорнице овог протокола:

(а) потписом без резерве у погледу ратификације, прихватања или одобрења; или

(б) потписом у зависности од ратификације, прихватања или одобрења иза којег следи ратификација, прихватање или одобрење, или

(ц) приступом.

2. Ратификација, прихватање, одобрење или приступ биће извршени полагањем докумената у ту сврху код генералног секретара Организације.

3. Овај протокол може бити потписан без резерве, ратификован, прихваћен, одобрен или му могу приступити само оне државе које су потписале без резерве, ратификовале, прихватиле, одобриле или које су приступиле Конвенцији.

Члан V

Ступање на снагу

1. Овај протокол ступиће на снагу шест месеци после датума до којег најмање петнаест држава, чија укупна трговачка флота износи најмање 50%

stitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol, provided however that the present Protocol shall not enter into force before the Convention has entered into force.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted under Article VIII of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article VI
Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the expiry of five years from the date on which the present Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.

4. A denunciation of the Convention by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party.

Article VII
Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").

2. The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

бруто тонаже бродовља оветоке трговачке морнарице, постану његове стране уговорнице у складу са чланом 4. овог протокола, под условом да овај протокол не ступи на снагу пре ступања на снагу Конвенције.

2. Сваки документ о ратификацији, прихватању, одобрењу или приступу који је положен после датума ступања на снагу овог протокола почеће да важи три месеца после дана полагања тог документа.

3. После датума од којег се измена и допуна овог протокола сматра прихваћеном према члану VIII Конвенције, сваки документ о ратификацији, прихватању, одобрењу или приступу који је положен односиће се на измењени и допуњени протокол.

Члан VI
Отказ

1. Свака страна уговорница може отказати овај протокол у свако време после истека периода од пет година од датума кад је овај протокол ступио на снагу за ту страну уговорницу.

2. Отказ се врши полагањем документа о отказу код генералног секретара Организације.

3. Отказ ступа на снагу после истека године дана или после истека неког дужег рока који је назначен у документу о отказу, од дана кад је генерални секретар Организације примио обавештење.

4. Страна уговорница која откаже Конвенцију сматраће се да отказује и овај протокол.

Члан VII
Полагање

1. Овај протокол биће положен код генералног секретара Организације (Депозитар).

2. Депозитар ће:

(a) обавестити све државе које су потписале овај протокол или му приступиле о:

(i) сваком новом потписивању или полагању документа о ратификацији, прихватању, одобрењу или приступу;

(ii) датуму ступања на снагу овог протокола;

(iii) полагању сваког документа о отказу овог протокола, о датуму пријема као и о датуму ступања на снагу таквог отказа;

(b) доставити правноснажно оверене копије овог протокола свим државама које су потписале овај протокол или му приступиле.

3. Чим овај протокол ступи на снагу, Депозитар мора послати правноснажно оверену копију овог протокола Секретаријату Уједињених нација ради регистрације и објављивања у складу са чланом 102. Повеље Уједињених нација.

Article VIII

Languages

The present Protocol is established in a single original in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German and Italian languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

Done at London this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

Annex

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

PART A — APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.

Regulation 2

Definitions

The following paragraph is added to the existing text:

(n) "Age of a ship" means the elapsed period of time determined from the year of build as indicated on the ship's registry papers.

PART B — SURVEYS AND CERTIFICATES

Regulation 6

Inspection and Survey

The existing text of Regulation 6 is replaced by the following:

(a) The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by the Administration's own inspection services, or by nominated surveyors, or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of Regulations 8 and 10 of this Chapter, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and

Члан VIII

Језици

Овај протокол састављен је у једном примерку на кинеском, енглеском, француском, руском и шпанском језику и сваки је текст једнако аутентичан. Званични преводи на арапски, немачки и италијански језик биће припремљени и положени заједно са потписаним оригиналом.

У потврду тога су ниже потписани, у ту сврху пуноважно овлашћени од својих влада, потписали овај протокол.

Састављено у Лондону седамнаестог фебруара хиљаду девет стотина седамдесет и осме године.

Прилог

ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ МЕЂУНАРОДНЕ КОНВЕНЦИЈЕ О ЗАШТИТИ ЉУДСКОГ ЖИВОТА НА МОРУ, 1974.

ГЛАВА I

ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

ДЕО А — ПРИМЕНА, ДЕФИНИЦИЈЕ, ИТД.

Правило 2

Дефиниције

Следећа тачка се додаје постојећем тексту:

(н) „Старост брода“ означава протекло време утврђено од године изградње како је наведено у бродским хартијама о регистрацији.

ДЕО Б — ПРЕГЛЕДИ И СВЕДОЦБЕ

Правило 6

Инспекција и преглед

Постојећи текст Правила 6 замењује се следећим:

(а) Инспекцију и преглед бродова, ако се односе на спровођење одредаба ових правила, и допуштање одступања од одредаба тих правила морају вршити службеници Управе. Управа, међутим, може поверити инспекцију и прегледе експертима именованим за ту сврху или од ње признатим организацијама.

(б) Управа ће организовати ванредне инспекције које ће се вршити за време важења сведоцбе. Те ће инспекције обезбедити да брод и његова опрема буду у сваком погледу задовољавајући за службу за коју су намењени. Инспекције могу вршити сопствене инспекцијске службе управе, именовани експерти, признате организације или друге владе уговорнице на захтев Управе. Ако Управа, према одредбама правила 8. и 10. ове главе, врши годишње прегледе, ванредне инспекције нису обавезне.

(ц) Управа која именује експерте или признате организације да врше инспекције и прегледе како

surveys as set forth in paragraphs (a) and (b) of this Regulation shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) require repairs to a ship, and
- (ii) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

(e) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

Regulation 7

Surveys of Passenger Ships

The existing text of paragraph (b) (iii) is replaced by the following:

(iii) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in Regulation 11 of this Chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the Convention and the present Protocol and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

Regulation 8

Surveys of Life-Saving Appliances and other Equipment of Cargo Ships

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

је одређено у тач. (а) и (б) овог правила, бар ће овластити било којег именованог експерта или признату организацију да:

- (i) захтева оправке брода, и
- (ii) врши инспекције и прегледе ако то затражи овлашћени службеник у луци.

Управа ће обавестити организацију о посебним одговорностима и условима овлашћења које имају именовани експерти или признате организације.

(d) Ако именовани експерт или призната организација одреди да стање брода или његове опреме не одговара у суштини подацима у сведошци или је такво да брод није спреман да настави пловидбу без опасности за брод или за лица на броду, тај експерт или организација морају одмах обезбедити да се предузму правилни поступци и обавестити Управу. Ако се не предузму такви правилни поступци, треба повући односну сведошцу и одмах обавестити Управу, а ако се брод налази у луци друге владе уговорнице, треба обавестити и одговарајуће власти те државе. Кад службеник Управе, именовани експерт или призната организација обавести одговарајуће власти те државе, влада те државе пружиће том службенику, експерту или организацији сву потребну помоћ да изврши своје обавезе по овом правилу. Кад је то могуће, влада државе у којој се налази брод, обезбедиће да брод не исплови пре него што може изаћи на море, или напусти луку ради одласка у одговарајуће ремонтно бродоградилниште без опасности за брод или људе на њему.

(e) У сваком случају, Управа мора у потпуности јемчити за целовитост и успешност инспекције и прегледа и мора предузети потребне мере да обезбеди задовољавајуће извршење тих обавеза.

