

PROTOCOLUL DIN 1978 PRIVIND CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE

PĂRȚILE LA PREZENTUL PROTOCOL,

FIIND PĂRȚI la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974,

RECUNOSCÂND contribuția însemnată care poate fi adusă de Convenția mai sus menționată la promovarea siguranței navelor și a proprietății pe mare și a vieților persoanelor de la bordul navelor,

RECUNOSCÂND DE ASEMENEA necesitatea îmbunătățirii în continuare a siguranței navelor, îndeosebi a petrolierelor,

CONSIDERÂND că acest obiectiv poate fi realizat cel mai bine prin încheierea unui Protocol privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare,

AU CĂZUT DE ACORD după cum urmează:

ARTICOLUL I

Obligații generale

Părțile la prezentul Protocol se angajează să pună în vigoare prevederile prezentului Protocol și ale anexei sale care face parte integrantă din prezentul Protocol. Orice referire la prezentul Protocol implică în același timp și o referire la anexa acestuia.

ARTICOLUL II

Aplicare

1. Prevederile articolelor II, III (altele decât paragraful (a)), IV, VI(b), (c) și (d), VII și VIII ale Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (denumită în continuare "Convenție") sunt incluse în prezentul Protocol, cu condiția ca referirile la aceste articole ale Convenției și la guvernele contractante



fie considerate ca referiri la prezentul Protocol și respectiv la părțile la prezentul Protocol.

2. Orice navă, căreia i se aplică prezentul Protocol, va corespunde prevederilor Convenției, sub rezerva modificărilor și completărilor stabilite în prezentul Protocol.

3. Cu privire la navele guvernelor care nu sunt părți la Convenție și la prezentul Protocol, părțile la prezentul Protocol vor aplica cerințele Convenției și ale prezentului Protocol în măsura în care se asigură că acestor nave nu li se aplică un tratament mai favorabil.

ARTICOLUL III

Comunicarea informațiilor

Părțile la prezentul Protocol se angajează să comunice și să depună la Secretarul General al Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale (denumită în continuare “Organizația”) o listă a inspectorilor numiți sau a organizațiilor recunoscute care sunt autorizate să acționeze în numele părților pentru aplicarea măsurilor privind ocrotirea vieții omenești pe mare în vederea informării părților care o vor aduce la cunoștința ofițerilor lor. În consecință, Administrația va notifica Organizației responsabilitățile organizațiilor recunoscute.

ARTICOLUL IV

Semnarea, ratificarea, acceptarea, aprobarea și aderarea

1. Prezentul Protocol rămâne deschis pentru semnare la sediul Organizației de la 1 iunie 1978 la 1 martie 1979, dată după care rămâne deschis pentru aderare. Conform prevederilor paragrafului 3 al acestui articol, statele pot deveni părți la prezentul Protocol prin:

- (a) semnare fără rezervă în ceea ce privește ratificarea, acceptarea sau aprobarea; sau
- (b) semnare sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, ratificare, acceptare sau aprobare; sau
- (c) aderare.



2. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul General al Organizației.
3. Prezentul Protocol poate fi semnat fără rezervă, ratificat, acceptat, aprobat sau se poate adera la acesta, numai de către statele care au semnat fără rezervă, ratificat, acceptat, aprobat sau aderat la Convenție.

ARTICOLUL V

Intrarea în vigoare

1. Prezentul Protocol intră în vigoare la 6 luni după data la care cel puțin 15 state ale căror flote comerciale reprezintă cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale, au devenit părți la acesta în conformitate cu articolul IV al prezentului Protocol, cu condiția ca prezentul Protocol să nu intre în vigoare înaintea intrării în vigoare a Convenției.
2. Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depozitat după data la care prezentul Protocol intră în vigoare va avea efect la 3 luni după data depozitării.
3. După data la care un amendament la prezentul Protocol este considerat că a fost acceptat conform articolului VIII al Convenției, orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depozitat se referă la prezentul Protocol amendat.

ARTICOLUL VI

Denunțarea

1. Prezentul Protocol poate fi denunțat de orice parte în orice moment după expirarea a 5 ani de la data la care prezentul Protocol intră în vigoare pentru acea parte.
2. Denunțarea se efectuează prin depunerea unui instrument de denunțare la Secretarul General al Organizației.
3. O denunțare intră în vigoare după un an sau după o perioadă mai lungă specificată în instrumentul de denunțare, de la data la care Secretarul General al Organizației a primit acest instrument.



4. O denunțare a Convenției de către o parte, va fi considerată ca denunțare și a prezentului Protocol de către acea parte.

ARTICOLUL VII

Depozitarea

1. Prezentul Protocol va fi depus la Secretarul General al Organizației (denumit în continuare “Depozitar”).

2. Depozitarul va:

(a) informa toate statele care au semnat prezentul Protocol sau au aderat la acesta în ceea ce privește:

(i) fiecare nouă semnare sau depunere a unui instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, împreună cu data acestuia;

(ii) data intrării în vigoare a prezentului Protocol;

(iii) depozitarea oricărui instrument de denunțare a prezentului Protocol împreună cu data la care a fost primit și data la care denunțarea intră în vigoare;

(b) transmite copii certificate conforme ale prezentului Protocol tuturor statelor care au semnat prezentul Protocol sau au aderat la acesta.

3. De îndată ce prezentul Protocol intră în vigoare, o copie certificată conformă va fi transmisă de către Depozitar la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite pentru înregistrare și publicare în conformitate cu articolul 102 din Carta Organizației Națiunilor Unite.

ARTICOLUL VIII

Limbi

Prezentul Protocol este întocmit într-un singur exemplar în limbile chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, fiecare text având aceeași valabilitate. Se vor întocmi și depune la originalul semnat, traduceri oficiale în limbile arabă, germană și italiană.



DREPT CARE subsemnații, împuterniciți legal în acest scop de guvernele respective, au semnat prezentul Protocol.

ÎNCHEIAT LA LONDRA la 17 februarie 1978.

ANEXĂ

MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE

CAPITOLUL I PREVEDERI GENERALE

PARTEA A – APLICARE, DEFINIȚII, ETC.

Regula 2

Definiții

Următorul paragraf se adaugă la textul existent:

(n) “Vârsta unei nave” înseamnă perioada de timp scursă, determinată începând cu anul de construcție indicat în actele de înmatriculare a navei.

PARTEA B – INSPECȚII ȘI CERTIFICATE

Regula 6

Inspecții

Textul existent al regulii 6 se înlocuiește cu următorul:

(a) Inspecția navelor, în ceea ce privește aplicarea prevederilor prezentelor reguli și acordarea de scutiri de la acestea, trebuie efectuate de ofițerii Administrației. Administrația poate, totuși, încredința inspecțiile fie inspectorilor numiți în acest scop fie organizațiilor recunoscute de către aceasta.

