

ZAKON

**O POTVRĐIVANJU PROTOKOLA IZ 1988. UZ MEĐUNARODNU KONVENCIJU O
TERETNIM LINIJAMA IZ 1966. GODINE**

Član 1

Potvrđuje se Protokol iz 1988. uz Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama iz 1966. godine, sačinjen u Londonu, 11. novembra 1988. godine, u originalu na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španskom jeziku.

Član 2

Tekst Konvencije iz člana 1 ovog zakona, u originalu na engleskom i prevodu na crnogorski jezik glasi:

Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING PARTIES to the International Convention on Load Lines, 1966, done at London on 5 April 1966,

RECOGNIZING the significant contribution which is 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 technical provisions of the above-mentioned Convention,

RECOGNIZING FURTHER the need for the introduction into the above-mentioned Convention of provisions for survey and certification harmonized with corresponding provisions in other international instruments,

CONSIDERING that these needs may best be met by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention on Load Lines, 1966,

HAVE AGREED as follows:

Article I

General obligations

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the Annexes 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 Annexes hereto.
2. As between the Parties to the present Protocol, the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as "the Convention"), except article 29, shall apply subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.
3. With respect to ships entitled to fly the flag of a State which is not a Party 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 favorable treatment is given to such ships.

Article II

Existing certificates

1. Notwithstanding any other provisions of the present Protocol, any International Load Line Certificate which is current when the present Protocol enters into force in respect of the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly shall remain valid until it expires.
2. A Party to the present Protocol shall not issue certificates under, and in accordance with, the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as adopted on 5 April 1966.

Article III

Communication of information

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization"):

- (a) the text of laws, decrees, orders and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Protocol;
- (b) a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of load line matters for circulation to the Parties for information of their officers, and a notification of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to those nominated surveyors or recognized organizations; and
- (c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Protocol.

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 March 1989 to 28 February 1990 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the provisions of paragraph 3, States may express their consent to be bound by 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, accepted or acceded to the Convention.

Article V

Entry into force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which both the following conditions have been met:

- (a) 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 expressed their consent to be bound by it in accordance with article IV, and
- (b) the conditions for the entry into force of the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 have been met,

provided that the present Protocol shall not enter into force before 1 February 1992.

2. For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Protocol after the conditions for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the present Protocol or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

3. 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.

4. After the date on which an amendment to the present Protocol or an amendment, as between the Parties to the present Protocol, to the Convention is deemed to have been

accepted under article VI, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol or the Convention as amended.

Article VI

Amendments

1. The present Protocol and, as between the Parties to the present Protocol, the Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2. Amendments after consideration within the Organization:

(a) Any amendment proposed by a Party to the present Protocol shall be submitted to the Secretary-General of the Organization, who shall then circulate it to all Members of the Organization and all Contracting Governments to the Convention at least six months prior to its consideration.

(b) Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration.

(c) States which are Parties to the present Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments.

(d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in subparagraph (c) (hereinafter referred to as "the expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting.

(e) Amendments adopted in accordance with subparagraph (d) shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Parties to the present Protocol for acceptance.

(f) (i) An amendment to an article or Annex A to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an article of the Convention, shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties to the present Protocol.

(ii) An Amendment to Annex B to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an Annex to the Convention, shall be deemed to have been accepted:

(aa) at the end of two years from the date on which it is communicated to Parties to the present Protocol for acceptance; or

(bb) at the end of a different period, which shall not be less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.

However, if within the specified period either more than one third of the Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, notify the Secretary-General of the

Organization that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

(g) (i) An amendment referred to in subparagraph (f)(i) shall enter into force with respect to those Parties to the present Protocol which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party's acceptance.

(ii) An amendment referred to in subparagraph (f)(ii) shall enter into force with respect to all Parties to the present Protocol, except those which have objected to the amendment under that subparagraph and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force, any Party may give notice to the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

3. Amendment by a Conference:

(a) Upon the request of a Party to the present Protocol concurred in by at least one third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to the present Protocol and the Convention.

(b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Parties for acceptance.

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in subparagraphs 2(f) and 2(g) respectively, provided that references in these paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean references to the Conference.

4. (a) A Party to the present Protocol which has accepted an amendment referred to in subparagraph 2(f)(ii) which has entered into force shall not be obliged to extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State Party which, pursuant to the provisions of that subparagraph, has objected to the amendment and has not withdrawn such an objection, in so far as such certificates relate to matters covered by the amendment in question.

(b) A Party to the present Protocol which has accepted an amendment referred to in subparagraph 2(f)(ii) which has entered into force shall extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State Party which, pursuant to the provisions of the subparagraph 2(g)(ii), has notified the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to the amendment.

5. Unless expressly provided otherwise, any amendment made under this article which relates to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after the date on which the amendment enters into force.

6. Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under subparagraph 2(g)(ii) shall be submitted in writing to the Secretary-General of the Organization, who shall inform all Parties to the present Protocol of any such submission and the date of its receipt.

7. The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties to the present Protocol of any amendments which enter into force under this article, together with the date on which each such amendment enters into force.

Article VII

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. Such denunciation shall take effect on the same date as denunciation of the Convention takes effect according to paragraph (3) of article 30 of the Convention.

Article VIII

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 the Governments of 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 the Governments of 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 IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this eleventh day of November one thousand nine hundred and eighty eight.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

ANNEX A

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO ARTICLES OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

Article 2

Definitions

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

"(8) "Length" means 96% of the total length on a waterline at 85% of the least molded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least molded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline."

Add a new paragraph (9) to read as follows:

"(9) "Anniversary date" means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the relevant certificate."

Articles 3, 12, 16 and 21

In the existing text of these articles all references to "(1966)" in relation to the International Load Line Certificate are deleted.

Article 4

Application

The existing text of paragraph (3) is replaced by the following:

"(3) The regulations contained in annex I, unless expressly provided otherwise, are applicable to new ships."

Article 5

Exceptions

In paragraph (2)(c) the words "Punta Norte" are replaced by "Punta Rasa (Cabo San Antonio)".

Article 13

Survey, inspection and marking

The existing heading is replaced by the following:

"Surveys and marking"

In lines 1, 4 and 7 replace the words "survey, inspection and marking" by "surveys and marking".

Article 14

Initial and periodical surveys and inspections

The existing heading is replaced by the following:

"Initial, renewal and annual surveys"

The existing text is replaced by the following:

"(1) A ship shall be subjected to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment in so far as the ship is covered by the present Convention. The survey shall be such as to ensure that the arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

(b) A renewal survey at intervals specified by the Administration but not exceeding 5 years, except where paragraphs (2), (5), (6) and (7) of article 19 are applicable, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

(c) An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the certificate to ensure that:

(i) alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculations determining the position of the load line;

(ii) the fittings and appliances for the protection of openings, guard rails, freeing ports and means of access to crew's quarters are maintained in an effective condition;

(iii) the freeboard marks are correctly and permanently indicated;

(iv) the information required by regulation 10 is provided.

(2) The annual surveys referred to in paragraph (1)(c) of this article shall be endorsed on the International Load Line Certificate or the International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (2) of article 6 of the present Convention.

Article 16

Issue of certificates

Delete paragraph (4).

Article 17

Issue of certificates by another Government

The existing heading is replaced by the following:

"Issue or endorsement of certificates by another Government".

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

"(1) A Contracting Government may at the request of another Contracting Government cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of the present Convention are complied with, shall issue or authorize the issue of the International Load Line Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of the certificate on the ship in accordance with the present Convention."

In paragraph (4) reference to "(1966)" is deleted.

Article 18

Form of certificates

The existing text is replaced by the following:

"The certificates shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Annex III to the present Convention. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages."

Article 19

Duration of certificates

The existing heading is replaced by the following:

"Duration and validity of certificates"

The existing text is replaced by the following:

"(1) An International Load Line Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed 5 years.

(2) (a) Notwithstanding the requirements of paragraph (1), when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

(b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

(c) When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

(3) If a certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of a certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph (1), provided that the annual surveys referred to in article 14 applicable when a certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

(4) If, after the renewal survey referred to in paragraph (1)(b) of article 14, a new certificate cannot be issued to the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization carrying out the survey may extend the validity of the existing certificate for a period which shall not exceed 5 months. This extension shall be endorsed on the certificate, and shall be granted only where there have been no alterations in the structure, equipment, arrangements, materials or scantlings which affect the ship's freeboard.

(5) If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

(6) A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this article may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

(7) In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs (2), (5) and (6). In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

(8) If an annual survey is completed before the period specified in article 14 then:

(a) the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

(b) the subsequent annual survey required by article 14 shall be completed at the intervals prescribed by that article using the new anniversary date;

(c) the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by article 14 are not exceeded.

(9) An International Load Line Certificate shall cease to be valid if any of the following circumstances exist:

(a) material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship such as would necessitate the assignment of an increased freeboard;

(b) the fittings and appliances mentioned in paragraph (1)(c) of article 14 are not maintained in an effective condition;

(c) the certificate is not endorsed to show that the ship has been surveyed as provided in paragraph (1)(c) of article 14;

(d) the structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship is unsafe.

(10) (a) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued by an Administration to a ship exempted under paragraph (2) of article 6 shall not exceed 5 years. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement, extension and cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate under this article.

(b) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (4) of article 6 shall be limited to the single voyage for which it is issued.

(11) A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon the transfer of such a ship to the flag of another State."

Article 21

Control

In paragraph (1)(c) the reference to "paragraph (3)" is replaced by "paragraph (9)".

ANNEX B

Modifications and additions to annexes to the international convention on load lines, 1966

ANNEX I

Regulations for determining load lines

Chapter I general

Regulation 1

Strength of hull

In the heading the words "Strength of hull" are replaced by the words "Strength of ship".

In the first sentence of the regulation the word "hull" is replaced by the word "ship".

Regulation 2

Application

Add new paragraphs (6) and (7) to read as follows:

"(6) Regulation 22(2) and regulation 27 shall apply only to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after the date on which the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 enters into force.

(7) New ships, other than those specified in paragraph (6), shall comply either with regulation 27 of the present Convention (as amended) or with regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966 (as adopted on 5 April 1966), as determined by the Administration."

Regulation 3

Definitions of terms used in the annexes

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

"(1) Length. The length (L) shall be taken as 96% of the total length on a waterline at 85% of the least molded depth measured from the top of the keel, or as the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least molded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline."