Правило 7

Преглед путничких бродова

Постојећи текст тачке (б) (iii) замењује се овим текстом:

(iii) Потпуни или делимични преглед, према триликама, мора се извршити после оправке, како је захтевано испитивањима прописаним у Правилу 11 ове главе, и сваки пут кад се изврше какве важне оправке или обнове. Преглед мора бити такав да се сигурно утврди да су неопходне оправке и обнове заиста извршене, да су материјал и израда тих оправки и обнова задовољавајући у сваком погледу, и да брод у сваком погледу одговара одредбама Конвенције и овог протокола, Међународних правила о избегавању судара на мору и одредбама закона, уредбама, наредбама и принципима које ради примене објави Управа.

Правило 8

Преглед средстава за спасавање и других делова опреме теретних бродова

Постојећи текст Правила 8 замењује се следећим:

(a) The life-saving appliances, except a radio-telegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, the echo-sounding device, the gyro-compass, the fire-extinguishing appliances and the inert gas system of cargo ships to which Chapters II-1, II-2, III and V of the Convention and the present Protocol apply, shall be subject to initial and subsequent surveys as prescribed for passenger ships in Regulation 7 of Chapter I of the Convention and the present Protocol with the substitution of 24 months for 12 months in sub-paragraph (a) (ii) of that Regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, mechanical pilot hoists, lights, shapes and means of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the Convention and the present Protocol and, where applicable, the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

(b) Intermediate surveys shall be made for tankers of ten years of age and over, within three months before or after the anniversary date of the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, to ensure that equipment specified in paragraph (a) of this Regulation has been maintained in accordance with Regulation 11 of this Chapter and that it is in good working condition. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Equipment Certificate issued in accordance with Regulation 12 (a) (iii) of Chapter I of the Convention.

Regulation 10

Surveys of Hull, Machinery and Equipment of Cargo Ships

The existing text of Regulation 10 is replaced by the following:

(a) The hull, machinery and equipment (other than items in respect of which Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates or Cargo Ship Radiotelephony Certificates are issued) of a cargo ship shall be surveyed on completion and thereafter in such a manner as the Administration may consider necessary in order to ensure that their condition is in all respects satisfactory and at the following intervals:

(i) at intervals specified by the Administration but not exceeding five years (periodical surveys);

(ii) in addition to such periodical surveys a tanker of ten years of age and over shall undergo a minimum of one intermediate survey during the period of validity of its Cargo Ship Safety Construction Certificate. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after, the half-way date of the certificate's period of validity.

b) The initial and periodical survey shall be such as to ensure that the arrangements, material and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels, their appurtenances, main and auxiliary machinery including steering gear and associated control systems, electrical installation and other equipment are in all respects satisfactory for the service for

(a) Средства за спасавање, осим радио-телеграфског уређаја у моторном чамцу за спасавање или препосивног примопродајника за чамце и слаба за спасавање, звучни дубиномер, жиро-компас као и средства за гашење пожара и систем инертног глина на теретним бродовима на које се примењују главе II-1, II-2 III и V Конвенције и овог протокола морају се подвргнути основном и периодичним прегледима као што је предвиђено за путничке бродове у Правилу 7 Главе I Конвенције и овог протокола, с тим што се „12 месеци“ у ставу (a) (ii) тог правила замењује са „24 месеца“. План противпожарне заштите на новим бродовима и пилотске лестве, механичке дизалице за пилоте, светла, дањни знакови и средства за давање звучних знакова којима су опремљени нови и постојећи бродови, морају бити укључени у преглед ради утврђивања да у потпуности одговарају одредбама Конвенције и овог протокола, као и применљивим одредбама Међународних правила о избегавању судара на мору, која су на снази.

(b) Међупрегледи за танкере од 10 година старости и више морају се извршити три месеца пре или после датума важења Сведоцбе о сигурности опреме теретног брода, да се утврди да је опрема прописана у тачки (a) овог правила одржавана у складу с Правилем 11 ове главе и да је у добром стању. Такав међупреглед мора се потврдити на Сведоцби о сигурности опреме теретног брода издатој у складу с Правилем 12 (a) (iii) Главе I Конвенције.

Правило 10

Преглед трупа стројева и опреме теретних бродова

Постојећи текст Правила 10 замењује се следећим:

(a) Труп, стројеви и опрема теретног брода (пород оне опреме по одредбама по којима се издају сведоцбе о сигурности опреме теретног брода, сведоцбе о сигурности радио-телеграфије теретног брода и сведоцбе о сигурности радио-телефоније теретног брода) морају бити прегледани приликом довршења, а после тога на начин који Управа сматра потребним ради тога да се утврди да је њихово стање у сваком погледу задовољавајуће и у овим временским размацима:

(i) у временским размацима одрженим од Управе, али не преко 5 година (редовни прегледи);

(ii) танкери од 10 година и више морају се осим редовног прегледа подврћи и најмање једном међупрегледу за време важења његове Сведоцбе о сигурности конструкције теретног брода. У случају да се изврши само један међупреглед за време важења било које његове сведоцбе, он се мора обавити најмање шест месеци пре или шест месеци после истека рока важења сведоцбе.

(b) Основни и редовни прегледи морају бити такви да се може сигурно утврдити да су општа расподела, материјал и димензије структуре, котлови и друге посуде под притиском и њима припадајући делови и погонски и помоћни стројеви, укључујући уређај за управљање и ширдружете контроле система, електрични уређаји и друга оп-

which the ship is intended. Such surveys shall, in the case of tankers, also include inspection of the outside of the ship's bottom, pump rooms, cargo and bunker piping systems, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens.

(c) The intermediate survey of tankers of ten years of age and over shall include inspection of steering gear equipment and associated control systems, pump rooms, cargo and bunker piping systems on deck and in pump rooms, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens, the electrical installations in dangerous zones, and the outside of the ship's bottom. In addition to the visual inspection of the electrical installation, the insulation resistance of the electrical equipment in dangerous zones is to be tested. If, upon examination, there should be any doubt as to the condition of the piping, extra measures, such as pressure tests and thickness determination, shall be taken as necessary. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Construction Certificate issued in accordance with Regulation 12(a)(ii) of Chapter I of the Convention.

(d) A survey, either general or partial according to the circumstances, shall be made when required after an investigation prescribed in Regulation 11 of this Chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respect satisfactory, and that the ship is fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

Regulation 11

Maintenance of Condition after Survey

The existing text of Regulation 11 is replaced by the following:

(a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the Convention and the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

(b) After any survey of the ship under Regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of Chapter I of the Convention and the present Protocol has been completed, no change shall be made in the structural arrangement, machinery, equipment and other items covered by the survey, without the sanction of the Administration.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, either of which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey, as required by Regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of Chapter I of the Convention and the present Protocol, is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such a report has been made.

рема, у сваком погледу задовољавајући за службу за коју је брод намењен. Такви прегледи морају, кад је реч о танкерима, такође укључити инспекцију спољне стране бродског дна на суву, пумпних станица, система ценовода за терет и гориво, система за вентилацију, претпритисног вакуумског вентила и штитника против пожара.

(ц) Међупреглед танкера од 10 година старости и више мора укључити инспекцију уређаја за управљање и придружених контролних система, пумпних станица, система ценовода за терет и погонско гориво на палуби и у пумпним станицама, система вентилације, претпритисног вакуумског вентила и штитника против пожара, електричних уређаја у опасним подручјима и спољне стране бродског дна. Уз визуелну инспекцију електричног уређаја, потребно је испитати отпорност електричне изолације у опасном подручју. Ако после испитивања постоји икаква сумња у погледу стања ценовода, морају се предузети посебне мере као, испитивања под притиском и мерење дебљине ако је то потребно. Такав међупреглед мора се потврдити у Сведоцбу о сигурности конструкције теретног брода издатог у складу с Правилном 12 (а) (ii) Главе I Конвенције.