(b) Administrația trebuie să stabilească măsuri pentru ca inspecțiile neplanificate să fie efectuate în timpul perioadei de valabilitate a certificatului. Aceste inspecții



trebuie să asigure ca nava și echipamentul său vor rămâne în toate privințele satisfăcătoare pentru serviciul căruia nava îi este destinată. Aceste inspecții pot fi efectuate de serviciile proprii ale Administrației, de inspectori numiți, de organizații recunoscute sau de către alte părți, la cererea Administrației. Dacă Administrația, conform prevederilor regulilor 8 și 10 ale acestui capitol, stabilește inspecțiile obligatorii anuale, inspecțiile neplanificate menționate mai sus nu vor fi obligatorii.

(c) O Administrație care numește inspectori sau care recunoaște organizații pentru a conduce inspecțiile menționate în paragrafele (a) și (b) din această regulă trebuie să împuternicească orice inspector numit sau organizație recunoscută pentru ca cel puțin să:

- (i) solicite reparații la o navă, și
- (ii) efectueze inspecții dacă sunt cerute de autoritățile corespunzătoare ale Statului portului.

Administrația va notifica Organizației responsabilitățile specifice și condițiile autorității acordate inspectorilor numiți sau organizațiilor recunoscute.

(d) Dacă un inspector numit sau organizația recunoscută stabilește că starea navei și a echipamentului său nu corespunde de fapt caracteristicilor din certificat sau că se prezintă astfel încât nava nu este aptă pentru a ieși în mare fără pericol pentru navă, sau persoanele de la bord, inspectorul sau organizația respectivă trebuie să se asigure imediat că se iau măsuri de remediere și trebuie să informeze Administrația la timpul convenit. Dacă nu se iau măsuri de remediere, certificatul respectiv trebuie să fie retras și Administrația trebuie să fie informată imediat; dacă nava se află în portul unei alte părți, autoritățile corespunzătoare ale Statului portului trebuie de asemenea informate imediat. Dacă un ofițer al Administrației, un inspector numit sau organizația recunoscută a informat autoritățile respective ale Statului portului, guvernul Statului portului interesat trebuie să acorde orice sprijin necesar aceluia funcționar, inspector sau acelei organizații pentru a-și îndeplini obligațiile în conformitate cu această regulă. Dacă este cazul, guvernul Statului portului interesat trebuie să se asigure că nava nu va ieși în mare sau nu va părăsi portul în scopul îndreptării către un șantier de reparații decât în cazul în care nu există pericol pentru navă sau persoanele de la bord.



(e) În fiecare caz, Administrația trebuie să garanteze efectuarea și eficiența inspecției și să se angajeze să asigure măsurile necesare pentru a îndeplini această obligație.

Regula 7

Inspecția navelor de pasageri

Textul existent la paragraful (b) (iii) se înlocuiește cu următorul:

(iii) O inspecție, fie generală sau parțială, după caz, trebuie să fie efectuată după o reparație, care rezultă din investigațiile prevăzute de regula 11 din acest capitol, sau ori de câte ori se fac reparații sau înlocuiri importante. Inspecția va fi efectuată astfel încât să se asigure că reparațiile sau înlocuirile necesare au fost realizate efectiv, că materialul și modul de execuție a acestor reparații sau înlocuiri sunt în toate privințele satisfăcătoare și că nava corespunde în toate privințele cu prevederile Convenției, ale prezentului Protocol și cu cele ale Regulilor internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare în vigoare, precum și cu prevederile legilor, decretelor, hotărârilor și regulilor promulgate ca un rezultat al acestora de către Administrație.

Regula 8

Inspecția mijloacelor de salvare și a altor echipamente ale navelor de mărfuri

Textul existent al regulii 8 se înlocuiește cu următorul:

(a) Mijloacele de salvare, cu excepția instalației radiotelegrafice a bărcii de salvare cu motor sau a aparatului de radio portabil pentru bărcile și plutele de salvare, sonda ultrason, compasul giroscopic, mijloacele de stingere a incendiilor și instalația de gaz inert de la navele de mărfuri la care se aplică capitolele II-1, II-2, III și V din Convenție și din prezentul Protocol vor fi supuse inspecției inițiale și ale celor ulterioare, așa cum se prevede pentru navele de pasageri în regula 7 din capitolul I al Convenției și în prezentul Protocol înlocuindu-se 12 luni prin 24 luni în alineatul (ii) paragraful (a) al acestei reguli. Planurile de combatere a incendiilor de la navele noi și scările de pilot, mijloacele mecanice de ridicare a pilotului la bord, lumânile



figurile și mijloacele de semnalizare sonoră aflate la bordul navelor noi și existente vor fi incluse în cadrul inspecțiilor în scopul de a se asigura că acestea corespund în totalitate cerințelor Convenției și prezentului Protocol, precum și ale Regulilor internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare în vigoare.

(b) Inspecțiile intermediare trebuie efectuate la petrolierele cu o vechime de 10 ani și mai mult, în timp de trei luni înainte sau după data de emitere a Certificatului de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri, pentru a asigura că echipamentul prevăzut în paragraful (a) al acestei reguli a fost întreținut în conformitate cu regula 11 a acestui capitol și că se află în stare de funcționare bună. Aceste inspecții intermediare trebuie înregistrate în Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri emis în conformitate cu regula 12, paragraful (a), alineatul (iii) din capitolul I al Convenției.

Regula 10

Inspeția corpului, mașinilor și echipamentului navelor de mărfuri

Textul existent al regulii 10 este înlocuit cu următorul:

(a) Corpul, mașinile și echipamentul (altele decât acele pentru care a fost emis Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri, Certificatul de siguranță radiotelegrafică pentru nava de mărfuri sau Certificatul radiotelegrafic pentru nava de mărfuri) la o navă de mărfuri trebuie inspectate la terminarea construcției și ulterior în condiții în care Administrația consideră necesar pentru a se încredința că starea lor este în toate privințele satisfăcătoare și la următoarele intervale:

- (i) la intervale specificate de Administrație, dar care să nu depășească cinci ani (inspecții periodice);
- (ii) în afară de aceste inspecții periodice un petrolier cu o vechime de 10 ani sau mai mult trebuie să suporte cel puțin o inspecție intermediară în timpul perioadei de valabilitate a Certificatului său de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri. În cazurile în care numai o singură inspecție intermediară este efectuată în oricare perioadă de valabilitate a



unui certificat, aceasta trebuie să aibă loc nu mai devreme de șase luni înainte și nu mai târziu de șase luni după data perioadei de valabilitate a certificatului.

(b) Inspekția inițială și periodică trebuie să fie astfel încât să se asigure că dispunerea, materialul și eșantionajul structurii, căldările și alte recipiente sub presiune, accesoriile lor, mașinile principale și auxiliare, inclusiv instalația de guvernare și sistemele de comandă aferente, instalația electrică și alte echipamente, sunt în toate privințele satisfăcătoare pentru serviciul căreia îi este destinată nava. Aceste inspecții trebuie, în cazul petrolierelor, să includă și inspectarea exteriorului fundului navei, compartimentelor pompe, instalațiilor de tubulaturi pentru buncheraj și marfă, tubulaturilor de aerisire, supapelor de refulare și ecranelor de protecție contra flăcărilor.