In paragraph (5)(b) the words "the molded lines of the deck and side shell plating" are replaced by the words "the molded lines of deck and sides".

Regulation 5

Load line mark

In the last sentence of the regulation the words "(as illustrated in figure 2)" are deleted.

Regulation 9

Verification of marks

The reference to "(1966)" in relation to the International Load Line Certificate is deleted.

Chapter II conditions of assignment of freeboard

Regulation 10

Information to be supplied to the master

The existing text of paragraph (2) is replaced by the following:

"(2) Every ship which is not required under the International Convention for the Safety of Life at Sea in force to undergo an inclining test upon its completion shall:

(a) be so inclined and the actual displacement and position of the centre of gravity shall be determined for the light ship condition;

(b) have supplied for the use of its master such reliable information in an approved form as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under all conditions likely to be encountered in normal service;

(c) carry on board at all times its approved stability information together with evidence that the information has been approved by the Administration;

(d) if the Administration so approves, have its inclining test on completion dispensed with, provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the ship can be obtained from such basic data."

Regulation 15

Hatchways closed by portable covers and secured watertight by tarpaulins and battening devices

In the last sentence of paragraph (5) the word "linear" is inserted before the word "interpolation".

Regulation 22

Scuppers, inlets and discharges

In the first sentence of paragraph (1) the words ", except as provided in paragraph (2)," are inserted between the words "shall" and "be".

The following paragraph is added to the existing text:

"(2) Scuppers led through the shell from enclosed superstructures used for the carriage of cargo shall be permitted only where the edge of the freeboard deck is not immersed when the ship heels 5deg. either way. In other cases the drainage shall be led inboard in accordance with the requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea in force."

The existing paragraphs (2) to (5) are renumbered (3) to (6).

In renumbered paragraph (4) the reference to "paragraph (1)" is replaced by "paragraph (2)".

In the first sentence of renumbered paragraph (6) the words "All valves and shell fittings" are replaced by the words "All shell fittings, and the valves".

Regulation 23

Side scuttles

In paragraph (2) of the regulation the words "load waterline" are replaced by the words "summer load line (or summer timber load line, if assigned)".

Regulation 24

Freeing ports

In the first sentence of paragraph (2) the words "calculated area" are replaced by the words "area calculated according to paragraph (1)".

In the second sentence of paragraph (2) the word "linear" is inserted before the word "interpolation".

In paragraph (3) the words "a ship is fitted with a trunk which" are replaced by the words "a ship fitted with a trunk".

Chapter III freeboards

Regulation 27

Types of ships

The existing text is replaced by the following:

"(1) For the purposes of freeboard computation, ships shall be divided into type "A" and type "B".

Type "A" ships

(2) A type "A" ship is one which:

(a) is designed to carry only liquid cargoes in bulk;

(b) has a high integrity of the exposed deck with only small access openings to cargo compartments, closed by watertight gasket covers of steel or equivalent material; and

(c) has low permeability of loaded cargo compartments.

(3) A type "A" ship if over 150 m in length to which a freeboard less than type "B" has been assigned, when loaded in accordance with the requirements of paragraph (11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph (12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium as specified in paragraph (13). In such a ship the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

(4) A type "A" ship shall be assigned a freeboard not less than that based on table A of regulation 28.

Type "B" ships

(5) All ships which do not come within the provisions regarding type "A" ships in paragraphs (2) and (3) shall be considered as type "B" ships.

(6) Type "B" ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers which comply with the requirements of regulation 15, other than paragraph (7), shall be assigned freeboards based upon the values given in table B of regulation 28, increased by the values given in the following table:

Freeboard increase over tabular freeboard for type "B" ships, for ships with hatch covers not complying with regulation 15(7) or regulation 16

Length of ship (meters)	Freeboard increase (millimeters)	Length of ship (meters)	Freeboard increase (millimeters)	Length of ship (meters)	Freeboard increase (millimeters)
108 and below	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311

118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 200 m in length shall be dealt with by the Administration.

(7) Type "B" ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of regulation 15(7) or regulation 16, shall, except as provided in paragraphs (8) to (13) inclusive of this regulation, be assigned freeboards based on table B of regulation 28.

(8) Any type "B" ship over 100 m in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph (7), provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that:

- (a) the measures provided for the protection of the crew are adequate;
- (b) the freeing arrangements are adequate;
- (c) the covers in positions 1 and 2 comply with the provisions of regulation 16 and have adequate strength, special care being given to their sealing and securing arrangements; and
- (d) the ship, when loaded in accordance with the requirements of paragraph (11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed

permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph (12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph (13). In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

(9) In calculating the freeboards for type "B" ships which comply with the requirements of paragraphs (8), (11), (12) and (13), the values from table B of regulation 28 shall not be reduced by more than 60% of the difference between the B and A tabular values for the appropriate ship lengths.

(10) (a) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph (9) may be increased up to the total difference between the values in table A and those in table B of regulation 28 on condition that the ship complies with the requirements of:

(i) regulation 26, other than paragraph (4), as if it were a type "A" ship;

(ii) paragraphs (8), (11) and (13) of this regulation; and

(iii) paragraph (12) of this regulation, provided that throughout the length of the ship any one transverse bulkhead will be assumed to be damaged, such that two adjacent fore and aft compartments shall be flooded simultaneously, except that such damage will not apply to the boundary bulkheads of a machinery space.

(b) In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0.85.

Initial condition of loading

(11) The initial condition of loading before flooding shall be determined as follows:

(a) The ship is loaded to its summer load waterline on an imaginary even keel.

(b) When calculating the vertical centre of gravity, the following principles apply:

(i) Homogeneous cargo is carried.

(ii) All cargo compartments, except those referred to under (iii), but including compartments intended to be partially filled, shall be considered fully loaded except that in the case of fluid cargoes each compartment shall be treated as 98% full.

(iii) If the ship is intended to operate at its summer load waterline with empty compartments, such compartments shall be considered empty provided the height of the centre of gravity so calculated is not less than as calculated under (ii).

(iv) 50% of the individual total capacity of all tanks and spaces fitted to contain consumable liquids and stores is allowed for. It shall be assumed that for each type of liquid, at least one transverse pair or a single centreline tank has maximum free surface, and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest; in each tank the centre of gravity of the contents shall be taken at the centre of volume of the tank. The remaining tanks shall be assumed either completely empty or completely filled, and the distribution of consumable liquids between these tanks shall be effected so as to obtain the greatest possible height above the keel for the centre of gravity.

(v) At an angle of heel of not more than 5deg. in each compartment containing liquids, as prescribed in (ii) except that in the case of compartments containing consumable fluids, as prescribed in (iv), the maximum free surface effect shall be taken into account.

Alternatively, this actual free surface effects may be used, provided the methods of calculation are acceptable to the Administration.

(vi) Weights shall be calculated on the basis of the following values for specific gravities:

salt water 1.025

fresh water 1.000

oil fuel 0.950

diesel oil 0.900

lubricating oil 0.900

Damage assumptions

(12) The following principles regarding the character of the assumed damage apply:

(a) The vertical extent of damage in all cases is assumed to be from the base line upwards without limit.

(b) The transverse extent of damage is equal to $B/5$ or 11.5 m, whichever is the lesser, measured inboard from the side of the ship perpendicularly to the centerline at the level of the summer load waterline.

(c) If damage of a lesser extent than specified in subparagraphs (a) and (b) results in a more severe condition, such lesser extent shall be assumed.

(d) Except where otherwise required by paragraph (10)(a), the flooding shall be confined to a single compartment between adjacent transverse bulkheads provided the inner longitudinal boundary of the compartment is not in a position within the transverse extent of assumed damage. Transverse boundary bulkheads of wing tanks which do not extend over the full breadth of the ship shall be assumed not to be damaged, provided they extend beyond the transverse extent of assumed damage prescribed in subparagraph (b).

If in a transverse bulkhead there are steps or recesses of not more than 3 m in length located within the transverse extent of assumed damage as defined in subparagraph (b), such transverse bulkhead may be considered intact and the adjacent compartment may be floodable singly. If, however, within the transverse extent of assumed damage there is a step or recess of more than 3 m in length in a transverse bulkhead, the two compartments adjacent to this bulkhead shall be considered as flooded. The step formed by the after peak bulkhead and the after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

(e) Where a main transverse bulkhead is located within the transverse extent of assumed damage and is stepped in way of a double bottom or side tank by more than 3 m, the double bottom or side tanks adjacent to the stepped portion of the main transverse bulkhead shall

be considered as flooded simultaneously. If this side tank has openings, into one or several holds, such as grain feeding holes, such hold or holds shall be considered as flooded simultaneously. Similarly in a ship designed for the carriage of fluid cargoes, if a side tank has openings into adjacent compartments, such adjacent compartments shall be considered as empty and as being flooded simultaneously. This provision is applicable even where such openings are fitted with closing appliances, except in the case of sluice valves fitted in bulkheads between tanks and where the valves are controlled from the deck. Manhole covers with closely-spaced bolts are considered equivalent to the unpierced bulkhead except in the case of openings in topside tanks making the topside tanks common to the holds.

(f) Where the flooding of any two adjacent fore and aft compartments is envisaged, main transverse watertight bulkheads shall be spaced at least $\frac{1}{3} L^{2/3}$ or 14.5 m, whichever is the lesser, in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads shall be assumed as non-existent in order to achieve the minimum spacing between bulkheads.

Conditions of equilibrium

(13) The condition of equilibrium after flooding shall be regarded as satisfactory provided:

(a) The final waterline after flooding, taking into account sink age, heel and trim, is below the lower edge of any opening through which progressive down flooding may take place. Such openings shall include air pipes, ventilators and openings which are closed by means of watertight doors (even if they comply with regulation 12) or hatch covers (even if they comply with regulation 16 or regulation 19(4)), and may exclude those openings closed by means of manhole covers and flush scuttles (which comply with regulation 18), cargo hatch covers of the type described in regulation 27(2), remotely operated sliding watertight doors, and side scuttles of the non-opening type (which comply with regulation 23). However, in the case of doors separating a main machinery space from a steering gear compartment, watertight doors may be of a hinged, quick-acting type kept closed at sea, whilst not in use, provided also that the lower sill of such doors is above the summer load waterline.

(b) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage penetration as defined in paragraph (12)(b), arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable in the calculation for each case of damage.