(д) Потпуни или делимични преглед мора се извршити ако се затражи после испитивања према захтевима Правила 11 ове главе, или кад год се изврше важне оправке или обнове. Преглед мора бити такав да се сигурно утврди да су потребне оправке или обнове стварно извршене и да материјал и израда тих оправки и обнова у сваком погледу задовољавају, те да је брод спреман за пловидбу без опасности за брод или лица на броду.

Правило 11

Одржавање стања после прегледа

Постојећи текст Правила 11 замењује се следећим:

(а) Стање брода и његове опреме мора бити тако одржано да одговара одредбама Конвенције и овог протокола и да потврди да је брод у сваком погледу способан да настави пловидбу без опасности за брод или лице на броду.

(б) После извршења било којег од прегледа према правилима 6, 7, 8, 9 и 10. Главе I Конвенције и овог протокола, не смеју се без одобрења Управе вршити никакве промене у распореду структуре, стројевима, опреми и осталом што је било обухваћено прегледом.

(ц) Кад се догоди нека незгода или се открије грешка која има утицаја на сигурност брода или ефикасност, односно потпуност средстава за спасавање или друге опреме, заповедник или власник брода мора известити Управу што је пре могуће, или именованог експерта или признату организацију одговорну за издавање односне сведоцбе, која ће заочети испитивањима да ли одлучила је ли потребан преглед према правилима 6, 7, 8, 9 и 10 Главе I Конвенције и овог протокола. Ако се брод налази у луци друге владе уговорнице, заповедник или власник брода ће одмах обавестити одговорног службеника владе те државе а именовани експерт или призната организација ће се уверити да је такав извештај поднет.

Regulation 14

Duration and Validity of Certificates

The existing text of Regulation 14 is replaced by the following:

(a) Certificates other than the Cargo Ship Safety Construction Certificate, the Cargo Ship Safety Equipment Certificate and any Exemption Certificate shall be issued for a period not exceeding 12 months. The Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued for a period not exceeding five years. The Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued for a period not exceeding 24 months. Exemption Certificates shall not be valid for longer than the period of the certificates to which they refer.

(b) No extension of the five-year period of validity of the Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be permitted.

(c) If a survey takes place within two months before the end of the period for which a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate issued in respect of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards, but less than 500 tons gross tonnage, was originally issued, that certificate may be withdrawn, and a new certificate may be issued which shall expire 12 months after the end of the said period.

(d) If the ship at the time when a certificate, other than that referred to in paragraph (b) of this Regulation, expires is not in a port of the country in which it is registered or is to be surveyed, the Administration may extend the certificate, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the country in which it is registered or is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(e) No certificate shall be extended under the provisions of paragraph (d) of this Regulation for a longer period than five months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the country in which it is registered or the port in which it is registered or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or country without having obtained a new certificate.

(f) A certificate, other than that referred to in paragraph (b) of this Regulation, which has not been extended under the foregoing provisions of this Regulation, may be extended by the Administration for a period of grace up to one month from the date of expiry stated on it.

(g) A certificate shall cease to be valid:

(i) if the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under Regulations 7(a), 8, 9 and 10(a) of Chapter I of the Convention and the present Protocol or as they may have been extended in accordance with paragraphs (d), (e) or (f) of this Regulation, or

(ii) upon transfer of the ship to the flag of another Government. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of Regulation 11(a) and (b) of this Chapter. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Правило 14

Трајање и важење сведоцбе

Постојећи текст правила 14 замењује се следећим:

(a) Сведоцбе, осим Сведоцбе о сигурности конструкције теретног брода, Сведоцбе о сигурности опреме теретног брода и Сведоцбе о ослобађању, не смеју бити издате за рок дужи од 12 месеци. Сведоцба о сигурности конструкције теретног брода не сме бити издата за рок дужи од 5 година. Сведоцба о сигурности опреме теретног брода не сме бити издата за рок дужи од 24 месеца. Сведоцбе о ослобађању не могу важити дуже од рока који важи за сведоцбе на које се оне односе.

(b) Не дозвољава се продужење петогодишњег рока важења Сведоцбе о сигурности конструкције теретног брода.

(c) Ако се преглед врши у периоду од два месеца пре истека времена за које је издата Сведоцба о сигурности радио-телеграфског уређаја теретног брода или Сведоцба о сигурности радио-телефонског уређаја теретног брода које се односе на теретне бродове од 300 BRT и више, али мање од 500 BRT, те се сведоцбе могу повићи и могу се издати нове сведоцбе чије ће важење престати 12 месеци после истека поменутог периода.

(d) Управа може, ако се брод у време кад му истиче важење сведоцбе, осим оних наведених у тачки (b) овог правила, не налази у луци земље у којој је уписан или има бити прегледан, продужити важење сведоцбе, али такво продужење сме се дати само ради тога да се дозволи да брод заврши путовање у земљу у којој је уписан или има бити прегледан, и то само онда кад се покаже да је исправно и разумно тако поступити.

(e) Ниједна сведоцба не сме бити продужена према тачки (d) овог правила за рок дужи од пет месеци а брод којом је такво продужење дато нема право да после свог доласка у земљу у којој је уписан или у луку у којој има бити прегледан, на основу таквог продужења, напусти ту луку или земљу ако није добио нову сведоцбу.

(f) Сведоцбу, осим наведених у тачки (b) овог правила, која није била продужена према претходним одредбама овог правила, Управа може продужити за рок не дужи од месец дана, рачунајући од датума истека важења сведоцбе, који је на њој назначен.

(g) Сведоцби ће престати важење:

(i) ако инспекција и прегледи нису извршени у року назначеним у правилима 7(a), 8, 9 и 10(a) Главе I Конвенције и овог протокола или ако им је продужено важење у складу с тач. (d), (e) или (f) овог правила, или

(ii) ако брод почне бити заставу друге владе. Нова сведоцба ће се издати тек кад се влада која издаје нову сведоцбу сасвим уверила да је брод у складу са захтевима Правила 11(a) и (b) ове главе. У случају преноса између влада уговорница, ако се то затражи у року од три месеца после преноса, влада уговорница чију је заставу брод вио, прешто ће предати Управи копије сведоцби које је брод имао пре преноса и, ако постоје, и копије односних извештаја о прегледу.

Regulation 19

Control

The existing text of Regulation 19 is replaced by the following:

(a) Every ship when in a port of another Party is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under Regulation 12 or Regulation 13 of Chapter I of the Convention are valid.

(b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of Regulation 11 (a) and (b) of this Chapter.

(c) In the circumstances given in paragraph (b) of this Regulation or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard without danger to the ship or persons on board.

(d) In the event of this control giving rise to an intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of the State whose flag the ship is entitled to fly of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the certificates shall also be notified. The facts concerning the intervention shall be reported to the Organization.

(e) The Port State authority concerned shall notify all relevant information about the ship to the authorities of the next port of call, in addition to parties mentioned in paragraph (d) of this Regulation, if it is unable to take action as specified in paragraphs (c) and (d) of this Regulation or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

(f) When exercising control under this Regulation all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

CHAPTER II — 1

CONSTRUCTION — SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A — GENERAL

Regulation 1

Application

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph (b):

(iii) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (ii) of this paragraph and sub-paragraph (a) (iii) of this Regulation, for the purposes of paragraph (d) of Regulation 29 of this Chapter, a new tanker means a tanker:

Правило 19

Контрола

Постојећи текст Правила 19 замењује се следећим:

(a) Сваки брод подлеже у лукама осталих влада уговорница контроли службеника пуноважно овлашћених од стране тих влада онда кад се контрола спроводи ради проверавања да су сведоче, издате у складу с Правилном 12 или Правилном 13 Главе 1 Конвенције, важеће.