(c) Inspekția intermediară a petrolierelor cu o vechime de 10 ani și mai mult trebuie să includă inspectarea echipamentului instalației de guvernare și a sistemelor de comandă aferente, compartimentului pompelor, instalațiilor de tubulaturi pentru buncher și marfă pe punte și din compartimentul pompe, tubulaturilor de aerisire, supapelor de refulare și ecranelor de protecție contra flăcărilor, instalațiilor electrice din zonele periculoase și a exteriorului fundului navei. În afară de inspekția vizuală a instalației electrice, urmează să fie încercată rezistența izolației echipamentului electric din zonele periculoase. Dacă, la examinare, există dubiu asupra stării tubulaturilor, vor fi luate măsurile suplimentare care se consideră a fi necesare, cum ar fi încercarea la presiune și determinarea grosimii. Aceste inspecții intermediare trebuie menționate sub semnătură în Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri emis în conformitate cu regula 12, paragraful (a), alineatul (ii) din capitolul I la Convenție.

(d) O inspekție, fie generală fie parțială, în funcție de circumstanțe, trebuie efectuată dacă e necesar după o investigație prevăzută la regula 11 din acest capitol sau ori de câte ori se efectuează reparații sau înlocuiri importante. Inspekția trebuie să fie astfel încât să se asigure că reparațiile sau înlocuirile necesare au fost realizate efectiv, că materialul și calitatea acestor reparații sau înlocuiri sunt în toate privințele



(a) Certificatele, altele decât Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri, Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri și orice Certificat de scutire trebuie să fie emise pentru o perioadă de timp care nu depășește 12 luni. Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri trebuie emis pentru o perioadă care nu depășește cinci ani. Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri trebuie emis pentru o perioadă care nu depășește 24 luni. Certificatele de scutire nu trebuie să fie valabile pentru o perioadă mai mare decât aceea din certificatele la care se referă ele.

(b) Nu trebuie permisă nici o prelungire a perioadei de valabilitate de cinci ani pentru Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri.

(c) Dacă o inspecție are loc în cadrul a două luni înaintea perioadei de expirare pentru care un Certificat de siguranță radiotelegrafică pentru nava de mărfuri sau un Certificat de siguranță radiotelefonică pentru nava de mărfuri a fost emis inițial unei nave de mărfuri având 300 TRB și mai mult, însă mai puțin de 500 TRB, acel certificat poate fi retras și emis un nou certificat care trebuie să expire la 12 luni după încheierea perioadei menționate.

(d) Dacă la data expirării certificatului, altul decât acela la care se referă paragraful (b) din această regulă, nava nu se află într-un port al țării în care ea este înmatriculată sau urmează să fie inspectată, Administrația poate prelungi certificatul, dar această prelungire trebuie acordată numai în scopul permiterii navei de a-și continua voiajul către țara în care este înmatriculată sau în care urmează să fie inspectată, și aceasta numai în cazurile în care această măsură apare oportună și rațională.

(e) Nici un certificat nu trebuie prelungit conform prevederilor paragrafului (d) din această regulă pentru o perioadă mai mare de cinci luni, iar o navă căreia i s-a acordat o prelungire nu trebuie, la sosirea sa în țara în care este înmatriculată sau în care urmează să fie inspectată, să se creadă îndreptățită ca urmare a unei astfel de prelungiri să părăsească portul sau țara respectivă fără să fi obținut un certificat nou.

(f) Un certificat, altul decât acela la care se referă paragraful (b) din această regulă, care nu a fost prelungit conform prevederilor anterioare ale acestei reguli, poate



sau să părăsească portul în scopul îndreptării către șantierul respectiv de reparații, fără a prezenta pericol pentru navă sau persoanele de la bord.

(d) În cazul în care acest control dă naștere unei intervenții de orice fel, ofițerul care efectuează controlul trebuie să informeze imediat, în scris, pe Consulul sau, în absența acestuia, pe cel mai apropiat reprezentant diplomatic al statului sub al cărui pavilion se află nava, asupra tuturor împrejurărilor în care intervenția a fost considerată necesară. În afară de aceasta, trebuie înștiințați și inspectorii numiți sau organizațiile recunoscute care răspund de emiterea certificatelor. Faptele care privesc intervenția trebuie raportate Organizației.

(e) Autoritatea interesată a statului trebuie să transmită toate informațiile importante despre navă autorităților următorului port de escală, în afara părților menționate în paragraful (d) al acestei reguli, dacă nu poate să ia măsurile specificate în paragrafele (c) și (d) ale acestei reguli sau dacă navei i s-a permis să se îndrepte către următorul port de escală.

(f) Dacă se exercită un control în conformitate cu această regulă trebuie să se facă toate eforturile pentru a se evita reținerea sau întârzierea nejustificată a navei. Dacă o navă este reținută sau întârziată nejustificat ca urmare a controlului, aceasta va avea dreptul la compensație pentru orice pierdere sau discreditare suferită.

CAPITOLUL II-1

CONSTRUCȚIE – COMPARTIMENTARE ȘI STABILITATE, MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE

PARTEA A - GENERALITĂȚI

Regula 1

Aplicare

Următoarele alineate se adaugă la textul existent al paragrafului (b):

(iii) În pofida prevederilor alineatului (ii) din acest paragraf și ale alineatului (iii) paragraful (a) din această regulă, în sensul paragrafului (d) din acest capitol, un petrolier nou înseamnă un petrolier:



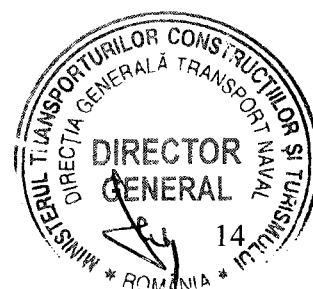
- (1) pentru care contractul de construcție este încheiat după 1 iunie 1979; sau
 - (2) în lipsa unui contract de construcție, a cărui chilă este pusă sau care se află într-un stadiu echivalent de construcție după 1 ianuarie 1980; sau
 - (3) a cărui livrare are loc după 1 ianuarie 1982; sau
 - (4) care a suportat o transformare sau modificare de importanță majoră;
 - (a) pentru care contractul este încheiat după 1 iunie 1979; sau
 - (b) în lipsa unui contract, a cărei lucrare de construcție este începută după 1 ianuarie 1980; sau
 - (c) care se termină după 1 iunie 1982.
- (iv) În sensul paragrafului (d) din regula 29 a acestui capitol, un petrolier existent este un petrolier nou ca cel definit la alineatul (iii) al acestui paragraf.
- (v) În sensul alineatului (iii) al acestui paragraf, transformarea unui petrolier existent de 20000 tdw și mai mult, pentru a corespunde cerințelor prezentului Protocol sau Protocolului 1978 privind Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de la nave, nu trebuie considerată ca reprezentând o schimbare sau modificare de importanță majoră.