(c) The angle of heel due to unsymmetrical flooding does not exceed 15deg.. If no part of the deck is immersed, an angle of heel of up to 17deg. may be accepted.

(d) The met centric height in the flooded condition is positive.

(e) When any part of the deck outside the compartment assumed flooded in a particular case of damage is immersed, or in any case where the margin of stability in the flooded condition may be considered doubtful, the residual stability is to be investigated. It may be regarded as sufficient if the righting lever curve has a minimum range of 20deg. beyond the position of equilibrium with a maximum righting lever of at least 0.1 m within this range. The area under the righting lever curve within this range shall be not less than 0.0175 m. rad. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.

(f) The Administration is satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

Ships without means of propulsion

(14) A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion shall be assigned a freeboard in accordance with the provisions of these regulations. Barges which meet the requirements of paragraphs (2) and (3) may be assigned type "A" freeboards.

(a) The Administration should especially consider the stability of barges with cargo on the weather deck. Deck cargo can only be carried on barges to which the ordinary type "B" freeboard is assigned.

(b) However, in the case of barges which are unmanned, the requirements of regulations 25, 26(2), 26(3) and 39 shall not apply.

(c) Such unmanned barges which have on the freeboard deck only small access openings closed by watertight gasket covers of steel or equivalent material may be assigned a freeboard 25% less than those calculated in accordance with these regulations."

Regulation 37

Deduction for superstructures and trunks

In the footnote to tables for both type "A" and type "B" ships in paragraph (2) the words "and trunks" are inserted after the word "superstructures".

Regulation 38

Sheer

In the definition of "y" in paragraph (12) the words "end of sheer" are replaced by "after or forward perpendicular".

Regulation 40

Minimum freeboards

In the first sentence of paragraph (4) the words "paragraph (1)" are replaced by the words "paragraph (3)".

Chapter IV special requirements for ships assigned timber freeboards.

Regulation 44

Stowage

The existing text is replaced by the following:

"General

(1) Openings in the weather deck over which cargo is stowed shall be securely closed and battened down.

The ventilators and air pipes shall be efficiently protected.

(2) Timber deck cargoes shall extend over at least the entire available length which is the total length of the well or wells between superstructures.

Where there is no limiting superstructure at the after end, the timber shall extend at least to the after end of the aftermost hatchway.

The timber deck cargo shall extend athwart ships as close as possible to the ship's side, due allowance being made for obstructions such as guard rails, bulwark stays, uprights, pilot access, etc., provided any gap thus created at the side of the ship shall not exceed a mean of 4% of the breadth. The timber shall be stowed as solidly as possible to at least the standard height of the superstructure other than any raised quarterdeck.

(3) On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the weather deck shall not exceed one third of the extreme breadth of the ship.

(4) The timber deck cargo shall be compactly stowed, lashed and secured. It shall not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship.

Uprights

(5) Uprights, when required by the nature of the timber, shall be of adequate strength considering the breadth of the ship; the strength of the uprights shall not exceed the strength of the bulwark and the spacing shall be suitable for the length and character of timber carried, but shall not exceed 3 m. Strong angles or metal sockets or equally efficient means shall be provided for securing the uprights.

Lashings

(6) Timber deck cargo shall be effectively secured throughout its length by a lashing system acceptable to the Administration for the character of the timber carried.[\[1\]](#)

Stability

(7) Provision shall be made for a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those arising from absorption of water or icing, if applicable, and to losses of weight such as those arising from consumption of fuel and stores.¹

Protection of crew, access to machinery spaces, etc.

(8) In addition to the requirements of regulation 25(5), guard-rails or lifelines not more than 350 mm apart vertically shall be provided on each side of the cargo deck to a height of at least 1 m above the cargo.

In addition a lifeline, preferably wire rope set up taut with a stretching screw, shall be provided as near as practicable to the centerline of the ship. The stanchion supports to all guard-rails and lifelines shall be so spaced as to prevent undue sagging. Where the cargo is

uneven a safe walking surface of not less than 600 mm in width shall be fitted over the cargo and effectively secured beneath or adjacent to the lifeline.

(9) Where the requirements prescribed in paragraph (8) are impracticable, alternative arrangements satisfactory to the Administration shall be used.

Steering arrangements

(10) Steering arrangements shall be effectively protected from damage by cargo and, as far as practicable, shall be accessible. Efficient provision shall be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements."

Regulation 45

Computation for freeboard

In paragraph (5) the words "or with regulation 40(8) based on the summer timber draught measured from the top of the keel to the summer timber load line" are added after the word "waterline".

ANNEX II

Zones, areas and seasonal periods

Regulation 46

Northern winter seasonal zones and area

The last sentence of paragraph (1)(b) is replaced by the following:

"Excluded from this zone are the North Atlantic winter seasonal zone I, the North Atlantic winter seasonal area and the Baltic Sea bounded by the parallel of latitude of the Skaw in the Skagerrak. The Shetland Islands are to be considered as being on the boundary of the North Atlantic winter seasonal zones I and II.

Seasonal periods:

WINTER: 1 November to 31 March

SUMMER: 1 April to 31 October".

Regulation 47

Southern winter seasonal zone

The words "to the west coast of the American continent" at the end of the regulation are replaced by the following:

"to the point latitude 33deg.S, longitude 79deg.W, thence the rhomb line to the point latitude 41deg.S, longitude 75deg.W, thence the rhomb line to Punta Corona lighthouse on Chiloe

Island, latitude 41deg. 47'S, longitude 73deg. 53'W, thence along the north, east and south coasts of Chiloe Island to the point latitude 43deg. 20'S, longitude 74deg. 20'W, and thence the meridian of longitude 74deg. 20'W to the parallel of latitude 45deg. 45'S, including the inner zone of Chiloe channels from the meridian 74deg. 20'W to the east".

Regulation 48

Tropical zone

At the end of the first subparagraph of paragraph (2) the words "and thence the rhomb line to the west coast of the American continent at latitude 30deg.S" are replaced by the words "thence the rhomb line to the point latitude 32deg. 47'S, longitude 72deg.W, and thence to the parallel of latitude 32deg. 47'S to the west coast of South America".

In the second paragraph of paragraph (2) the word "Coquimbo" is replaced by the word "Valparaiso".

Regulation 49

Seasonal tropical areas

In paragraph 4(b) the words "to longitude 120deg.E and thence the meridian of longitude 120deg.E to the coast of Australia" are replaced by the words "to longitude 114deg.E and thence the meridian of longitude 114deg.E to the coast of Australia".

Chart of zones and seasonal areas

The words "SEASONAL WINTER ZONE" where they indicate the area along the eastern coast of the United States are replaced by the words "WINTER SEASONAL AREA".

The words "SEASONAL WINTER ZONE" wherever they appear in the chart (except in the cases mentioned above) are replaced by the words "WINTER SEASONAL ZONE" and the words "SEASONAL TROPICAL" are replaced by the words "SEASONAL TROPICAL AREA".

In the note the word "western" is replaced by the word "eastern".

The border line of the seasonal tropical area at the coast of Australia is moved from longitude 120deg.E to longitude 114deg.E.

The southern border line of the southern summer zone east of the point latitude 33deg.S, longitude 79deg.W to the west coast of the American continent is deleted. A rhomb line from the point latitude 33deg.S, longitude 79deg.W to the point latitude 41deg.S, longitude 75deg.W is inserted. From there a rhomb line to Punta Corona lighthouse on Chiloe Island latitude 41deg. 47'S, longitude 73deg. 53'W is inserted. From there the north, east and south coast of Chiloe Island is marked as border to the point latitude 43deg. 20'S, longitude 74deg. 20'W. The meridian of longitude 74deg. 20'W to the parallel of latitude 45deg. 45'S and then this parallel to the west coast of South America are marked.

The rhomb line from the point latitude 26deg.S, longitude 75deg.W to the west coast of South America at latitude 30deg.S is deleted from the southern boundary of the tropical zone. A rhomb line from the point latitude 26deg.S, longitude 75deg.W to the point latitude

32deg. 47'S, longitude 72deg.W and then the parallel of latitude 32deg. 47'S to the west coast of South America are inserted.

ANNEX III

CERTIFICATES

The existing forms of the International Load Line Certificate (1966) and the International Load Line Exemption Certificate are replaced by the following:

"Form of International Certificate on Load Lines

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

(Official seal) (State)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

.....

(name of the State)

by

.....

(person or organization authorized)

*Particulars of ship*¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Length (L) as defined in article 2(8) (in meters)

IMO number²

Freeboard assigned as:³ Type of ship³

{A new ship

{Type "A"

{

{Type "B"

{An existing ship

{Type "B" with reduced freeboard

{Type "B" with increase freeboard

Freeboard from deck line⁴ Load line⁴

Tropical	 mm (T)	 mm above (S)
Summer	 mm (S)	Upper edge of line through centre of ring
Winter	 mm (W)	 mm below (S)
Winter North Atlantic	 mm (WNA)	 mm below (S)
Timber tropical	 mm (LT)	 mm above (LS)
Timber summer	 mm (LS)	 mm above (S)
Timber winter	 mm (LW)	 mm below (LS)
Timber winter North Atlantic	 mm (LWNA)	 mm below (LS)

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber mm. For timber freeboards mm.

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is mm deck at side.

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

² In accordance with resolution A.600(15) - IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

³ Delete as appropriate.

⁴ Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate. Subdivision load lines may be entered on the certificate on a voluntary basis.

(image)

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention.

2 That the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the Convention.

This certificate is valid until⁵ subject to annual surveys in accordance with article 14(1)(c) of the Convention.

Issued at

(Place of issue of certificate)

.....

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Notes:

1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.

2. When a ship is in fresh water or unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

⁵ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19(1) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2(9) of the Convention, unless amended in accordance with article 19(8) of the Convention.

Endorsement for annual surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual survey required by article 14(1)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey: Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey in accordance with article 19(8)(c)

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey in accordance with article 19(8)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where article 19(3) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19(5) or 19(6) applies

This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)³ of the Convention, be accepted as valid until

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where article 19(8) applies

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

³ Delete as appropriate.

Form of International Exemption Certificate on Load Lines

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE

(Official seal) (State)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

.....

(name of the State)

by

.....

(person or organization recognized)

*Particulars of ship*¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Length (L) as defined in article 2(8) (in metres)

IMO number²

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship is exempted from the provisions of the Convention, under the authority conferred by article 6(2)/6(4)³ of the Convention referred to above.