(b) Такве сведоче, ако су важеће, морају бити признате, осим када постоји јасан повод веровању да стање брода или његове опреме суштински не одговара подацима који су наведени у сведочема или ако брод и његова опрема нису у складу с одредбама Правила 11 (a) и (b) ове главе.

(c) У околностима наведеним у тачки (b) овог правила, или ако је рок сведочи истекао или је сведоче престала да важи, службеник који врши контролу мора предузети такве мере које ће обезбедити да брод неће испловити све док не буде могао упути на море или напустити луку да би могао упути до најближег погоднег бродоградилшта, без опасности за брод или лица на њему.

(d) Ако ова контрола да повода интервенцији било које врсте, службеник који врши контролу мора одмах писмено извести конзула, или, ако њега нема, најближег дипломатског представника владе чију је заставу брод овлашћен да вије, о свим околностима због којих је интервенција сматрана потребном. Поред тога, морају се такође обавестити именовани експерти или признате организације одговорне за издавање сведочи. Организација мора бити обавештена о чињеницама у вези с интервенцијом.

(e) Луцка капетанија односне државе мора дати сва одговарајућа обавештења с броду луцким властима луке одређеног места, поред страна наведених у тачки (d) овог правила, ако није могуће предузети мере наведене у тач. (c) и (d) овог правила или ако је брод добио дозволу да проследи у луку одређеног места.

(f) При вршењу контроле у складу с овим правилом морају се предузети сви могући напори да се избегне непотребно задржавање или кашњење брода. Ако је брод непотребно задржан или касни, има право на накнаду за сваки губитак или претрпљену штету.

ГЛАВА II — 1

КОНСТРУКЦИЈА — ПРЕГРАБИВАЊЕ И СТАБИЛИТЕТ, СТРОЈЕВИ И ЕЛЕКТРИЧНИ УРЕЂАЈИ

ДЕО А — ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Правило 1

Примена

Следећи ставови се додају постојећем тексту тачке (b):

(ii) Без обзира на одребе подтачке (ii) ове тачке и тачке

(a) (iii) овог правила, за сврхе тачке (d) Правила 29 ове главе, нови танкер је танкер:

- (1) for which the building contracts is placed after 1 June 1979; or
- (2) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (3) the delivery of which is after 1 June 1982; or
- (4) which has undergone an alteration or modification of a major character:
 - (a) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (b) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (c) which is completed after 1 June 1982.
 - (iv) For the purposes of paragraph (d) of Regulation 29 of this Chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph (iii) of this paragraph.
 - (v) For the purposes of sub-paragraph (iii) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

Regulation 2

Definitions

The following paragraphs are added to the existing text:

- (k) The remote steering gear control system is the means by which required rudder movements are transmitted from the navigating bridge to the steering gear power unit controls.
- (l) The main steering gear is the machinery, the steering gear power units, if any, and ancillary equipment and the means of applying torque to the rudder stock (e.g. tiller or quadrant) necessary for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship under normal service conditions.
- (m) The steering gear power unit is:
 - (i) in the case of electric steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment;
 - (ii) in the case of electro-hydraulic steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment and connected pump;
 - (iii) in the case of other hydraulic steering gear, a driving engine and connected pump.
 - (n) The auxiliary steering gear is that equipment which is provided for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship in the event of failure of the main steering gear.

PART C — MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Regulation 29

Steering Gear

The following paragraph is added to the existing text:

- (d) Tankers only

- (1) чији је уговор о изградњи закључен после 1. јуна 1979. године, или
- (2) ако нема уговора о изградњи, чија је кобилица положена или која је у сличној фази изградње после 1. јануара 1980. године, или
- (3) који се испоручује после 1. јуна 1982. године; или
- (4) који је подвргнут већој преправци:
 - а) чији је уговор закључен после 1. јуна 1979. године; или
 - б) ако нема уговора, чији су радови изградње започети после 1. јануара 1980. године; или
 - ц) који је завршен после 1. јуна 1982. године;
 - (iv) за сврхе тачке (д) Правила 29. ове главе, постојећи танкер је танкер који није нови танкер у смислу дефинисаном у подтачки (iii) ове тачке;
 - (v) за сврхе подтачке (iii) ове тачке, преправка постојећег танкера од 20 000 метричких тона носивости и више, да би била у складу са захтевима овог протокола или Протокола 1978, који се односе на Међународну конвенцију о спречавању загађивања с бродова, 1973. године неће бити сматрана већом преправком.

Правило 2

Дефиниције

Додају се постојећем тексту следеће тачке:

- (к) систем за даљинско управљање кормиларским уређајем је средство којим се покрети кормила преписе са заповедничког моста до стројног уређаја за погон кормиларског уређаја.
- (л) Главни кормиларски уређај се састоји од стројева стројних уређаја за погон кормиларског уређаја, ако постоје, помоћне опреме и средстава за примену момента торзије на струк кормила (тј. редо или квадрант) потребно да би се постигло покретање кормила ради управљања бродом под нормалним условима пловидбе;
- (м) стројни уређај за погон кормиларског уређаја је:
 - (i) у случају електричног кормиларског уређаја: електрични мотор и његова електрична опрема;
 - (ii) у случају електро-хидрауличног кормиларског уређаја: електрични мотор, његова електрична опрема и прикључена пумпа;
 - (iii) у случају другог хидрауличног кормиларског уређаја: погонски мотор и прикључена пумпа.
 - (н) Помоћни кормиларски уређај је уређај који је предвиђен за постизање покретања кормила ради управљања бродом у случају квара главног кормиларског уређаја.

ДЕО Ц — СТРОЈЕВИ И ЕЛЕКТРИЧНИ УРЕЂАЈИ

Правило 29

Кормиларски уређај

Следећа тачка додаје се постојећем тексту:

- (д) само танкери

(i) The following shall apply to every new tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards and, not later than two years from the date of entry into force of the present Protocol, to every existing tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards:

(1) two remote steering gear control systems shall be provided, each of which shall be operable separately from the navigating bridge. This does not require duplication of the steering wheel or steering lever. In the event of failure of the remote steering gear control system in operation, the other system shall be capable of being brought into immediate operation from a position on the navigating bridge. Each remote steering gear control system, if electric, shall be served by its own separate circuit supplied from the steering gear power circuit from a point within the steering gear compartment. In the event of failure of electrical power supply to a remote steering gear control system an alarm shall be given on the navigating bridge. The alarms required in this sub-paragraph shall be both audible and visual and situated in a position on the navigating bridge where they can be readily observed;

(d) control of the main steering gear shall also be provided in the steering gear compartment;

(3) means shall be provided in the steering gear compartment to disconnect the remote steering gear control system from the power circuit;

(4) a means of communication shall be provided between the navigating bridge and the steering gear compartment;

(5) the exact angular position of the rudder shall be indicated on the navigating bridge. The rudder angle indication shall be independent of the remote steering gear control system; and

(6) the angular position of the rudder shall be recognizable in the steering gear compartment.