Regula 2

Definiții

Următoarele paragrafe se adaugă la textul existent:

- (k) Sistemul de comandă de la distanță a instalației de guvernare este un mijloc prin care mișcările necesare ale cârmei se transmit de la puntea de comandă la comenzile agregatului instalației de guvernare.
- (l) Instalația principală de guvernare este reprezentată de mașini, agregatele de putere ale instalației de guvernare, dacă există, echipamentul auxiliar și mijlocul pentru aplicarea cuplului la axul cârmei (de exemplu, eche sau sector dințat) necesare pentru punerea în mișcare a cârmei în scopul guvernării navei în condiții de exploatare normale.
- (m) Agregatul de putere a instalației de guvernare este:



- (i) în cazul instalației de guvernare electrice, un motor electric și echipamentul electric aferent;
 - (ii) în cazul instalației de guvernare electrohidraulice, un motor electric aferent și pompa conectată;
 - (iii) în cazul altei instalații de guvernare hidraulice, un motor de acționare și pompa conectată.
- (n) Instalația de guvernare auxiliară este echipamentul care este prevăzut pentru a pune în mișcare cârma în scopul guvernării navei în cazul unei avarii la instalația principală de guvernare .

PARTEA C – MAȘINI ȘI INSTALAȚII ELECTRICE

Regula 29

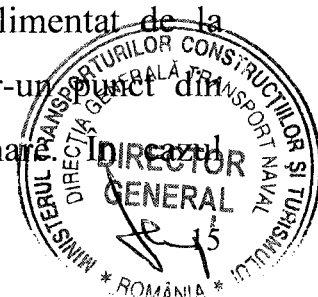
Instalația de guvernare

Următorul paragraf se adaugă la textul existent:

(d) *Numai petroliere*

- (i) Fiecare petrolier nou de 10000 TRB și mai mult și nu mai târziu de doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului Protocol, precum și fiecare petrolier existent de 10000 TRB și mai mult vor corespunde următoarelor cerințe:

- (1) vor fi prevăzute două sisteme de comandă de la distanță a instalației de guvernare, fiecare din acestea putând fi puse în funcțiune separat de la puntea de comandă. Aceasta nu implică existența unei dublări a timonei sau a manetei de guvernare. În cazul defectării sistemului de comandă de la distanță a instalației de guvernare în funcțiune, celălalt sistem va putea fi pus în funcțiune imediat dintr-un loc de pe puntea de comandă. Fiecare sistem de comandă de la distanță a instalației de guvernare, dacă este electric, trebuie deservit de propriul său circuit separat alimentat de la circuitul de forță al instalației de guvernare dintr-un punct din interiorul compartimentului instalației de guvernare.



avarierii alimentării cu energie electrică a unui sistem de comandă de la distanță a instalației de guvernare, aceasta trebuie semnalizată pe puntea de comandă. Semnalele de avertizare cerute în acest alineat trebuie să fie atât sonore cât și vizuale și amplasate într-o poziție pe puntea de comandă de unde să poată fi observate imediat:

- (2) comanda instalației principale de guvernare trebuie prevăzută și în compartimentul mașinii cârmei;
 - (3) trebuie prevăzute mijloace în compartimentul mașinii cârmei pentru a deconecta sistemul de comandă de la distanță a instalației de guvernare de la circuitul de alimentare;
 - (4) trebuie prevăzut un mijloc de comunicație de la puntea de comandă la compartimentul mașinii cârmei;
 - (5) poziția unghiulară exactă a cârmei trebuie să fie indicată pe puntea de comandă. Indicarea unghiului cârmei trebuie să fie independentă de sistemul de comandă de la distanță a instalației de guvernare; și
 - (6) poziția unghiulară a cârmei trebuie să poată fi recunoscută în compartimentul mașinii cârmei.
- (ii) La fiecare petrolier nou de 10000 TRB și mai mult, în afara cerințelor din paragraful (a) și alineatul (i) paragraful (d) din această regulă, se aplică următoarele:
- (1) instalația principală de guvernare trebuie să cuprindă două sau mai multe agregate identice și trebuie să poată pune în funcțiune cârma conform cerințelor paragrafului (d) alineatul (ii) punctul (2) din această regulă în timp ce funcționează cu unul sau mai multe agregate. În măsura în care este rațional și posibil, instalația principală de guvernare trebuie să fie dispusă astfel încât o singură avarie a tubulaturii sale sau a unuia din agregate de putere să nu afecteze integritatea celeilalte părți a instalației de guvernare. Toate cuplajele mecanice care fac parte din instalația de guvernare și cuplajele mecanice cu orice sistem de comandă de la distanță



de marfă nu trebuie să fie folosite pentru petrolierele noi și pentru acele petroliere existente care corespund regulii 60 din acest capitol. Pentru petrolierele existente cărora nu li se cere să corespundă regulii 60, Administrația, aplicând cerințele paragrafului (f) al regulii 52, poate accepta o instalație cu spumă capabilă să debiteze spumă în interiorul și exteriorul tancurilor. Componentele instalației trebuie să fie satisfăcătoare pentru Administrație.

(b) Dacă se intenționează să se transporte mărfuri, alte decât acelea la care se face referire în alineatul (i) paragraful (a) din această regulă și care prezintă risc de incendiu suplimentar, trebuie cerute măsuri suplimentare de protecție considerate satisfăcătoare de către Administrație.

(c) Navele mixte de transport nu trebuie să transporte mărfuri solide decât dacă toate tancurile de marfă sunt golite de țiței și degazate sau numai dacă, în fiecare caz, Administrația consideră că sunt îndeplinite măsurile prevăzute.

Regula 60

Protecția tancurilor de marfă

Textul existent al acestei reguli se înlocuiește cu următorul:

(a) Pentru petrolierele noi de 20000 tdw și mai mult, protecția punții din zona tancurilor de marfă și a tancurilor de marfă trebuie asigurată printr-o instalație fixă cu spumă pe punte și o instalație fixă cu gaz inert în conformitate cu cerințele regulilor 61 și 62 din capitolul II-2 al Convenției, exceptând faptul că în locul instalațiilor de mai sus Administrația, după ce a luat în considerație amenajările și dotările navei, poate accepta alte combinații de instalații fixe, cu condiția ca acestea să ofere același grad de protecție, în conformitate cu regula 5 din capitolul I al Convenției.

(b) Pentru a fi considerată echivalentă, instalația propusă în locul instalației fixe cu spumă pe punte trebuie:

- (i) să poată stinge incendiile produse datorită deversărilor de țiței și să preîntâmpine aprinderea țițeiului împrăștiat care nu s-a aprins încă; și
- (ii) să poată combate incendiile din tancurile avariate.