The provisions of the Convention from which the ship is exempted under Article 6(2) are:

.....

.....

The voyage for which exemption is granted under article 6(4) is:

From:

To:

Conditions, if any, on which the exemption is granted under either article 6(2) or article 6(4):

.....

.....
This certificate is valid until⁴ subject to annual surveys in accordance with article 14(1)(c) of the Convention.

Issued at

(Place of issue of certificate)

.....

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

² In accordance with resolution A.600(15), IMO ship identification number, this information may be included voluntarily.

³ Delete as appropriate.

⁴ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19(10) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2(9) of the Convention, unless amended in accordance with article 19(8) of the Convention.

Endorsement for annual surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual survey required by article 14(1)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the conditions under which this exemption was granted.

Annual survey: Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey in accordance with article 19(8)(c)

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey in accordance with article 19(8)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where article 19(3) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19(5) or 19(6) applies

This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)³ of the Convention, be accepted as valid until

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where article 19(8) applies

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

³ Delete as appropriate.

[\[1\]](#) Reference is made to the Code of Safe Practice for Ships carrying Timber Deck Cargoes originally adopted by the Organization as resolution A.287(VIII) and amended by the Maritime Safety Committee at its thirty-ninth session.

Protokol iz 1988. uz Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama iz 1966. godine

STRANE OVOG PROTOKOLA,

KOJE SU STRANE Međunarodne konvencije o teretnim linijama, iz 1966. godine, sastavljene u Londonu 5. aprila 1966. godine,

PRIZNAJUĆI značajan doprinos navedene Konvencije za poboljšanje sigurnosti brodova i imovine na moru, kao i zaštiti života osoba na brodu,

PRIZNAJUĆI TAKOĐE potrebu za daljim poboljšanjem tehničkih odredbi pomenute Konvencije,

PRIZNAJUĆI DALJE potrebu uvođenja u navedenu Konvenciju odredbi za obavljanje pregleda i izdavanje svjedočanstava usklađenih sa odgovarajućim odredbama u drugim međunarodnim ispravama,

SMATRAJUĆI da se ove potrebe mogu najbolje ostvariti zaključivanjem Protokola koji se odnosi na Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama, 1966.,

SPORAZUMJELE SU SE u sljedećem:

Opšte obaveze

Član 1

- 1) Strane ovog Protokola obavezuju se da će sprovoditi odredbe ovog Protokola i njegovih Priloga, koji čine sastavni dio ovog Protokola. Svako upućivanje na ovaj Protokol je ujedno upućivanje i na njegove Priloge.
- 2) Između strana ovog Protokola, odredbe Međunarodne konvencije o teretnim linijama, 1966. (u daljem tekstu „Konvencija“), osim člana 29., će se primjenjivati u skladu sa izmjenama i dopunama navedenim u ovom Protokolu.
- 3) Na brodove koji viju zastavu države koja nije strana Konvencije i ovog Protokola, strane ovog Protokola će primjenjivati zahtjeve Konvencije i ovog Protokola u smislu da ti brodovi ne mogu imati povoljniji tretman.

Postojeća svjedočanstva

Član 2

- 1) Bez obzira na bilo koju drugu odredbu ovog Protokola, svako međunarodno svjedočanstvo o teretnoj liniji, čija valjanost nije istekla u trenutku stupanja na snagu ovog Protokola u odnosu na vladu države čiju zastavu brod vije, će ostati valjano do isteka roka.

2) Strana ovog Protokola neće izdavati svjedočanstva prema i u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o teretnim linijama, 1966., usvojene 5. aprila 1966. godine.

Dostavljanje podataka

Član 3

Strane ovog Protokola obavezuju se da će obavijestiti Generalnog sekretara Međunarodne pomorske organizacije (u daljem tekstu „Organizacija“) i kod njega deponovati:

- a) tekst zakona, uredbi, naredbi, pravila i drugih isprava koje su donošene o različitim pitanjima unutar područja primjene ovog Protokola;
- b) popis imenovanih eksperata ili odobrenih organizacija koje su ovlaštene da postupaju u ime uprave u svemu što se odnosi na teretne linije, radi obavještanja Strana i da ih strane saopšte svojim službenicima, kao i obavještenje o posebnim odgovornostima i uslovima ovlašćenja prenesenih na imenovane eksperte ili odobrene organizacije; i
- c) dovoljan broj primjeraka njihovih svjedočanstava koja su izdata u skladu sa odredbama ovog Protokola.

Potpis, ratifikacija, prihvatanje, odobrenje i pristupanje

Član 4

1) Ovaj Protokol će biti otvoren za potpisivanje u sjedištu Organizacije od 1. marta 1989. do 28. februara 1990. godine, a zatim će ostati otvoren za pristupanje. Prema odredbi stava 3. ovog člana, države mogu izraziti svoj pristanak da budu obavezane ovim Protokolom:

- a) potpisom bez uslova u pogledu ratifikacije, prihvatanja ili odobrenja; ili
 - b) potpisom uz uslov ratifikacije, prihvatanja ili odobrenja, iza kojeg slijedi ratifikacija, prihvatanje ili odobrenje; ili
 - c) pristupanjem.
- 2) Ratifikacija, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje će biti obavljeno deponovanjem odgovarajuće isprave kod Generalnog sekretara Organizacije.
- 3) Ovaj Protokol može biti potpisan bez uslova, ratifikovan, prihvaćen, odobren ili mu mogu pristupiti samo one države koje su potpisale bez uslova, ratifikovale, prihvatile, odobrile ili pristupile Konvenciji.

Stupanje na snagu

Član 5

1) Ovaj Protokol stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon datuma do kojeg su ispunjeni sljedeći uslovi:

a) da je najmanje 15 država, čija ukupna trgovačka flota iznosi najmanje pedeset procenata bruto tonaže brodovlja svjetske trgovačke mornarice, izrazilo svoje slaganje da budu obavezane Protokolom u skladu sa članom 4, i

b) da su ispunjeni uslovi za stupanje na snagu Protokola iz 1988. godine na Međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskog života na moru, 1974.,

pod uslovom da ovaj Protokol ne stupi na snagu prije 1. februara 1992. godine.

2) Za države koje su deponovale ispravu o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju ovom Protokolu nakon što su ispunjeni uslovi za stupanje na snagu ovog Protokola, ali prije datuma stupanja na snagu, ratifikacija, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje će se primjenjivati danom stupanja na snagu ovog Protokola ili tri mjeseca nakon dana deponovanja isprave, prema tome koji je datum kasniji.

3) Svaka isprava o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju deponovana nakon datuma kada je ovaj Protokol stupio na snagu, će početi da se primjenjuje tri mjeseca nakon dana deponovanja te isprave.

4) Nakon datuma od kojeg se izmjene i dopune ovog Protokola ili izmjene i dopune, među stranama ovog Protokola Konvencije, smatraju prihvaćenim u skladu sa članom 6, svaka isprava o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju koja je deponovana će se odnositi na izmijenjeni i dopunjeni Protokol ili Konvenciju.

Izmjene i dopune

Član 6

1) Ovaj Protokol i Konvencija, što se tiče strana ovog Protokola, mogu biti izmijenjeni i dopunjeni prema nekom od postupaka navedenim u sljedećim stavovima.

2) Izmjene i dopune nakon razmatranja u okviru Organizacije:

a) Svaka izmjena i dopuna predložena od neke strane ovog Protokola će biti podnijeta Generalnom sekretaru Organizacije koji će je proslijediti svim članicama Organizacije i svim vladama ugovornicama najmanje šest mjeseci prije njenog razmatranja.

b) Svaka izmjena i dopuna predložena i proslijeđena na navedeni način biće upućena na razmatranje Odboru za pomorsku sigurnost.

c) Države koje su strane ovog Protokola, bez obzira da li su članice Organizacije ili ne, imaju pravo da učestvuju u raspravama Odbora za pomorsku sigurnost, radi razmatranja i usvajanja izmjena i dopuna.

d) Izmjene i dopune se usvajaju dvotrećinskom većinom strana ovog Protokola koje prisustvuju i glasaju u Odboru za pomorsku sigurnost kako je propisano u podstavu c) ovog stava (u daljem tekstu: prošireni Odbor za pomorsku sigurnost), pod uslovom da najmanje jedna trećina strana bude prisutna za vrijeme glasanja.

e) Izmjene i dopune prihvaćene u skladu sa podstavom d) ovog stava Generalni sekretar Organizacije će dostaviti svim stranama ovog Protokola radi prihvatanja.

f) i) Izmjena ili dopuna nekog člana ili Priloga A ovog Protokola ili izmjena ili dopuna među stranama ovog Protokola, nekog člana Konvencije, smatra se prihvaćenom na dan kad je prihvati dvotrećinska većina strana ovog Protokola.

ii) Izmjena ili dopuna Priloga B ovog Protokola ili izmjena ili dopuna, među stranama ovog Protokola, Priloga ove Konvencije, smatra se prihvaćenom:

aa) nakon dvije godine od dana kad je dostavljena stranama ovog Protokola na prihvatanje; ili

bb) nakon nekog drugog vremenskog perioda, koji ne smije biti kraći od godinu dana, ako je tako određeno u vrijeme njenog usvajanja dvotrećinskom većinom strana koje su bile prisutne i koje su glasale u proširenom Odboru za pomorsku sigurnost.

Međutim, ako unutar određenog vremenskog perioda više od jedne trećine strana ili strane čija sveukupna trgovačka mornarica čini najmanje pedeset posto bruto tonaže svjetske trgovačke flote, obavijeste Generalnog sekretara Organizacije da stavljaju prigovor na izmjenu i dopunu, smatraće se da one nijesu prihvaćene.

g) i) Svaka izmjena ili dopuna iz podstava f) i) stupa na snagu za one strane ovog Protokola koje su je prihvatile šest mjeseci nakon datuma kada se smatra da je prihvaćena, a u odnosu na svaku stranu ovog Protokola, koja je prihvatila izmjenu ili dopunu nakon tog datuma, šest mjeseci nakon datuma prihvatanja od te strane.

ii) Svaka izmjena ili dopuna iz podstava f) ii) ovog stava stupa na snagu u odnosu na sve strane ovog Protokola, osim onih koje su stavile prigovor na izmjene ili dopune prema tom podstavu i koje nijesu povukle svoj prigovor, šest mjeseci nakon datuma kada se smatra da je izmjena ili dopuna prihvaćena. Međutim, prije datuma određenog za stupanje na snagu, svaka strana može pismeno obavijestiti Generalnog sekretara Organizacije da se ona izuzima od sprovođenja te izmjene ili dopune kroz period koji nije duži od godine dana od dana njenog stupanja na snagu ili za duži period koji može odrediti dvotrećinska većina strana koje su bile prisutne i koje su glasale u proširenom Odboru za pomorsku sigurnost u vrijeme usvajanja izmjene ili dopune.