(ii) In every new tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards, in addition to the requirements of paragraph (a) and subparagraph (d) (i) of this Regulation, the following shall apply:

(1) the main steering gear shall comprise two or more identical power units and it shall be capable of operating the rudder as required by subparagraph (d) (ii) (2) of this Regulation while operating with one or more power units. As far as reasonable and practicable, the main steering gear shall be so arranged that a single failure in its piping or in one of the power units will not impair the integrity of the remaining part of the steering gear. All mechanical couplings which are part of the steering gear and the mechanical connexion with any remote steering gear control system, if any, shall be of sound and reliable construction to the satisfaction of the Administration;

(2) the main steering gear shall, with the ship at its deepest sea-going draught, be capable of putting the rudder over from 35 degrees on one side to 35 degrees on the other side with the ship running ahead at maximum service speed. The rudder shall be capable of being put over from 35 degrees on either side to 30 degrees on the other side in not more than 28 seconds, under the same conditions;

(i) следећи захтеви се односе на сваки нови танкер од 10.000 BRT и више, а за рок не доцније од две године од дана ступања на снагу овог протокола, и на све постојеће танкере од 10.000 BRT и више:

(1) потребно је предвидети два система за даљинско управљање кормиларским уређајем, а сваки се од њих мора управљати одвојено са заповедничког моста. Овим се не захтева двоструко кормиларско коло или полуге кормила. У случају квара укљученог система за даљинско управљање кормиларским уређајем, други систем мора бити способан да се одмах укључи у рад са заповедничког моста. Сваки електрични систем за даљинско управљање кормиларским уређајем мора бити напајан својим водом који је снабдевен из круга напајања кормиларског уређаја из простора кормиларског уређаја. У случају квара у напајању електричном струјом система за даљинско управљање кормиларским уређајем, мора се дати знак узбуне на заповедничком мосту.

Узбуне према захтеву из овог става морају бити и звучне и визуелне и смештене на таквом положају на заповедничком мосту да се могу лако уочити.

(2) У простору кормиларског уређаја мора бити такође смештена контрола главног кормиларског уређаја;

(3) мора се предвидети потребан уређај у простору кормиларског уређаја који ће омогућити растављање система за даљинско управљање кормиларским уређајем од водова за напајање;

(4) мора се предвидети уређај за преносење наредба између заповедничког моста и простора кормиларског уређаја;

(5) положај отклона кормила мора бити тачно показиван на заповедничком мосту. Показивање угла отклона кормила мора бити независно од система за даљинско управљање кормиларским уређајем; и

(6) положај отклона кормила мора се препознати у простору кормиларског уређаја.

(ii) На сваки нови танкер од 10 000 BRT и више, уз захтев из тачке (a) и подтачке (d) (i) овог правила, односи се и следеће:

(1) главни кормиларски уређај мора имати два или више једнаких стројних уређаја и мора омогућавати управљање кормилом у складу са захтевима из подтачке (d) (ii) (2) овог правила кад ради један или више стројних уређаја. Колико је то разумно и прихватљиво, главни кормиларски уређај мора бити постављен тако да поједини квар у целима или на једном од стројних уређаја не угрози дејство осталог дела уређаја. Све механичке спојке које су део кормиларског уређаја и механичке везе са било којим системом за даљинско управљање кормиларским уређајем, ако постоје, морају бити исправне и поуздане конструкције и одговарати захтевима Управе;

(2) главни кормиларски уређај мора бити способан да код највећег газа брода и при максималној брзини брода напред пребаци кормило с положаја од 35 степени на једној страни до положаја од 35 степени на другој страни. Мора бити омогућено да се кормило пребаци с положаја од 35 степени на било коју страну до положаја од 30 степени на другој страни за не више од 28 секунди, под истим условима;

(3) the main steering gear shall be operated by power where necessary to fulfil the requirements of sub-paragraph (d) (ii) (2) of this Regulation;

(4) the main steering gear power units shall be arranged to start automatically when power is restored after a power failure;

(5) in the event of failure of any of the steering gear power units an alarm shall be given on the navigating bridge. Every steering gear power unit shall be capable of being brought into operation either automatically or manually from a position on the navigating bridge; and

(6) an alternative power supply, at least sufficient to supply a steering gear power unit so as to enable it to move the rudder as specified below, and also to supply its associated remote steering gear control system and the rudder angle indicator, shall be provided, automatically, within 45 seconds, either from the emergency source of electrical power, or from another independent source of power located in the steering gear compartment. This independent source of power shall be used only for this purpose and shall have a capacity sufficient for half an hour of continuous operation. The steering gear power unit, when being supplied by the alternative power supply, shall at least be capable of putting the rudder over from 15 degrees on one side to 15 degrees on the other side in not more than 60 seconds with the ship at its deepest sea-going draught while running at one half of its maximum service speed ahead or 7 knots, whichever is the greater.

(3) главни кормиларски уређај мора бити покрестан извором енергије, где је то потребно да се испуни захтеви из става (д) (ii) (2) овог правила;

(4) стројни уређај за погон главног кормиларског уређаја мора бити тако изведен да се аутоматски укључи повратком енергије после прекида рада извора енергије;

(5) у случају квара било којег стројног уређаја за погон кормиларског уређаја мора се на заповедничком мосту укључити аларм. Сваки стројни уређај за погон кормиларског уређаја мора се укључити у рад или аутоматски или ручно из положаја на заповедничком мосту; и

(6) мора се предвидети алтернативни извор енергије довољан за напajaње стројног уређаја за погон кормиларског уређаја који ће за 45 секунди, аутоматски, покренути кормило према ближе наведеним захтевима и такође напajaти прикључени систем даљинског управљања кормиларским уређајем и показивачем угла откoна кормила, и то или из помоћног извора електричне енергије или из неког другог независног извора енергије смештеног у простору кормиларског строја. Овај независни извор енергије ће служити само у ове сврхе и имати капацитет довољан за пола часа непрекидног рада. Стројни уређај за погон кормиларског уређаја, кад се напaja алтернативним извором енергије, мораће покренути кормило од 15° на једној до 15° на другој страни за не више од 60 секунди кад је брод у најдубљем газу и три половини максималне брзине према напред или 7 чворова ако је то веће.

CHAPTER II-3

CONSTRUCTION — FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

PART A — GENERAL

Regulation 1

Application

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph (a):

(iv) Notwithstanding the provisions of sub-paragraphs (ii) and (iii) of this paragraph, for the purposes of paragraph (a) (ii) of Regulation 55 and of Regulation 60 of this Chapter, a new tanker means a tanker:

(1) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

(2) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

(3) the delivery of which is after 1 June 1982; or

(4) which has undergone an alteration or modification of a major character:

(a) for which the contract is placed after 1 June 1979; or

(b) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(c) which is completed after 1 June 1982.

ГЛАВА II-2

КОНСТРУКЦИЈА — ПРОТИВПОЖАРНА ЗАШТИТА, ОТКРИВАЊЕ И ГАШЕЊЕ ПОЖАРА

ДЕО А — ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Правило 1

Примена

Следеће подтачке додају се постојећем тексту тачке (а):

(iv) Без обзира на одредбе ст. (ii) и (iii) ове тачке, за сврхе тачке (а) (ii) Правила 55 и Правила 60 ове главе, нови танкер је танкер:

(1) чији је уговор о изградњи закључен после 1. јуна 1979. године; или

(2) ако нема уговора о изградњи, чија је кобилица положена или који је у сличној фази изградње после 1. јануара 1980. године; или

(3) који се испоручује после 1. јуна 1982. године; или

(4) који је подвргнут изменама и претправкама већег значаја:

(а) чији је уговор закључен после 1. јуна 1979. године или

(б) ако нема уговора, чији су радови конструкције започети после 1. јануара 1980. године; или

(ц) који је завршен после 1. јуна 1982. године.

(v) For the purposes of paragraph (a) (ii) of Regulation 55 and of Regulation 60 of this Chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph (iv) of this paragraph.