(c) Pentru a fi considerată echivalentă, instalația propusă în locul instalației fixe cu gaz inert trebuie:

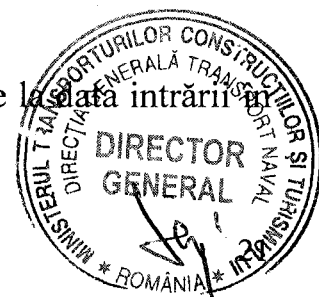
- (i) să poată preîntâmpina acumulările periculoase de amestecuri explozive în tancurile intacte de marfă în timpul exploataării normale de-a lungul întregului voiaj în balast și al operațiilor necesare din interiorul tancurilor; și
- (ii) să fie proiectată astfel încât să reducă riscul unui incendiu datorită electricității statice produse chiar de instalație.

(d) Orice petrolier existent de 20000 tdw și mai mult angajat în activitatea de transport al țițeiului trebuie prevăzut cu o instalație de gaz inert, care să corespundă cerințelor paragrafului (a) din această regulă, nu mai târziu de data:

- (i) pentru un petrolier de 70000 tdw și mai mult, doi ani după data intrării în vigoare a prezentului Protocol; și
- (ii) pentru un petrolier mai mic de 70000 tdw, patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului Protocol, exceptând faptul că pentru petroliere mai mici de 40000 tdw care nu sunt prevăzute cu mașini de spălare a tancurilor cu un debit individual mai mare de 60 m³/h, Administrația poate scuti petrolierele existente de cerințele acestui paragraf, dacă s-ar dovedi nerațională și nerealistă aplicarea acestor cerințe, luând în considerare caracteristicile de proiectare a navei.

(e) Orice petrolier existent de 40000 tdw și mai mult, angajat în activitatea de transport a produselor petroliere altele decât țiței și orice astfel de petrolier de 20000 tdw și mai mult angajat în activitatea de transport a produselor petroliere altele decât țiței prevăzute cu mașini de spălare a tancurilor care au un debit individual mai mare de 60 m³/h trebuie prevăzute cu o instalație de gaz inert, care să corespundă cerințelor paragrafului (a) din această regulă, nu mai târziu de data :

- (i) pentru un petrolier de 70000 tdw și mai mult, doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului Protocol; și
- (ii) pentru un petrolier mai mic de 70000 tdw, patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului Protocol.



(f) Orice petrolier care utilizează un procedeu de curățire a tancurilor de marfă folosind spălarea cu țiței trebuie prevăzut cu o instalație de gaz inert care să corespundă cerințelor regulii 62 din capitolul II-2 la Convenție și cu mașini de spălare a tancurilor.

(g) Toate petrolierele prevăzute cu o instalație fixă de gaz inert trebuie prevăzute cu un sistem închis de ulaj.

(h) Orice petrolier nou de 2000 TRB și mai mult care nu este cuprins în paragraful (a) al acestei reguli trebuie prevăzut cu o instalație cu spumă, capabilă să refuleze spumă în interiorul sau exteriorul tancurilor.

Componentele unei astfel de instalații trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație.

CAPITOLUL V

SIGURANȚA NAVIGAȚIEI

Regula 12

Echipamentul de navigație al navei

Textul existent al paragrafului (a) se înlocuiește cu următorul:

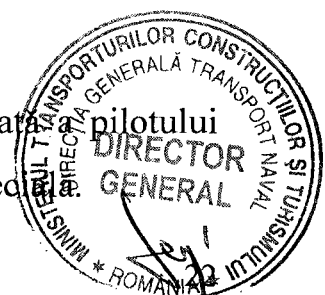
(a) Toate navele de 1600 TRB și mai mult, dar mai puțin de 10000 TRB, trebuie să fie dotate cu cel puțin un radar. Toate navele de 10000 TRB și mai mult trebuie să fie dotate cu cel puțin două radare, fiecare putând funcționa independent unul față de celălalt. Toate radarele montate în conformitate cu această regulă trebuie să fie de un tip aprobat de Administrație și trebuie să corespundă normelor de funcționare care să nu fie inferioare acelor adoptate de Organizație. Pe puntea de comandă a acestor nave trebuie prevăzute mijloace pentru trasarea citirilor radarului.

Regula 19

Utilizarea pilotului automat

Următorul paragraf se adaugă la textul existent:

(d) Guvernarea manuală trebuie încercată după folosirea îndelungată a pilotului automat și înainte de a intra în zone unde navigația solicită o atenție specială.



La acest capitol se adaugă următoarele reguli noi:

Regula 19-1

Funcționarea instalației de guvernare

În zonele în care navigația necesită o atenție deosebită, navele trebuie să aibă mai mult decât un agregat de acționare a instalației de guvernare în funcțiune dacă asemenea agregate pot să funcționeze simultan.

Regula 19-2

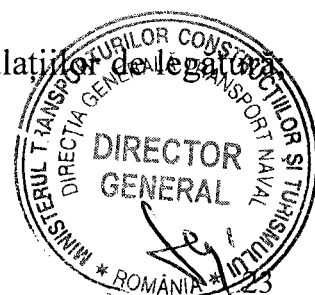
Instalația de guvernare – Încercare și exerciții de roluri

(a) În cadrul celor 12 ore dinaintea plecării, instalația de guvernare a navei trebuie verificată și încercată de echipajul navei. Procedura de încercare trebuie să includă, după caz, funcționarea următoarelor:

- (i) instalația principală de guvernare ;
- (ii) instalația de guvernare auxiliară;
- (iii) sistemele de comandă de la distanță a instalației de guvernare;
- (iv) locurile de guvernare situate pe puntea de comandă;
- (v) sursa de energie de avarie;
- (vi) axiometrele în raport cu poziția reală a cârmei;
- (vii) semnalele de alarmă în caz de avarie la sursa de energie a sistemului de comandă de la distanță a instalației de guvernare; și
- (viii) semnalele de alarmă în caz de avarie a agregatului de acționare a instalației de guvernare.