3) Izmjena ili dopuna koju donosi Konferencija:

a) Na zahtjev strane ovog Protokola uz saglasnost barem jedne trećine strana, Organizacija će sazvati Konferenciju strana radi razmatranja izmjena i dopuna ovog Protokola i Konvencije.

b) Svaka izmjena ili dopuna usvojena od takve Konferencije dvotrećinskom većinom strana koje su bile prisutne i koje su glasale, Generalni sekretar Organizacije će dostaviti svim stranama radi prihvatanja.

c) Ako Konferencija ne odluči drugačije, izmjena ili dopuna će se smatrati prihvaćenom, te će stupiti na snagu u skladu sa postupcima navedenim u podstavovima 2 f) i 2 g) ovog člana, pod uslovom da se sva pozivanja u ovim stavovima na prošireni Odbor za pomorsku sigurnost smatraju pozivanjima na Konferenciju.

4) a) Strana ovog Protokola koja je prihvatila izmjenu ili dopunu koja se odnosi na podstav 2) f) ii) ovog člana koja je stupila na snagu, neće biti obavezna da proširi prednosti ovog Protokola na svjedochanstva izdata brodu koji vije zastavu države strane koja je prema odredbama tog podstava, prigovorila izmjeni ili dopuni i koja nije povukla svoj prigovor, ali

samo u onoj mjeri u kojoj se takva svjedočanstva odnose na pitanja koja obuhvata ta sporna izmjena ili dopuna.

b) Strana ovog Protokola koja je prihvatila izmjenu ili dopunu navedenu u podstavu 2) f) ii) stava 2) ovog člana, koja je stupila na snagu, će proširiti prednost ovog Protokola i na svjedočanstva izdata brodu koji vije zastavu države strane koja je prema odredbama podstava 2) g) ii) ovog člana obavijestila Generalnog sekretara Organizacije da se izuzima od davanja učinka izmjenama i dopunama.

5) Ako nije drugačije izričito određeno, svaka izmjena ili dopuna izvršena po ovom članu, a koja se odnosi na konstrukciju broda, će se primjenjivati samo na brodove kojima je kobilica položena ili koji se nalaze u sličnoj fazi izgradnje, na dan ili nakon dana stupanja na snagu izmjene ili dopune.

6) Svaka izjava o prihvatanju ili prigovoru nekoj izmjeni ili dopuni ili svako obavještenje navedeno u podstavu 2) g) ii) ovog člana pismeno će se uputiti Generalnom sekretaru Organizacije, koji će o svakom takvom podnesku obavijestiti sve strane ovog Protokola.

7) Generalni sekretar Organizacije će obavijestiti sve strane ovog Protokola o svim izmjenama ili dopunama koje stupaju na snagu prema ovom članu zajedno sa datumom kada svaka izmjena ili dopuna stupa na snagu.

Otkaz

Član 7

1) Svaka strana može otkazati ovaj Protokol u svako vrijeme nakon isteka perioda od pet godina od dana kada je ovaj Protokol stupio na snagu za tu stranu.

2) Otkaz će biti sproveden deponovanjem isprave o otkazu kod Generalnog sekretara Organizacije.

3) Otkaz će stupiti na snagu po isteku godine dana ili po isteku nekog dužeg roka navedenog u ispravi o otkazu od dana kada je Generalni sekretar Organizacije primio ispravu o otkazu.

4) Strana koja otkáže Konvenciju smatraće se da je otkazala i ovaj Protokol. Takav otkaz će stupiti na snagu istog dana kada i otkaz Konvencije u skladu sa stavom 3) člana 30 Konvencije.

Depozitar

Član 8

1) Ovaj Protokol će biti deponovan kod Generalnog sekretara Organizacije (u daljem tekstu: „depozitar“).

2) Depozitar će:

a) obavijestiti vlade svih država koje su potpisale ovaj Protokol ili mu pristupile o:

i) svakom novom potpisu ili deponovanju isprave o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju, kao i o datumu istog;

ii) datumu stupanja na snagu ovog Protokola;

iii) deponovanju svake isprave o otkazu ovog Protokola, datumu prijema kao i o datumu stupanja na snagu takvog otkaza;

b) dostaviti valjano ovjerene kopije ovog Protokola svim vladama država koje su potpisale ovaj Protokol ili mu pristupile.

3) Čim ovaj Protokol stupi na snagu, depozitar će poslati valjano ovjerenu kopiju ovog Protokola Sekretarijatu Ujedinjenih nacija, radi registracije i objave u skladu sa članom 102. Povelje Ujedinjenih nacija.

Jezici

Član 9

Ovaj Protokol je sastavljen u jednom originalu na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španskom jeziku, pri čemu je svaki tekst jednako vjerodostojan.

SASTAVLJENO U LONDONU, jedanaestog novembra hiljadu devet stotina osamdeset i osme godine.

POTVRĐUJUĆI NAVEDENO doljepotpisani* su, propisno ovlašćeni od svojih vlada u tu svrhu propisno, potpisali ovaj Protokol.

Izmjene i dopune članova Međunarodne konvencije
o teretnim linijama, 1966

Definicije

Član 2

Postojeći tekst stava 8) mijenja se i glasi:

„8) „Dužina“ znači 96% od ukupne dužine na onoj vodenoj liniji koja se nalazi na udaljenosti jednakoj 85% od najmanje bočne visine, mjerene od gornje strane kobilice ili pak na udaljenosti od prednje strane pramčane statve do ose osovine kormila na istoj vodenoj liniji, ako je ta udaljenost veća. Ako je kontura pramčane statve iznad vodene linije povučena na 85% visine od osnovice konkavnog oblika, onda završetak ukupne dužine, odnosno prednju stranu pramčane statve treba uzeti na vertikali povučenoj na tu vodenu liniju kroz krajnju tačku konture pramčane statve (iznad te vodene linije). Kod brodova koji su projektovani sa kosom kobilicom, vodena linija na kojoj se ova dužina mjeri mora biti paralelna sa projektovanom vodenom linijom.“

Dodaje se novi stav 9) koji glasi:

„9) „Dan godišnjice“ znači dan i mjesec svake godine koji odgovara datumu isteka relevantnog svjedočanstva.“

Članovi 3, 12, 16 i 21

U postojećem tekstu ovih članova brišu se sva pozivanja na „(1966)“ koja se odnose na Međunarodno svjedočanstvo o teretnoj liniji.

Primjena

Član 4

Postojeći tekst stava 3) mijenja se i glasi:

„3) Pravila sadržana u Prilogu 1, osim ako nije drugačije izričito predviđeno, primjenjuju se samo na nove brodove.“

Izuzeci

Član 5

U stavu 2) c) ovog člana riječi „Punta Norte“ zamjenjuju se riječima „Punta Rasa (Cabo San Antonio)“.

Pregled, inspekcija i označavanje

Član 13

Postojeći naslov mijenja se i glasi:

„Pregledi i označavanje“

U redovima 1, 4 i 7 riječi „pregled, inspekcija i označavanje“ zamjenjuju se riječima „pregledi i označavanje“.

Osnovni i redovni pregledi i inspekcije

Član 14

Postojeći naslov mijenja se i glasi:

„Osnovni, obnovni i godišnji pregledi“

Postojeći tekst mijenja se i glasi:

„1) Svaki brod će biti podvrgnut pregledima navedenim u nastavku teksta:

a) Osnovnom pregledu prije stavljanja broda u eksploataciju, koji će obuhvatiti potpuni pregled njegove strukture i opreme u onoj mjeri do koje se na brod odnosi ova Konvencija. Tim pregledom će se osigurati da uređaji, materijali i dimenzije elemenata konstrukcije u cjelosti ispunjavaju zahtjeve ove Konvencije.

b) Obnovnom pregledu koji se obavlja u vremenskim razmacima koje odredi Uprava, ali koji nisu duži od 5 godina, osim gdje su primjenjive stavke 2), 5), 6) i 7) člana 19, koji će biti takav da se osigura da struktura broda, oprema, uređaji, materijali i dimenzije elemenata konstrukcije u potpunosti ispunjavaju zahtjeve ove Konvencije.

c) Godišnjem pregledu koji se obavlja u periodu od 3 mjeseca prije ili poslije datuma svake godišnjice izdavanja svjedočanstva, kako bi se osiguralo da:

i) nijesu izvršene izmjene na trupu ili nadgrađima koje bi mogle uticati na proračune za određivanje položaja teretne linije;

ii) se uređaji i naprave za zaštitu otvora, ograde, otvori za oticanje vode i sredstva za pristup u prostorije posade održavaju u dobrom stanju;

iii) su oznake nadgrađa ispravno i trajno ucrtane;

iv) su podaci koji se zahtijevaju u pravilu 10 dostavljeni.

2) Godišnji pregledi navedeni u stavu 1) c) ovog člana moraju se ovjeriti u Međunarodnom svjedočanstvu o teretnoj liniji ili Međunarodnom svjedočanstvu o oslobađanju od odredbi o teretnoj liniji izdatom brodu kojem je odobreno oslobađanje na osnovu stava 2) člana 6 ove Konvencije.“

Izdavanje svjedočanstava

Član 16

Briše se stav 4).

Izdavanje svjedočanstava od strane druge Vlade

Član 17

Postojeći naslov mijenja se i glasi:

„Izdavanje ili potvrđivanje svjedočanstava od strane druge Vlade“.

Postojeći tekst stava 1) mijenja se i glasi:

„1) Vlada ugovornica može na zahtjev druge vlade ugovornice obaviti pregled broda i, ako smatra da su ispunjene odredbe ove Konvencije, izdati ili ovlastiti izdavanje Međunarodnog svjedočanstva o teretnoj i, gdje je prikladno, ovjeriti ili ovlastiti ovjeru svjedočanstava na brodu u skladu sa ovom Konvencijom.“

U stavu 4) briše se pozivanje na „(1966)“.