(vi) For the purposes of sub-paragraph (iv) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

Regulation 3

Definitions

The existing text of paragraph (v) is replaced by the following:

(v) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

The following paragraph is added to the existing text:

(x) "Crude oil" means any oil occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

(i) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and

(ii) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

PARTE — FIRE SAFETY MEASURES FOR TANKERS

Regulation 55

Application

The existing text of this Regulation is replaced by the following:

(a) Unless expressly provided otherwise:

(i) this Part shall apply to all new tankers carrying crude oil and petroleum products having a flashpoint not exceeding 60°C (140°F) (closed cup test) as determined by an approved flashpoint apparatus and a Reid vapour pressure which is below atmospheric pressure and other liquid products having a similar fire hazard; and

(ii) in addition, all ships covered by this Part shall comply with the requirements of Regulations 52, 53 and 54 of Chapter II-2 of the Convention except that fixed gas fire-extinguishing systems for cargo spaces shall not be used for new tankers and for those existing tankers complying with Regulation 60 of this Chapter. For existing tankers not required to comply with Regulation 60, the Administration, in applying the requirements of paragraph (f) of Regulation 52, may accept a froth system capable of discharging froth internally or externally to the tanks. The details of the installation shall be to the satisfaction of the Administration.

(v) За сврхе тачке (а) (ii) Правила 55 и Правила 60 ове главе, постојећи танкер је танкер који није нови у смислу дефинисаном у ставу (ив) ове тачке.

(vi) За сврхе става (iv) ове тачке, претправка постојећег танкера од 20 000 метричких тона носивости и више да би био у складу са захтевима овог протокола или Протокола 1978, који се односе на Међународну конвенцију о спречавању загађивања мора с бродова, 1973, неће бити сматрана вишом претправком.

Правило 3

Дефиниције

Постојећи текст тачке (v) замењује се следећем:

(v) „Сопствена тежина брода“ је истиснина брода у метричким тонама без терета, горива, уља за подмазивање, баластне воде, питке воде и напоне воде у танковима, потрошних залиха, путника и посаде са својим стварима.

Следећа тачка додаје се постојећем тексту:

(x) „Сирово уље“ је свако уље, које се природно појављује у земљи, без обзира на то да ли је обрађено да би било pogodно за превоз, и укључује:

(i) сирово уље из којег су можда уклоњене неке фракције дестилације; и

(ii) сирово уље у које су можда додате неке фракције дестилације.

ДЕО Е — МЕРЕ БЕЗБЕДНОСТИ ЗА СЛУЧАЈ ПОЖАРА НА ТАНКЕРИМА

Правило 55

Примена

Постојећи текст овог правила замењује се следећим:

(a) Ако није изричито другачије предвиђено:

(i) овај део примењује се на све нове танкере који превозе сирово уље и деривате нафте с тачком паљења која не износи више од 60° (140°F) (затворена проба), што се утврђује одобреним апаратом за одређивање тачке паљења чији је притисак паре (Reid) испод атмосферског притиска, као и друге деривате у течном стању који представљају сличну опасност од пожара; и

(ii) осим тога, сви бродови обухваћени овим делом морају одговарати захтевима правила 52, 53 и 54 Главе II-2 Конвенције, осим што се уграђени систем за гашење пожара пливом у складиштима терета неће употребљавати на новим танкерима и на постојећим танкерима који су у складу с Правилном 60 ове главе. За постојеће танкере који не морају бити у складу с Правилном 60, Управа може у примени захтева тачке (f) Правила 52 прихватити систем гашења пеном који може испуштати пену унутар или ван танкова. Детаљи уређаја морају одговарати захтевима Управе.

(b) Where cargoes other than those referred to in sub-paragraph (a) (i) of this Regulation which introduce additional fire hazards are intended to be carried, additional safety measures shall be required to the satisfaction of the Administration.

(c) Combination carriers shall not carry solid cargoes unless all cargo tanks are empty of oil and gas freed or unless, in each case, the Administration is satisfied with the arrangements provided.

Regulation 60

Cargo Tank Protection

The existing text of this Regulation is replaced by the following:

(a) For new tankers of 20,000 metric tons deadweight and upwards, the protection of the cargo tanks deck area and cargo tanks shall be achieved by a fixed deck froth system and a fixed inert gas system in accordance with requirements of Regulations 61 and 62 of Chapter II-2 of the Convention except that in lieu of the above installations the Administration, after having given consideration to the ship's arrangement and equipment, may accept other combinations of fixed installations if they afford protection equivalent to the above, in accordance with Regulation 5 of Chapter I of the Convention.

(b) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the deck froth system shall:

(i) be capable of extinguishing spill fires and also preclude ignition of spilled oil not yet ignited; and

(ii) be capable of combating fires in ruptured tanks.

(c) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the fixed inert gas system shall:

(i) be capable of preventing dangerous accumulations of explosive mixtures in intact cargo tanks during normal service throughout the ballast voyage and necessary in-tank operations; and

(ii) be so designed as to minimize the risk of ignition from the generation of static electricity by the system itself.

(d) Any existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying crude oil shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph (a) of this Regulation, not later than a date:

(i) for a tanker of 70,000 metric tons deadweight and upwards, two years after the date of entry into force of the present Protocol; and

(ii) for a tanker of less than 70,000 metric tons deadweight, four years after the date of entry into force of the present Protocol, except that for tankers less than 40,000 tons deadweight not fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 cubic metres per hour, the Administration may exempt existing tankers from the requirements of this paragraph, if it would be unreasonable and impracticable to apply these requirements, taking into account the ship's design characteristics.

(b) Ако се намеравају превозити терети који нису наведени у ставу (a) (i) овог правила, а представљају додатну опасност од пожара, морају се предвидети допунске мере безбедности за случај пожара које ће задовољити Управу.

(c) Бродови за комбиновани терет не смеју превозити терет у чврстом стању док се не уклони заостало течено гориво и плинтови из танкова за терет, или док прописани уређаји који су на броду не буду у сваком случају такви да задовоље Управу.

Правило 60

Заштита танкова терета

Постојећи текст овог правила замењује се следећим:

(a) На новим танкерима од 20.000 метричких тона носивости и више, заштита површина палубе танкова терета и танкова терета мора се постићи помоћу сталног палубног уређаја за гашење пожара пеном и сталног уређаја за гашење пожара инертним плинтом у складу с одредбама правила 61 и 62 Главе II-2 Конвенције, осим што Управа уместо наведених уређаја, а после разматрања бродских уређаја и опреме, може прихватити друге комбинације сталних уређаја за гашење пожара, ако оне пружају једнаку заштиту у складу с Правилем 5 Главе I Конвенције.

(b) Да би се уређај који се предлаже уместо сталног уређаја за гашење пожара пеном на палуби сматрао једнако вредним, мора бити:

(i) способан за гашење пожара насталог преливањем течног горива, а такође за спречавање паљења проливеденог течног горива које се још није запалило;

(ii) способан за сузбијање пожара у напуклим (пробијеним) танковима.

(c) Да би се уређај који се предлаже уместо сталног уређаја за гашење пожара инертним плинтом сматрао једнако вредним, мора бити:

(i) способан за спречавање опасних томилања експлозивних мешавина у неопштењеним танковима терета у нормалној експлоатацији брода за време путовања у баласту, као и за време потребних радова у танку; и

(ii) такве израде да смањи опасност од паљења услед стварања статистичког електрицитета који настаје у самом уређају.

(d) Сваки постојећи танкер од 20.000 метричких тона носивости и више, који превози сирово уље мора бити опремљен системом за гашење пожара инертним плинтом у складу са захтевима из тачке (a) овог правила, не доцније од:

(i) танкер од 70.000 метричких тона носивости и више — 2 године после ступања на снагу овог протокола; и

(ii) танкер мањи од 70.000 метричких тона носивости — 4 године од дана ступања на снагу овог протокола, осим танкера мањих од 40.000 тона носивости који нису опремљени стројевима за прање танкова с протоком већим од 60 m³ на сат. Управа може изузети постојеће танкере од захтева из ове тачке ако би примена тих захтева била неразумна и непрактична кад се узму у обзир карактеристике конструкције брода.