(b) Verificările și încercările trebuie să includă:

- (i) mișcarea completă a cârmei în conformitate cu performanțele cerute de instalația de guvernare;
- (ii) o inspecție vizuală a instalației de guvernare și a articulațiilor de legătură și



- (iii) funcționarea mijloacelor de comunicație dintre puntea de comandă și compartimentul mașinii cârmei.
- (c) (i) Instrucțiunile simple de funcționare cu o schemă bloc care indică procedeele de comutare pentru sistemele de comandă de la distanță a instalației de guvernare și agregatele de acționare a instalației de guvernare trebuie să fie permanent expuse pe puntea de comandă și în compartimentul mașinii cârmei.
- (ii) Toți ofițerii implicați în funcționarea și/sau întreținerea instalației de guvernare trebuie să cunoască funcționarea sistemelor de guvernare montate pe navă și procedeele de comutare de la un sistem la altul.
- (d) Suplimentar față de verificările și încercările de rutină prevăzute în paragrafele (a) și (b) din această regulă, trebuie ca cel puțin o dată la fiecare trei luni să aibă loc exerciții de roluri privind instalația de guvernare pentru a exersa procedeele de guvernare în caz de avarie. Aceste exerciții trebuie să includă comanda directă din interiorul compartimentului mașinii cârmei, procedura de comunicare cu puntea de comandă și, dacă se aplică, funcționarea surselor de curent alternativ.
- (e) Administrația poate să renunțe la cererea de a efectua verificările și încercările prevăzute în paragrafele (a) și (b) din această regulă pentru navele care efectuează regulat voiaje de scurtă durată. Aceste nave trebuie să efectueze aceste verificări și încercări cel puțin o dată la fiecare săptămână.
- (f) Data la care verificările și încercările prevăzute la paragrafele (a) și (b) din această regulă sunt efectuate și data și detaliile exercițiilor de roluri privind guvernarea în caz de avarie efectuate conform paragrafului (d) din această regulă, trebuie înregistrate în jurnalul de bord după cum este prevăzut de Administrație.



APENDICE

Formularul Certificatului de siguranță pentru construcția navelor de mărfuri

Următorul formular se adaugă la formularul existent:

SUPLIMENT LA CERTIFICATUL DE SIGURANȚĂ PENTRU CONSTRUCȚIA NAVEI DE MĂRFURI

(Sigiliul oficial)

(Țara)

Emis în virtutea prevederilor

PROTOCOLULUI DIN 1978 PRIVIND CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII OMENEȘTI PE MARE

Numele navei	Numărul sau indicativul navei	Portul de înmatriculare	Deadweight (tone metrice)	Anul de construcție

Tipul navei:

Petrolier angajat în activitatea de transport țiței*

Petrolier angajat în activitatea de transport de produse petroliere altele decât țiței *

Petrolier angajat în activitatea de transport țiței/alte produse petroliere*

Navă de mărfuri alta decât petrolier angajată în activitatea de transport de produse petroliere*

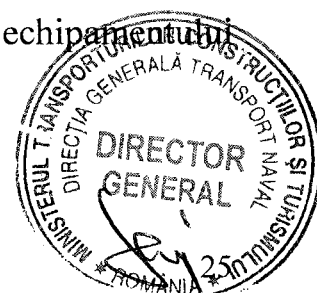
Data de contract pentru construcție sau schimbare sau modificare majoră.....

Data la care a fost pusă chila sau nava se află la un stadiu similar de construcție sau la care a fost începută o schimbare sau modificare majoră

Data livrării sau încheierii unei schimbări sau modificări majore

Acest Supliment va fi atașat permanent la Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri.

* Se elimină, după caz.



PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ:

Că nava a fost inspectată în conformitate cu regula 10 din capitolul I al Protocolului din 1978 privind convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, și

că inspecția arată că starea corpului, mașinilor și echipamentului așa cum sunt definite în regula de mai sus este în toate privințele satisfăcătoare și că nava este conformă cu prevederile Protocolului.

Acest certificat este valabil până la sub rezerva inspecției/inspecțiilor intermediare la intervale de.....

Emis la

(Locul de emitere a certificatului)

.....19.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător care emite certificatul)

(Sigiliul sau ștampila autorității care emite certificatul, după caz)



Inspecție intermediară

Prin prezenta se certifică că la inspecția intermediară cerută de regula 10 a capitolului I la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, nava a fost găsită în conformitate cu prevederile respective ale acestui Protocol.

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul.....

Data.....

Următoarea inspecție intermediară la.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul.....

Data.....

Următoarea inspecție intermediară la.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul.....

Data.....

Următoarea inspecție intermediară la.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

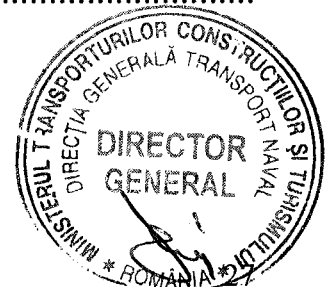
Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)



Formularul Certificatului de siguranță a echipamentului pentru navele de mărfuri

Următorul formular se adaugă la formularul existent:

**SUPLIMENT LA CERTIFICATUL DE SIGURANȚĂ A ECHIPAMENTULUI
PENTRU NAVA DE MĂRFURI**

(Sigiliul oficial)

(Țara)

Emis în virtutea prevederilor

**PROTOCOLULUI DIN 1978 PRIVIND CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ
DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIETII OMENEȘTI PE MARE**

Numele navei	Numărul sau indicativul navei	Portul de înmatriculare	Deadweight (tone metrice)	Anul de construcție

Tipul navei:

Petrolier angajat în activitatea de transport țiței *

Petrolier angajat în activitatea de transport de produse petroliere altele decât țiței *

Petrolier angajat în activitatea de transport țiței/alte produse petroliere*

Navă de mărfuri alta decât petrolier angajată în activitatea de transport de produse petroliere*

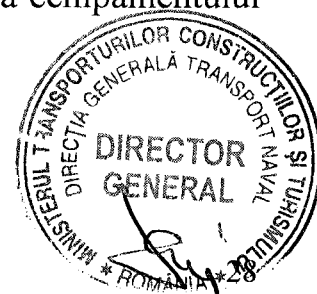
Data de contract pentru construcție sau schimbare sau modificare majoră

Data la care a fost pusă chila sau nava se află la un stadiu similar de construcție sau la care a fost începută o schimbare sau modificare majoră

Data livrării sau încheierii unei schimbări sau modificări majore

Acest Supliment va fi atașat permanent la Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri.

* Se elimină după caz.



PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ:

Că nava a fost inspectată în conformitate cu regula 8 din capitolul I al Protocolului din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, și

că inspecția arată că starea materialului de echipament de siguranță, așa cum s-a definit în regula mai sus menționată, este în toate privințele satisfăcătoare și că nava este conformă cu prescripțiile Protocolului.

Acest certificat este valabil până la sub rezerva inspecției/inspecțiilor intermediare la intervale de

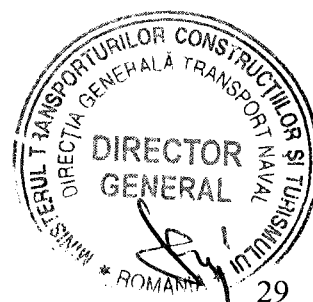
Emis la

(Locul de emitere a certificatului)

.....19.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător care emite certificatul)

(Sigiliul sau ștampila autorității care emite certificatul, după caz)



Inspecție intermediară

Prin prezenta se certifică că la inspecția intermediară cerută de regula 8 a capitolului I la rotocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, nava a fost găsită în conformitate cu prevederile pertinente ale acestui Protocol.