Oblik svjedočanstava

Član 18

Postojeći tekst se mijenja i glasi:

„Svjedočanstva će biti sastavljena u obliku koji odgovara uzorcima koji su dati u Prilogu III ove Konvencije. Ako se koristi jezik koji nije engleski ni francuski, onda tekst mora sadržati prevod na jedan od tih jezika.“

Trajanje svjedočanstava

Član 19

Postojeći naslov se mijenja i glasi:

„Trajanje i valjanost svjedočanstava“

Postojeći tekst mijenja se i glasi:

„1) Međunarodno svjedočanstvo o teretnoj liniji će biti izdato za period čije trajanje određuje Uprava, a koji ne smije biti duži od 5 godina.

2) a) Bez obzira na zahtjeve stava 1) ovog člana, ukoliko je obnovni pregled izvršen u roku od 3 mjeseca prije isteka valjanosti postojećeg svjedočanstva, novo svjedočanstvo će biti valjano od dana završetka obnovnog pregleda do dana koji ne prelazi 5 godina od dana prestanka valjanosti postojećeg svjedočanstva.

b) Ako se obnovni pregled završi nakon isteka valjanosti postojećeg svjedočanstva, novo svjedočanstvo će biti valjano od dana završetka obnovnog pregleda do dana koji se prelazi 5 godina od dana prestanka valjanosti postojećeg svjedočanstva.

c) Ako se obnovni pregled završi više od 3 mjeseca prije dana prestanka valjanosti postojećeg svjedočanstva, novo svjedočanstvo će biti valjano od dana završetka obnovnog pregleda do dana koji ne prelazi 5 godina od dana završetka obnovnog pregleda.

3) Ako je svjedočanstvo izdato za period kraći od 5 godina, Uprava može produžiti valjanost svjedočanstva nakon isteka do maksimalnog perioda navedenog u stavu 1) ovog člana, pod uslovom da se godišnji pregledi navedeni u članu 14 koji su primjenjivi ako se svjedočanstvo izdaje za period od 5 godina obavljaju na odgovarajući način.

4) Osoba ili organizacija koja je izvršila pregled može produžiti valjanost postojećeg svjedočanstva za najviše 5 mjeseci, ako se, nakon obnovnog pregleda prema stavu 1) b) člana 14, ne može brodu izdati novo svjedočanstvo prije isteka valjanosti postojećeg svjedočanstva. Ovo produženje mora se ovjeriti na svjedočanstvu, a može se odobriti samo ako nije na strukturi, opremi, uređajima, materijalu ili dimenzijama konstruktivnih elemenata broda došlo do promjena koje utiču na nadvođe broda.

5) Ako brod u vrijeme isteka valjanosti svjedočanstva nije u luci u kojoj treba da bude pregledan, Uprava može produžiti vrijeme valjanosti svjedočanstva, ali to produženje može odobriti samo u svrhu dopuštanja brodu da završi plovidbu do luke u kojoj će biti pregledan, a i to jedino u slučajevima gdje se to pokaže prikladnim i opravdanim. Ni jedno svjedočanstvo ne smije se produžiti na period duži od 3 mjeseca, a brod kome je odobreno produženje nije ovlašten, po dolasku u luku u kojoj će biti pregledan, da napusti luku na osnovu tog produženja bez izdavanja novog svjedočanstva. Po izvršenju obnovnog pregleda, novo svjedočanstvo će biti valjano najviše 5 godina od dana prestanka valjanosti postojećeg svjedočanstva prije nego što je produženje odobreno.

6) Svjedočanstvo izdato brodu koji vrši kratka putovanja, a koje nije produženo u skladu sa navedenim odredbama ovog člana, Uprava može produžiti za zakonski period od mjesec dana od isteka datuma navedenog u tom svjedočanstvu. Kad se završi obnovni pregled, novo svjedočanstvo će biti valjano najviše 5 godina od dana prestanka valjanosti postojećeg svjedočanstva prije nego se produženje odobrilo.

7) U posebnim okolnostima, kako je određeno od strane Uprave, novo svjedočanstvo se ne mora datirati od dana prestanka valjanosti postojećeg svjedočanstva, kao što je navedeno u stavovima 2), 5) i 6) ovog člana. U ovim posebnim okolnostima, novo svjedočanstvo će biti valjano najviše 5 godina od dana završetka obnovnog pregleda.

8) Ako je godišnji pregled završen prije perioda navedenog u članu 14, onda:

a) će se datum godišnjice naveden u svjedočanstvu izmijeniti ovjerom datuma koji je najviše 3 mjeseca kasniji od dana završetka pregleda;

b) sljedeći godišnji pregled naveden u članu 14 mora biti izvršen u intervalima preporučenim u tom članu, koristeći novi datum godišnjice;

c) datum isteka valjanosti može ostati nepromijenjen ako se obavi jedan ili više godišnjih pregleda tako da nisu prekoračeni periodi između pregleda preporučenih u članu 14.

9) Međunarodno svjedočanstvo o teretnoj liniji će prestati da bude važeće ako nastupe bilo koje od sljedećih okolnosti:

a) ako je materijal na trupu ili nadgrađu toliko izmijenjen da je potrebno dodijeliti brodu povećano nadvođe;

b) ako se uređaji i naprave navedeni u stavu 1) c) člana 14 ne održavaju u ispravnom stanju;

c) ako svjedočanstvo ne sadrži zabilješke da je brod bio podvrgnut pregledima propisanim u stavu i) c) člana 14;

d) ako je strukturna čvrstoća broda u tolikoj mjeri oslabljena da brod nije siguran.

10) a) Trajanje valjanosti Međunarodnog svjedočanstva o oslobađanju od odredbi o teretnoj liniji izdato brodu od strane Uprave kojim se odobrava oslobađanje na osnovu odredbi stava 2) člana 6, ne smije biti duže od 5 godina. To svjedočanstvo podliježe istim postupcima obnove, ovjere, produženja i poništavanja koji su predviđeni ovim članom za Međunarodno svjedočanstvo o teretnoj liniji.

b) Trajanje valjanosti Međunarodnog svjedočanstva o oslobađanju od odredbi o teretnoj liniji izdato brodu kome se odobrava oslobađanje prema stavu 4) člana 6 ograničeno je samo za jedno putovanje za koje je izdato.

11) Kada brod pređe pod zastavu druge države, prestaje mu valjanost svjedočanstva koje mu je izdala Uprava“.

Kontrola

Član 21

U stavu 1) c) ovog člana pozivanje na „stav 3)“ zamjenjuje se sa „stav 9)“.

PRILOG B

Izmjene i dopune priloga uz međunarodnu konvenciju o teretnim linijama, 1966

PRILOG I

Pravila za određivanje teretnih linija

Poglavlje I opšte

Čvrstoća trupa

Pravilo 1

Riječi „Čvrstoća trupa“ iz naslova se zamjenjuju riječima „Čvrstoća broda“.

U prvoj rečenici pravila riječ „trup“ zamjenjuje se riječju „brod“.

Primjena

Pravilo 2

Dodaju se novi stavovi 6) i 7) koji glase:

„6) Pravilo 22 2) i pravilo 27 primjenjuju se samo na brodove čije su kobilice položene ili su u sličnoj fazi gradnje na dan ili nakon dana stupanja na snagu Protokola iz 1988. godine uz Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama, 1966.

7) Novi brodovi, osim onih navedenih u stavu 6) moraju ispunjavati ili pravilo 27 ove Konvencije (izmijenjene i dopunjene) ili pravilo 27 Međunarodne konvencije o teretnim linijama, 1966. (kako je usvojena 5. aprila 1966. godine), kako odredi Uprava.“

Definicije izraza upotrijebljenih u dodacima

Pravilo 3

Postojeći tekst stava 1) mijenja se i glasi:

„1) Dužina. Kao dužina (L) uzima se 96% od ukupne dužine na onoj vodenoj liniji koja se nalazi na udaljenosti jednakoj 85% od najmanje bočne visine, mjerene od gornjeg ruba kobilice ili na udaljenosti od prednjeg ruba pramčane statve do ose osovine kormila na istoj vodenoj liniji, ako je ta udaljenost veća. Ako je kontura pramčane statve iznad vodene linije povučena na 85% visine od osnovice konkavnog oblika, onda završetak ukupne dužine, odnosno prednju stranu pramčane statve, treba uzeti na vertikalnoj liniji povučenoj na tu vodenu liniju kroz krajnju tačku konture pramčane statve (iznad te vodene linije). Kod brodova koji su projektovani sa kosom kobilicom, vodena linija na kojoj se ova dužina mjeri mora biti paralelna sa projektovanim vodenom linijom.“

U stavu 5) b) riječi „unutrašnjih ivica oplata palube i spoljašnje oplata bočnih strana broda“ zamjenjuju se i glase „unutrašnjih ivica palube i bočnih strana broda“.

Oznaka teretne linije

Pravilo 5

U zadnjoj rečenici pravila brišu se riječi „(kako je prikazano na slici 2)“.

Provjera oznaka

Pravilo 9

Briše se pozivanje na „(1966)“ vezano za Međunarodno svjedočanstvo o teretnoj liniji.

Poglavlje II uslovi za dodjeljivanje nadvođa

Podaci koji se dostavljaju zapovjedniku

Pravilo 10

Postojeći tekst stava 2) mijenja se i glasi:

„2) Svaki brod za koji se u skladu sa Međunarodnom konvencijom o sigurnosti ljudskog života na moru, koja je na snazi, ne zahtijeva testiranje nagiba, po završetku će:

- a) biti tako nagnut da se za stanje praznog broda odredi stvarna istisnutost i položaj težišta;
- b) se dostaviti zapovjedniku broda dovoljno podataka u odobrenom obliku, na osnovu kojih zapovjednik mora brzo i jednostavno ocijeniti stabilitet broda u raznim uslovima korišćenja broda, koji se mogu očekivati u normalnoj plovidbi;
- c) imati u svako doba na brodu odobrene podatke o stabilitetu kao i dokaz da su podaci odobreni od strane Uprave;
- d) ako Uprava odobri, da brod oslobodi od testiranja nagiba po završetku pod uslovom da postoje osnovni podaci o stabilitetu nakon obavljenog testiranja nagiba broda blizanca i da se na zadovoljstvo Uprave iz tih osnovnih podataka mogu dobiti pouzdani podaci o stabilitetu broda.“

Pravilo 15

Grotla zatvorena prenosivim poklopcima i pričvršćena nepromočivim platnenim pokrivačima i uređajima za učvršćenje platnenog pokrivača

U zadnjoj rečenici stava 5) riječ „linearnom“ se umeće ispred riječi „interpolacijom“.