(c) Any existing tanker of 40,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil and any such tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 cubic metres per hour shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph (a) of this Regulation, not later than a date:

(i) for a tanker of 70,000 metric tons deadweight and upwards, two years after the date of entry into force of the present Protocol; and

(ii) for a tanker of less than 70,000 metric tons deadweight, four years after the date of entry into force of the present Protocol.

(f) Any tanker operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing shall be fitted with an inert gas system complying with the requirements of Regulation 62 of Chapter II-2 of the Convention and with fixed tank washing machines.

(g) All tankers fitted with a fixed inert gas system shall be provided with a closed ullage system

(h) Any new tanker of 2,000 tons gross tonnage and upwards not covered by paragraph (a) of this Regulation shall be provided with a froth system, capable of discharging froth internally or externally, to the tanks. The details of such installation shall be to the satisfaction of the Administration.

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 12

Shipborne Navigational Equipment

The existing text of paragraph (a) is replaced by the following:

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with at least one radar. All ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards shall be fitted with at least two radars, each capable of operating independently of the other. All radars fitted in compliance with this Regulation shall be of a type approved by the Administration and shall conform to operational standards not inferior to those adopted by the Organization. Facilities for plotting radar readings shall be provided on the bridge in those ships.

Regulation 19

Use of the Automatic Pilot

The following paragraph is added to the existing text:

(d) The manual steering shall be tested after prolonged use of the automatic pilot, and before entering areas where navigation demands special caution.

The following new Regulations are added to this Chapter:

(e) Сваки постојећи танкер од 40.000 метричких тона носивости и више који превози уље које није сирово уље и сваки такав танкер од 20.000 метричких тона носивости и више који превози уља која нису сирово а опремљен је стројевима за прање танкова с протоком већим од 60 м³ на сат за сваки, мора бити опремљен системом гашења пожара инертним плином, у складу са захтевима из тачке (a) овог правила, и то не доцније од:

(i) танкер од 70.000 метричких тона носивости и више — 2 године од дана ступања на снагу овог протокола; и

(ii) танкер мањи од 70.000 метричких тона носивости — 4 године од дана ступања на снагу овог протокола.

(f) Сваки танкер који користи поступак чишћења теретних танкова прањем сировим уљем мора бити опремљен системом за гашење пожара инертним плином у складу са захтевима Правила 62 Главе II-2 Конвенције и уграђеним стројевима за прање танкова.

(g) Сви танкери опремљени уграђеним системом за гашење пожара инертним плином морају имати затворени систем за мерење нивоа.

(h) Сваки нови танкер од 2.000 BRT и више, а који није обухваћен тачком (a) овог правила мора бити опремљен системом за гашење пожара пеном, који може пуштати пену унутар и ван танкова.

Детаљи инсталације морају одговарати захтевима Управе.

ГЛАВА V

СИГУРНОСТ ПЛОВИДБЕ

Правило 12

Бродска навигацијска опрема

Постојећи текст тачке (a) замјенује се следећим:

(a) ови бродови од 1.600 BRT и више, али не више од 10.000 BRT морају бити опремљени бар једним радаром. Сви бродови од 10.000 BRT и више морају имати бар два радара, с тим да сваки може радити независно од другог. Сви радари постављени у складу с овим правилом морају бити оног типа који одобри Управа и мораће да одговарају радним стандардима који нису нижи од оних прихваћених Конвенцијом. На заповедничком мосту брода тиће уређаји за уцртавање очитавања радара.

Правило 19

Управа аутоматског кормиларења

Следећа тачка додаје се постојећем тексту:

(d) После дужи употребе аутоматског кормиларења треба испитати ручно управљање, као и пре уласка у подручја у којима се мора пловити с посебном предострожношћу.

Следећа нова правила додају се овој глави.

Regulation 19-1

Operation of Steering Gear

In areas where navigation demands special caution, ships shall have more than one steering gear power unit in operation when such units are capable of simultaneous operation.

Regulation 19-2

Steering Gear — Testing and Drills

(a) Within 12 hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested by the ship's crew. The test procedure shall include, where applicable, the operation of the following:

- (i) the main steering gear;
- (ii) the auxiliary steering gear;
- (iii) the remote steering gear control systems;
- (iv) the steering positions located on the navigating bridge;
- (v) the emergency power supply;
- (vi) the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;
- (vii) the remote steering gear control system power failure alarms; and
- (viii) the steering gear power unit failure alarms.

(b) The checks and tests shall include:

- (i) the full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;
- (ii) a visual inspection of the steering gear and its connecting linkage; and
- (iii) the operation of the means of communication between the navigating bridge and steering gear compartment.

(c) (i) Simple operating instructions with a block diagram showing the change-over procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units shall be permanently displayed on the navigating bridge and in the steering gear compartment.

(ii) All officers concerned with the operation and/or maintenance of steering gear shall be familiar with the operation of the steering systems fitted on the ship and with the procedures for changing from one system to another.

(d) In addition to the routine checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation, emergency steering drills shall take place at least once every three months in order to practise emergency steering procedures. These drills shall include direct control from within the steering gear compartment, the communications procedure with the navigating bridge and, where applicable, the operation of alternative power supplies.

(e) The Administration may waive the requirement to carry out the checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation for ships which regularly ply on voyages of short duration. Such ships shall carry out these checks and tests at least once every week.

Правило 19-1

Рад кормиларског уређаја

У подручјима у којима се мора шловити с посебном предострожношћу, на бродовима треба да ради више од једног стројног уређаја за погон кормиларског уређаја уколико те јединице могу да раде истовремено.

Правило 19-2

Кормиларски уређај — провера и вежбе

(а) У року од 12 часова пре испловљавања посада мора да провери и испита бродски кормиларски уређај. Поступак тестирања треба, кад је то могућно, да обухвати рад следећих уређаја:

- (i) главног кормиларског уређаја;
- (ii) помоћног кормиларског уређаја;
- (iii) система за даљинско управљање кормиларским уређајем;
- (iv) положаја кормила показаних на командном мосту;
- (v) за напајање струјом у случају опасности;
- (vi) показатеља угла кормила у односу на стварни положај кормила;
- (vii) аларма код нестанка струје у систему за даљинско управљање кормиларским уређајем;
- (viii) аларма код нестанка струје у струјном уређају за погон кормиларског уређаја.

(б) Провере и тестови морају да обухвате:

- (i) пуни покрет кормила у складу с траженим способностима кормиларског уређаја;
- (ii) визуелну инспекцију кормиларског уређаја и његових спојки; и
- (iii) рад средстава за везу између заповедничког моста и простора кормиларског уређаја;

(ц) (i) једноставне инструкције с блок-дијаграмом који приказује поступак прелаза на системе за даљинско управљање кормиларским уређајем стројни уређаји за погон кормиларског уређаја биће стално изложене на заповедничком мосту и у простору кормиларског уређаја;

(ii) сви официри којих се тиче рад и/или одржавање кормиларског уређаја морају познавати рад система управљања на броду и поступке прелажења с једног на други систем.

(д) Осим рутинских провера и текстова прописаних у тач. (а) и (б) овог правила, овака три месеца морају се одржавати вежбе са уређајем за управљање у случају опасности да би се увежбали поступци управљања у случају опасности. Ове вежбе обухватају директну контролу из простора кормиларског уређаја, поступак веза са заповедничким мостом и, где је то могућно, поступке код напајања из различитих извора енергије.

(е) Управа се може одрећи захтева да се изврше провере и тестови прописани у тач. (а) и (б) овог правила за бродове који редовно возе на пловидбама кратког трајања. Такви бродови вршиће ове провере и тестове једном недељно.

Уторак, 10. март 1981

МЕЂУНАРОДНИ УГОВОРИ

Број 2 — Страна 291

(f) The date upon which the checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under paragraph (d) of this Regulation, shall be recorded in the log book as may be prescribed by the Administration.