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul.....

Data.....

Următoarea inspecție intermediară la.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Semnat.....

(Semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Conform prevederilor regulii 14 a capitolului I din Protocol valabilitatea acestui certificat este prelungită până la

Semnat.....

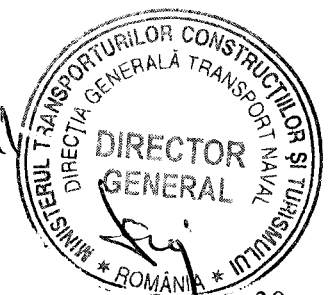
(Semnătura persoanei oficiale autorizate corespunzător)

Locul.....

Data.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Conform cu originalul



REZOLUȚIA MSC.2 (XLV)
adoptată la 20 noiembrie 1981

**AMENDAMENTELE DIN 1981 LA PROTOCOLUL DIN 1978 PRIVIND
CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1974 PENTRU OCROTIREA VIEȚII
OMENEȘTI PE MARE**

COMITETUL SIGURANȚEI MARITIME,

NOTÂND articolul II al Protocolului din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, denumit în continuare „Protocol”, conform căruia Protocolul, cu excepția prevederilor capitolului I ale acestuia, poate fi amendat prin procedura specificată în articolul VIII(b) al Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, denumită în continuare „Convenția”,

NOTÂND ȘI funcțiile conferite de Protocol Comitetului Siguranței Maritime în vederea examinării și adoptării amendamentelor la Protocol,

LUÂND ÎN CONSIDERARE în cadrul celei de a patruzeci și cincea sesiuni a sa amendamentele la Protocol propuse și difuzate în conformitate cu articolul VIII(b)(i) al Convenției,

1 ADOPTĂ, în conformitate cu articolul VIII(b)(iv) al Convenției, amendamentele la Regula 29(d)(i) din capitolul II-1, ale căror texte sunt date în anexa la prezenta rezoluție,

2 HOTĂRĂȘTE, în conformitate cu articolul VIII(b)(vi)(2)(bb) al Convenției, ca amendamentele mai sus menționate să fie considerate ca acceptate, în afara de cazul în



care, înainte de 1 martie 1984, mai mult de o treime din părțile la Protocol sau Părțile ale căror flote comerciale combinate reprezintă cel puțin 50 % din tonajul brut al flotei comerciale mondiale, vor fi notificat obiecțiile lor la aceste amendamente,

3 INVITĂ guvernele să noteze că, în conformitate cu articolul VIII(b)(vii)(2) al Convenției, amendamentele la Protocol, după acceptarea lor conform paragrafului 2 de mai sus, vor intra în vigoare la 1 septembrie 1984,

4 SOLICITĂ Secretarului General, în conformitate cu articolul VIII(b)(v) al Convenției, să transmită copii certificate ale prezentei rezoluții și ale anexei sale tuturor Părților la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare,

5 SOLICITĂ IN PLUS Secretarului General să transmită copii ale rezoluției și ale anexei sale membrilor Organizației care nu sunt Părți la Protocol.



ANEXĂ
AMENDAMENTELE DIN 1981 LA PROTOCOLUL DIN 1978
PRIVIND CONVENTIA SOLAS 1974

Regula 29 din capitolul II-1

Instalația de guvernare

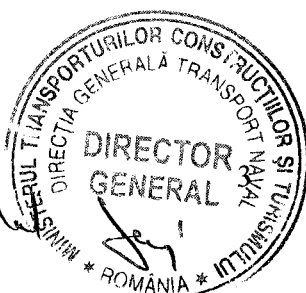
A patra frază din alineatul (d)(i)(1) se înlocuiește cu următoarele:

“Fiecare sistem de comandă a instalației de guvernare, dacă este electric, va fi deservit de circuitul său separat propriu alimentat de la circuitul electric al instalației de guvernare sau direct de la barele tabloului electric de distribuție care alimentează acel circuit electric al instalației de guvernare într-un punct al tabloului electric de distribuție adiacent alimentării circuitului electric al instalației de guvernare.”

Alineatul (d)(i)(3) se înlocuiește cu următoarele:

“(3) în compartimentul instalației de guvernare se vor prevedea mijloace pentru deconectarea oricărui sistem de comandă acționat de pe puntea de comandă de la instalația de guvernare pe care o deservește; ”.

Conform cu originalul



PROTOCOL 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

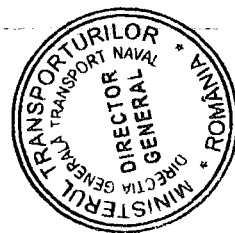
General Obligations

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 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 constitute 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

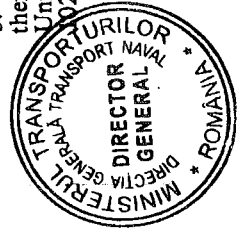
Denunciation

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.



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 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.



*Signatures omitted

(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 fit 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:

(a) The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, the echoing 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 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, 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 respects satisfactory, and that the ship is fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

Regulation 11

Maintenance of Conditions 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.

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 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.

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.



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*

- (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;

- (2) 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 sub-paragraph (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 sub-paragraph (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 seagoing 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;
 - (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.

CHAPTER II-2

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.

(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.

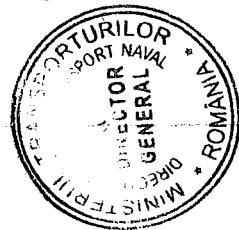
(vi) For the purposes of sub-paragraph (iv) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 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.



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:

Regulation 19-1

Operation of Steering Gear

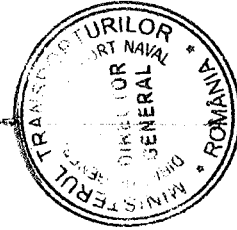
In areas where navigation demands special caution, ships shall have more than one steering gear power unit in operation when such units are capable of simultaneous operation.

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;



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

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

Delete as appropriate.



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

- (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.
- (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.

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)

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 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

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

*Delete as appropriate.

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

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

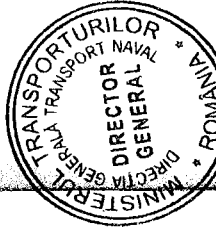
that the survey showed that the condition of the safety equipment as defined in the above Regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with requirements of that Protocol.

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

Issued at
.....19....
(Place of issue of certificate)

.....
(Signature of duly authorized official
issuing the certificate)

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



constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, notify the Secretary-General of the Organization that they object to the amendments;

(b) The amendments which are deemed to have been accepted in accordance with paragraph (a) shall enter into force with respect to all Parties to the 1978 Protocol except those which have objected to the amendments under paragraph (a) and which have not withdrawn such objections on or before 1 February 1992;

(c) Notwithstanding paragraphs (a) and (b), the amendments shall not enter into force if the amendments to the Convention adopted by the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 on the Global Maritime Distress and Safety System by resolution 1 are deemed not to have been accepted in accordance with article VIII(b)(vi)(2) of the Convention.