Otvori za odvod, ulaz i izliv vode

Pravilo 22

U prvoj rečenici stava 1) riječi „osim kao što je predviđeno stavom 2)“ umeću se između riječi „će“ i „biti“.

Sljedeći stav dodaje se postojećem tekstu:

„2) Otvori za odvod vode kroz spoljašnju oplatu iz zatvorenih nadgrađa namijenjenih za prevoz tereta dopuštaju se jedino gdje ivica palube nadvođa nije uronjena pri nagibu broda za 5 stepeni na bilo koju stranu. U drugim slučajevima, odvod vode će se vršiti u unutrašnjost broda u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru, koja je na snazi.“

Numeracija postojećih stavova 2) do 5) mijenja se sa 3) do 6).

U prenumerisanom stavu 4) pozivanje na „stav 1)“ zamjenjuje se sa „stav 2)“.

U prvoj rečenici prenumerisanog stava 6) riječi „svi ventili i drugi uređaji na spoljašnjoj oplati“ zamjenjuju se i glase „svi uređaji na spoljašnjoj oplati i ventili“.

Bočna okna

Pravilo 23

U stavu 2) ovog pravila riječi „teretne vodene linije“ zamjenjuju se riječima „ljetne teretne vodene linije“ (ili „ljetne teretne vodene linije za prevoz drva, ako je dodijeljena“).

Otvori za oticanje vode

Pravilo 24

U prvoj rečenici stava 2) riječi „izračunata površina“ zamijenjene su riječima „površina izračunata prema stavu 1)“.

U drugoj rečenici stava 2) riječ „linearna“ dodaje se ispred riječi „interpolacija“.

U stavu 3) riječi „brod ima ugrađen ventilacioni kanal koji“ zamjenjuju se riječima „brod sa ugrađenim ventilacionim kanalom“.

Poglavlje III nadvođa

Vrste brodova

Pravilo 27

Postojeći tekst mijenja se i glasi:

„1) Radi izračunavanja nadvođa, brodovi se dijele na tip „A“ i tip „B“.

Tip „A“ brodova

2) Brod tipa „A“ je onaj brod koji:

a) je namijenjen za prevoz jedino tečnog tereta u rasutom stanju;

b) ima veliku sigurnost u pogledu nepropusnosti izložene palube na kojoj se nalaze samo mali otvori za pristup u teretne prostore, koji se zatvaraju vodonepropusnim zaptivenim poklopcima od čelika ili ekvivalentnog materijala; i

c) ima malu naplavljivost nakrcanih prostora za teret.

3) Brod tipa „A“ ako je dužine veće od 150 m kome je dodijeljeno nadvođe manje od broda tipa „B“, kad je ukrcao u skladu sa zahtjevima stava 11) mora biti sposoban da izdrži naplavljivanje bilo kojeg od odjeljaka kod pretpostavljene naplavljivosti od 0.95, zavisno od pretpostavke o oštećenju navedene u stavu 12), i pri tome ostati u plutajućem stanju u zadovoljavajućem stanju ravnoteže kao što je navedeno u stavu 13). Na takvom brodu, strojnica se smatra naplavljivim odjeljkom, ali sa naplavljivošću od 0.85.

4) Brodu tipa „A“ dodjeljuje se nadvođe koje nije manje od onog na osnovu tablice A pravila 28.

Brodovi tipa „B“

5) Svi brodovi koji ne spadaju u okvire odredbi koje se odnose na brodove tipa „A“ iz stavova 2) i 3) smatraju se brodovima tipa „B“.

6) Brodovima tipa „B“ koji na položaju 1 imaju grotla opremljena poklopcima koji ispunjavaju zahtjeve pravila 15, osim u slučajevima predviđenim stavom 7), dodjeljuje se nadvođe prema vrijednostima navedenim u tablici B pravila 28, uvećano za vrijednosti date u sljedećoj tablici:

Povećanje nadvođa preko tabelarnog nadvođa za brodove tipa „B“, čiji poklopci grotla ne ispunjavaju zahtjeve pravila 15 7) ili pravila 16

Dužina broda (metri)	Povećanje nadvođa (milimetri)	Dužina broda (metri)	Povećanje nadvođa (milimetri)	Dužina broda (metri)	Povećanje nadvođa (milimetri)
108 i ispod	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327

125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Nadvođa za dužine brodova između onih koje su navedene u tablici dobijaju se linearnom interpolacijom.

Za brodove preko 200 m dužine nadvođa utvrđuje Uprava.

7) Brodovima tipa „B“ koji na položaju 1 imaju grotla opremljena poklopcima koji ispunjavaju zahtjeve pravila 15 7) ili 16, osim u slučajevima predviđenim u stavovima 8) do, i uključujući, 13) ovog pravila, dodjeljuju se nadvođa prema tablici B pravila 28.

8) Brodovima tipa „B“ dužine veće od 100 m može se dodijeliti nadvođe manje od predviđenog u stavu 7), pod uslovom da u odnosu na odobrenu veličinu smanjenja nadvođa, Uprava smatra da:

a) su mjere preduzete za zaštitu posade odgovarajuće;

b) su uređaji za oticanje vode odgovarajući;

c) poklopci na položajima 1 i 2 ispunjavaju odredbe pravila 16 i da su zadovoljavajuće čvrstoće, pri čemu naročitu pažnju treba posvetiti uređajima za zaptivanje i pričvršćenje; i

d) brod kada je ukrcaj u skladu sa zahtjevima stava 11) mora biti sposoban da izdrži naplavlivanje bilo kojeg odjeljka, kod pretpostavljene naplavljenosti od 0.95, zavisno od pretpostavke o oštećenju navedene u stavu 12) i pri tome ostati u plutajućem stanju u zadovoljavajućem stanju ravnoteže kao što je predviđeno stavom 13). Na takvom brodu, ako je dužine veće od 150 m, strojarnica se smatra naplavljivim odjeljkom, ali sa naplavljivošću od 0.85.

9) Kod izračunavanja nadvođa za brodove tipa „B“ koji ispunjavaju zahtjeve stavova 8), 11), 12) i 13), ne mogu se smanjivati vrijednosti u tablici B pravila 28 za više od 60% razlike između tabličnih vrijednosti iz tablice B i tablice A za odgovarajuće dužine broda.

10) a) Smanjenje tabelarnog nadvođa, dopušteno prema stavu 9) može se povećati sve do ukupne razlike između vrijednosti u tablici A i onih u tablici B pravila 28 ako brod ispunjava zahtjeve:

i) pravila 26, osim stava 4), kao da je riječ o brodu tipa „A“;

ii) stavova 8), 11) i 13) ovog pravila; i

iii) stava 12 ovog pravila, pod uslovom da će se po čitavoj dužini broda bilo koja poprečna pregrada smatrati oštećenom, tako da će dva susjedna odjeljka u uzdužnom smjeru broda biti istovremeno naplavljena, osim što se ta šteta neće odnositi na granične pregrade strojarnice.

b) Na takvom brodu, ako je dužine veće od 150 m, strojarnica se smatra naplavljivim odjeljkom, ali uz naplavljivost od 0.85.

Početno stanje ukrcaja

11) Početno stanje ukrcaja prije naplavljivanja određuje se na sljedeći način:

a) Brod je ukrcan do ljetne teretne linije na imaginarnoj ravnoj kobilici.

b) Pri izračunavanju vertikalnog položaja težišta, primjenjuju se sljedeći principi:

i) prevozi se homogeni teret.

ii) Svi odjeljci za teret, osim onih navedenih pod tačkom iii), ali uključujući odjeljke namijenjene za djelimični ukrcaj, smatraju se potpuno ukrcanim osim što se u slučaju tečnih tereta svaki odjeljak smatra kao da je 98% pun.

iii) Ako je brod namijenjen da plovi do ljetne teretne vodene linije s praznim odjeljcima, ti odjeljci će se smatrati praznim ako je visina težišta tako izračunata da nije manja od one izračunate prema tački ii).

iv) Dopušta se 50% pojedinačnog ukupnog kapaciteta svih tankova i prostora predviđenih da sadrže tečnosti i zalihe. Pretpostavlja se da za svaku vrstu tečnosti, barem jedan poprečni par tankova ili jedan središnji tank ima najveću slobodnu površinu, i tank ili kombinacija tankova koja se uzima u obzir će biti ona čiji je učinak slobodnih površina najveći; u svakom tanku težište sadržaja će se uzimati u središtu volumena tanka. Preostali tankovi će se smatrati ili potpuno prazni ili potpuno puni, a raspodjela potrošnih tečnosti među ovim tankovima će se vršiti tako da se postigne najveća moguća visina iznad kobilice za težište.

v) Kod ugla nagiba ne većeg od 50 u svakom odjeljku koji sadrži tečnosti, kao što je predviđeno tačkom ii) osim kod odjeljaka koji sadrže potrošne tečnosti, kao što je predviđeno tačkom iv), biće uzet u obzir najveći učinak slobodne površine.

Inače se stvarni učinci slobodne površine mogu primijeniti pod uslovom da su načini izračunavanja prihvatljivi za Upravu.

vi) Težine se moraju računati na osnovu sljedećih vrijednosti za specifične težine:

morska voda 1.025

slatka voda 1.000

tečno gorivo 0.950

dizel gorivo 0.900

ulje za podmazivanje 0.900

Pretpostavke o oštećenju

12) Sljedeći principi se primjenjuju vezano za karakter pretpostavljenog oštećenja:

a) Vertikalni opseg oštećenja u svim slučajevima pretpostavlja se da je od osnovice na gore bez ograničenja.

b) Poprečni opseg oštećenja jednak je $B/5$ ili 11.5 m što je manje, mjereno sa unutrašnje strane od bočne strane broda vertikalno na simetralu na visini ljetne teretne vodene linije.

c) Ako oštećenje manjeg opsega nego što je navedeno u podstavovima a) i b), ima za rezultat ozbiljnije stanje, uzima se taj manji opseg za proračun.

d) Osim gdje je drugačije zahtijevano stavom 10) a), naplavljivanje će se ograničiti na jedan odjeljak između susjednih poprečnih pregrada, pod uslovom da unutrašnja uzdužna granica odjeljaka nije na mjestu unutar poprečnog opsega pretpostavljenog oštećenja. Poprečne granične pregrade bočnih tankova koje se ne protežu po cijeloj širini broda, smatra se da nisu oštećene, pod uslovom da se protežu izvan poprečnog opsega pretpostavljenog oštećenja propisanog u podstavu b).