(ф) Дан кад су извршене провере и тестови прописани у тач. (а) и (б) овог правила и дан и детаљи извршених вежби уређаја за управљање у случају опасности по тачки (д) овог правила морају се уписати у бродски дневник у складу с прописима Управе.

Appendix

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

The following form of Supplement is added to the existing form:

SUPPLEMENT TO THE CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Deadweight of Ship (metric tons)	Year of Build

Додатак

Образац Сведоцбе о сигурности конструкције теретних бродова

Следећи допуњени образац додаје се постојећем образцу:

ДОПУНА СВЕДОЦВЕ О СИГУРНОСТИ КОНСТРУКЦИЈЕ ТЕРЕТНОГ БРОДА

(Службени печат)

(Држава)

ИЗДАТА НА ОСНОВУ ОДРЕДАБА

ПРОТОКОЛА 1978. КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА МЕЂУНАРОДНУ КОНВЕНЦИЈУ О ЗАШТИТИ ЉУДСКОГ ЖИВОТА НА МОРУ, 1974.

Име брода	Број или знак распознавања брода	Лука припадности	Носивост брода (метричке тоне)	Година изградње

Type of ship:

Tanker engaged in the trade of carrying crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil*

Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil*

* Delete as appropriate.

Тип брода:

Танкер који превози сирово уље*

Танкер који превози уље које није сирово*

Танкер који превози сирово друго уље*

Теретни брод, који није танкер, који превози уље

*Прецртај сувишно.

Date of contract for building or alteration or modification of a major character _____

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced _____

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character _____

This Supplement shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Construction Certificate.

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 10 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

that the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment as defined in the above Regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with the requirements of that Protocol.

This certificate is valid until _____ subject to intermediate survey(s) at intervals of _____

Issued at _____ (Place of issue of certificate)

19 _____

(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the Issuing Authority, as appropriate)

INTERMEDIATE SURVEY

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, this ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed _____ (Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

Next intermediate survey due _____ (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed _____ (Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

Next intermediate survey due _____ (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed _____ (Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

Next intermediate survey due _____ (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed _____ (Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Датум уговора о изградњи или већој промени _____

Датум полагања кобилице или датум кад је брод био у сличној фази _____

Датум изградње или кад је започета већа промена _____

Датум испоруке или завршетка веће промене _____

Ова допуна се стално додаје Сведоци о сигурности конструкције теретног брода.

Овим се потврђује:

да је брод прегледан у складу с Правилем 10 главе I Протокола 1978. који се односи на Међународну конвенцију о заштити људског живота на мору, 1974, и

да је прегледом утврђено да је стање трупа, стројева и опреме како је дефинисано горњим правилем у сваком погледу задовољавајуће и да је брод у складу са захтевима тог протокола.

Ова сведоци важи до _____ у зависности од међупрегледа у периодима од _____

Издата у _____ (место издавања сведоци)

19 _____

(потпис овлашћеног службеника који издаје сведоци)

(Печат Управе која издаје сведоци)

МЕЂУПРЕГЛЕД

Овим се потврђује да је међупрегледом према захтеву Правила 10 Главе I Протокола 1978. који се односи на Међународну конвенцију о заштити људског живота на мору, 1974, установљено да је овај брод у складу с односним одредбама тог протокола.

Потписао _____ (потпис овлашћеног службеника)

Место _____

Датум _____

Следећи међупреглед треба се изврши _____ (Печат или марка управе)

Потписао _____ (потпис овлашћеног службеника)

Место _____

Датум _____

Следећи међупреглед треба се изврши _____ (Печат или марка управе)

Потписао _____ (потпис овлашћеног службеника)

Место _____

Датум _____

Следећи међупреглед треба се изврши _____ (Печат или марка управе)

Потписао _____ (потпис овлашћеног службеника)

Место _____

Датум _____

Следећи међупреглед треба се изврши _____ (Печат или марка управе)

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

The following form of Supplement is added to the existing form:

SUPPLEMENT TO THE CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE
 PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTER-NATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF
 LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Deadweight of Ship (metric tons)	Year of Build

Образац Сведочења о сигурности конструкције теретних бродова

Следећи допуњени образац додаје се постојећем образцу:

ДОПУНА СВЕДОЧБЕ О СИГУРНОСТИ КОНСТРУКЦИЈЕ ТЕРЕТНОГ БРОДА

(Службени печат)

(Држава)

ИЗДАТА НА ОСНОВУ ПРОТОКОЛА 1978. КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА МЕЂУНАРОДНУ КОНВЕНЦИЈУ
 О ЗАШТИТИ ЉУДСКОГ ЖИВОТА НА МОРУ, 1974.

Име брода	Број или знак распознавања брода	Лука припадности	Носивост брода (метричке тоне)	Година изградње

Type of ship:

Tanker engaged in the trade of carrying crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil*

Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil*

Date of contract for building or alteration or modification of a major character _____

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced _____

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character _____

This Supplement shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Equipment Certificate.

* Delete as appropriate.

Тип брода:

Танкер који превози сирово уље*

Танкер који превози уље које није сирово*

Танкер који превози сирово уље/друго уље*

Теретни брод, који није танкер, који превози уље*

Датум уговора о изградњи или већој преправци _____

Датум полагања кобилице или датум кад је брод био у сличној фази изградње или датум кад је започета већа поправка _____

Датум исправке или веће преправке _____

Ова ће допуна бити за стално додата Сведочењу о сигурности опреме теретног брода.

*Прецртај сувишно.

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 8 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

that the survey showed that the condition of the safety equipment as defined in the above Regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with the requirements of that Protocol.

This certificate is valid until _____ subject to intermediate survey(s) at intervals of _____

Issued at _____
(Place of issue of certificate)

_____ 19 _____

(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

INTERMEDIATE SURVEY

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 8 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed _____
(Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

Next intermediate survey due _____
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed _____
(Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 14 of Chapter I of the Protocol the validity of this Certificate is extended until _____

Signed _____
(Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Овим се потврђује:

да је брод прегледан у окладу с Правилем 8 Главе I Протокола 1978. који се односи на Међународну конвенцију о заштити људског живота на мору, 1974, и

да је прегледом утврђено да је стање сигурносне опреме како је дефинисано у горњем правилу у сваком погледу задовољавајуће и да је брод у складу са захтевима овог протокола.

Ова сведоџба важи до _____ у зависности од међупрегледа у периодима од _____

Издата у _____
(место издавања сведоџбе)

_____ 19 _____

(Потпис овлашћеног службеника који издаје сведоџбу)

Печат или марка управе која издаје сведоџбу.

МЕЂУПРЕГЛЕД

Овим се потврђује да је међупрегледом прописаним Правилем 8 Главе I Протокола 1978. који се односи на Међународну конвенцију о заштити људског живота на мору, 1974, утврђено да брод одговара односним одредбама овог протокола.

Потписао _____
(потпис овлашћеног службеника)

Место _____

Датум _____

Следећи међупреглед треба да се одржи _____
(печат или марка управе)

Потписао _____
(потпис овлашћеног службеника)

Место _____

Датум _____

(Печат или тачка управе)

На основу одредаба Правила 14 Главе I Протокола важење ове сведоџбе продужује се до _____

Потписао _____
(потпис овлашћеног службеника)

Место _____

Датум _____

(Печат или тачка управе)

Уторак, 10. март 1981

МЕЂУНАРОДНИ УГОВОРИ

Број 2 — Страна 295

3. Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном листу СФРЈ“.

Е. п. бр. 275
13. јуна 1980. године
Београд

Савезно извршно веће

Председник,
Веселин Бурановић, с. р.