Annex

Amendments to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 concerning Radiocommunications for the Global Maritime Distress and Safety System

Chapter I

GENERAL PROVISIONS

PART B — SURVEYS AND CERTIFICATES

Regulation 8

Survey of life-saving appliances and other equipment of cargo ships

In paragraph (a) the existing words "The life-saving appliances, except a radiotelegraph 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" are replaced by "The life-saving appliances and arrangements (except radio installations), the shipborne navigational equipment, the fire safety systems and appliances and the inert gas system of cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards".

Regulation 10

Surveys of hull, machinery and equipment of cargo ships

In paragraph (a) the existing words "Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates or Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates" are replaced by "or Cargo Ship Safety Radio Certificates".



Duration and validity of certificates

In paragraph (c) the existing words "Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate" are replaced by "Cargo Ship Safety Radio Certificate".

APPENDIX

The existing form of the Cargo Ship Safety Construction Certificate in the appendix to the 1974 SOLAS Convention and the existing form of supplement to the Cargo Ship Safety Construction Certificate in the appendix to the 1978 SOLAS Protocol are replaced by the following:

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto under the authority of the Government of

_____ (name of the State)

by _____ (person or organization authorized)

Particulars of ship¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.



This certificate is valid until
Issued at (Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)
.....
(Signature of authorized official
issuing the certificate)

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

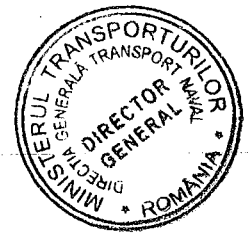
Gross tonnage
Deadweight of ship (metric tons)²
IMO Number³

Type of ship⁴
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Cargo ship other than any of the above
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention, as modified by the 1978 Protocol.
- 2 That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans).
- 3 That in implementing regulation I/6(b) the Government has instituted⁴:
 - mandatory annual surveys
 - unscheduled inspections.
- 4 That an Exemption Certificate has/has not⁴ been issued.

² For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.
³ In accordance with resolution A.600(15) - IMO ship identification number scheme, this information may be included voluntarily.
⁴ Delete as appropriate.



Intermediate survey

(for tankers of 10 years of age and over)

THIS IS TO CERTIFY that at an intermediate survey required by regulation I/10 of the Convention, as modified by the 1978 Protocol, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Mandatory annual survey or unscheduled inspections

THIS IS TO CERTIFY that the ship has been surveyed in accordance with regulation I/6(b) of the Convention, as modified by the 1978 Protocol and the relevant recommendations of the Organization.⁵

1st mandatory annual survey^{4 6} Signed:

1st unscheduled inspection⁴ Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

2nd mandatory annual survey^{4 6} Signed:

2nd unscheduled inspection⁴ Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

3rd mandatory annual survey^{4 6} Signed:

3rd unscheduled inspection⁴ Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

4th mandatory annual survey^{4 6} Signed:

4th unscheduled inspection⁴ Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



⁴ Delete as appropriate.

⁵ Reference is made to the Guidelines on surveys required by the 1978 SOLAS Protocol, the International Bulk Chemical Code and the International Gas Carrier Code adopted by the Organization by resolution A.560(14).

⁶ An intermediate survey, but not an unscheduled inspection, may take the place of a mandatory annual survey.

2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.5 the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1 within the limits of the trade area

4 That in implementing regulation I/6(b) the Government has instituted⁴:
- mandatory annual surveys
- unscheduled inspections.

5 That an Exemption Certificate has/has not⁴ been issued.

This certificate is valid until

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)
(Signature of authorized official issuing the certificate)

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

⁴ Delete as appropriate.

Intermediate survey

(for tankers of 10 years of age and over)

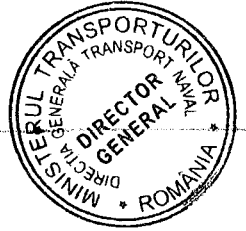
THIS IS TO CERTIFY that at an intermediate survey required by regulation I/8 of the Convention, as modified by the 1978 Protocol, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



Mandatory annual survey or unscheduled inspection

THIS IS TO CERTIFY that the ship has been surveyed in accordance with regulation I/6(b) of the Convention, as modified by the 1978 Protocol and the relevant recommendations of the Organization.⁵

Mandatory annual survey^{4 6} Signed:

Unscheduled inspection⁴ Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Under the provisions of regulation I/14 of the Convention, as modified by the 1978 Protocol, the validity of this Certificate is extended until

Signed:

Place:

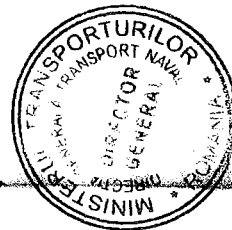
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁴ Delete as appropriate.

⁵ Reference is made to the Guidelines on surveys required by the 1978 SOLAS Protocol, the International Bulk Chemical Code and the International Gas Carrier Code adopted by the Organization by resolution A.560(14).

⁶ An intermediate survey, but not an unscheduled inspection, may take the place of a mandatory annual survey.



ANNEX 4

RESOLUTION MSC.2(XLV)

adopted on 20 November 1981

THE 1981 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

NOTING Article II of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereafter referred to as "the Protocol", under which the Protocol, other than the provisions of Chapter I thereof, may be amended by the procedure specified in Article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereafter referred to as "the Convention",

NOTING FURTHER the functions which the Protocol confers upon the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments to the Protocol,

HAVING CONSIDERED at its forty-fifth session amendments to the Protocol, proposed and circulated in accordance with Article VIII(b)(i) of the Convention,

1 ADOPTS in accordance with Article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to Regulation 29(d)(i) of Chapter II-1, the texts of which are given in the Annex to the present resolution,

2 DECIDES in accordance with Article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention that the above mentioned amendments shall be deemed to have been accepted unless, prior to 1 March 1984, more than one third of Parties to the Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments,

3 INVITES Governments to note that in accordance with Article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments to the Protocol, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above, shall enter into force on 1 September 1984,

4 REQUESTS the Secretary-General in conformity with Article VIII(b)(v) of the Convention to transmit certified copies of the present resolution and its Annex to all Parties to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,



5 FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Parties to the Protocol.

ANNEX

THE 1981 AMENDMENTS TO THE 1978 PROTOCOL
TO THE 1974 SOLAS CONVENTION

Regulation 29 of Chapter II-1

Steering Gear

Replace the fourth sentence of sub-paragraph (d)(1)(1) by the following:

"Each steering gear control system, if electric, shall be served by its own separate circuit supplied from the steering gear power circuit or directly from switchboard busbars supplying that steering gear power circuit at a point on the switchboard adjacent to the supply to the steering gear power circuit."

Replace sub-paragraph (d)(1)(3) by the following:

"(3) means shall be provided in the steering gear compartment for disconnecting any control system operable from the navigating bridge from the steering gear it serves;"