Ako na poprečnoj pregradi postoje stepenice ili udubljenja ne duža od 3 metra smještena unutar poprečnog opsega pretpostavljenog oštećenja, kao što je određeno u podstavu b), takva poprečna pregrada se može smatrati neoštećenom, a može se naplaviti samo susjedni odjeljak. Međutim, ako unutar poprečnog opsega pretpostavljenog oštećenja postoji stepenica ili udubljenje duže od 3 metra na poprečnoj pregradi, dva odjeljka koja su susjedna sa ovom pregradom će se smatrati naplavljenim. Stepenica koju čine pregrada stražnjeg pretežnog tanka i pokrova stražnjeg pretežnog tanka, neće se smatrati stepenicom u smislu ovog pravila.

e) Ako je glavna poprečna pregrada smještena unutar poprečnog opsega pretpostavljenog oštećenja i postavljena u ležište u području duplog dna ili bočnog tanka za više od 3 m, smatra se da su duplo dno ili bočni tankovi, susjedni postavljenom dijelu glavne poprečne pregrade istovremeno naplavljeni. Ako taj bočni tank ima otvore u jednom ili više skladišta, kao npr. otvori za ukrcaj žita, takvo skladište ili skladišta smatraju se da su istovremeno naplavljeni. Slično, ako je brod namijenjen za prevoz tečnih tereta, ako bočni tank ima otvore u susjednim odjeljcima, takvi susjedni odjeljci uzimaju se kao prazni i istovremeno naplavljeni. Ova se odredba primjenjuje čak ako ovi otvori imaju uređaje za zatvaranje, osim u slučaju propusnih ventila ugrađenih u pregradama između tankova i ako se ventilima upravlja s palube. Poklopci otvora za ulaz koji imaju blizu postavljene zavrtnje smatraju se ekvivalentnim neprobušenoj pregradi, osim u slučaju otvora u potpalubnim tankovima koji čine te tankove zajedničkim sa skladištem.

f) Ako se razmatra naplavljivanje bilo koja dva susjedna odjeljka u uzdužnom smjeru broda, glavne poprečne vodonepropusne pregrade moraju biti udaljene barem $1/3 L^{2/3}$ ili 14.5 m, što je manje, da bi se smatrale efikasnim. Ako su poprečne pregrade smještene na manjoj

udaljenosti, jedna ili više tih pregrada uzima se kao nepostojeća da bi se dobio najmanji razmak između pregrada.

Stanje ravnoteže

13) Stanje ravnoteže nakon poplavljivanja smatra se zadovoljavajućim ako:

a) je konačna vodena linija nakon poplavljivanja, uzevši u obzir utonuće, nagib i trim, ispod donjeg ruba bilo kojeg otvora kroz koje može doći do progresivnog naplavljivanja. Ti otvori moraju uključiti cijevi za vazduh, ventilatore i otvore koji su zatvoreni nepropusnim vratima (čak i ako su u skladu sa pravilom 12) ili poklopce grotla (čak ako su u skladu sa pravilom 16 ili pravilom 194)) i mogu izuzeti one otvore koji su zatvoreni grotlima šahti i manjim poklopcima (koji su u skladu sa pravilom 18), poklopcima teretnih otvora onog tipa opisanog u pravilu 27 2), kliznim vodonepropusnim vratima na daljinsko upravljanje i bočnim otvorima neotvorivog tipa (koji su u skladu sa pravilom 23). Međutim, u slučaju kada vrata odvajaju glavni pogon od kormilarnice, vodonepropusna vrata mogu biti zglobnog tipa, brzo djelujuća, koja se drže zatvorena na moru, dok nisu u upotrebi, uz uslov da se donji prag takvih vrata nalazi iznad ljetne teretne vodene linije.

b) su cijevi, vodovi ili tuneli smješteni unutar prodora pretpostavljenog opsega oštećenja kao što je navedeno u stavu 12) b), treba preduzeti mjere tako da se progresivno poplavljanje ne može proširiti i na druga odjeljenja, osim onih za koje se smatra da su poplavljena u proračunu za svaki slučaj oštećenja.

c) ugao nagiba usljed nesimetričnog poplavljivanja ne prelazi 15 stepeni. Ako nije uronjen ni jedan dio palube može se prihvatiti ugao nagiba do 17 stepeni.

d) je metacentarska visina u poplavljenom stanju pozitivna.

e) je bilo koji dio palube izvan odjeljka koji se smatra poplavljenim u pojedinom slučaju oštećenja uronjen ili u bilo kojem slučaju gdje se granica stabiliteta u poplavljenom stanju može smatrati sumnjivom, preostali stabilitet se mora ispitati. Može se smatrati dovoljnim ako krivine poluge momenta stabiliteta ima najmanji raspon od 20 stepeni iznad položaja ravnoteže uz maksimalnu polugu momenta stabiliteta od najmanje 0.1 m unutar tog raspona. Područje ispod krivine poluge stabiliteta unutar tog opsega ne smije biti manje od 0.0175 m/rad. Uprava će razmotriti mogući rizik prouzrokovan zaštićenim i nezaštićenim otvorima koji mogu biti privremeno uronjeni unutar preostalog stabiliteta.

f) je Uprava zadovoljna da je stabilitet dovoljan za vrijeme međustanja poplavljivanja.

Brodovi bez vlastitog pogonskog sredstva

14) Teglenicama, baržama, ili drugim brodovima bez vlastitog pogonskog sredstva, nadvođe se dodjeljuje u skladu sa odredbama ovih pravila. Teretnim čamcima koji ispunjavaju zahtjeve iz stavova 2) i 3) može se dodijeliti nadvođe tipa „A”

a) Uprava mora posebno razmotriti stabilitet teretnih čamaca s teretom na gornjoj palubi. Palubni teret se jedino može prevoziti na teretnim čamcima kojima se dodjeljuje nadvođe običnog tipa „B”

b) Međutim, na teretne čamce bez posade ne primjenjuju se zahtjevi pravila 5, 26 2), 26 3) i 39

c) Takvim teretnim čamcima bez posade mogu se dodijeliti nadvođa 25% manja od onih izračunatih prema ovim pravilima, ako imaju na palubi nadvođa samo male otvore za ulazak, koji se zatvaraju sa poklopcima od čelika ili drugog ekvivalentnog materijala.“

Odbici za nadgrađa i ventilacione otvore

Pravilo 37

U napomeni na dnu tabele za brodove tipa „A“ i „B“ u stavu 2) dodaju se riječi „i ventilacionih otvora“ iza riječi „nadgrađa“.

Uzvoj palube

Pravilo 38

U definiciji za „y“ u stavu 12), riječi „na kraju uzvoja palube“ zamjenjuju se i glase „krmenoj ili pramčanoj vertikali“.

Najmanje nadvođe

Pravilo 40

U prvoj rečenici stava 4) riječi „stav 1)“ zamjenjuje se riječima „stav 3)“.

POGLAVLJE IV. POSEBNI ZAHTJEVI ZA BRODOVE KOJIMA SE DODJELJUJE NADVOĐE ZA PREVOZ TERETA DRVA NA PALUBI

Slaganje tereta

Pravilo 44

Postojeći tekst mijenja se i glasi:

„Opšte odredbe

1) Otvori u izloženoj palubi na kojoj se slaže teret moraju se na siguran način zatvoriti i njihovi poklopci dobro pričvrstiti .

Ventilatori i cijevi za vazduh se moraju efikasno zaštititi.

2) Teret drva na palubi rasprostire se najmanje preko cijele raspoložive dužine, tj. ukupne dužine palubnog bunara ili palubnih bunara između nadgrađa.

Ako na krmenom kraju nema ograničavajućeg nadvođa, teret drva mora dostizati barem do zadnjeg kraja najzadnjeg grotla.

Teret drva na palubi rasprostire se u poprečnom smjeru ukoliko je to moguće što bliže bokovima broda, vodeći računa da ne ugrožava rešetkaste ograde, linice, upore linica, prilaz

za kormilara itd. uz uslov da bilo koji tako stvoreni prostor uz bok broda ne prelazi 4% širine broda u odgovarajućem poprečnom presjeku. Drvo se mora što je moguće čvršće slagati najmanje do standardne visine nadgrađa, a koja nije uzdignuta krmena paluba.

3) Na brodu koji zimi plovi u povremenom zimskom području, visina palubnog tereta ukrcanog na izloženoj palubi ne smije biti veća od jedne trećine najveće širine broda.

4) Teret drva na palubi mora se zbijeno slagati, privezati i pričvrstiti. On ne smije ni na koji način ometati navigaciju i obavljanje potrebnih radova na brodu.

Stubovi

5) Ako je zbog vrste drveta koje se prevozi potrebno staviti vertikalne stubove, oni moraju s obzirom na širinu broda biti odgovarajuće čvrstoće; čvrstoća stubova ne smije biti veća od čvrstoće ograde, a njihov razmak zavisi od dužine i vrste drveta koje se prevozi, ali ne smije biti veći od 3 m. Za pričvršćenje stubova treba predvidjeti čvrste uglovinice, metalne podloge ili druga isto tako efikasna sredstva.

Priveze

6) Teret drva na palubi mora se efikasno pričvrstiti po cijeloj dužini uređajem za vezivanje koji je prihvaćen od Uprave s obzirom na karakter drva koji se prevozi.

Stabilnost

7) Treba predvidjeti dovoljnu stabilnost na svim etapama putovanja, uzimajući pri tome u obzir povećanje težine, kako one usljed upijanja vode ili zaleđivanja, tako i one usljed gubitka težine uslijed potrošnje goriva i zaliha.¹

Zaštita posade, prilaz pogonima, itd.

8) Osim zahtjeva pravila 25 5), sa svake strane tereta na palubi moraju se staviti zaštitne ograde ili zaštitna užad na vertikalnim razmacima od najviše 350 mm, a do visine od najmanje 1 m iznad tereta.

Osim užadi za pridržavanje, potrebno je predvidjeti i nategnuto čelično uže sa rasteznim zavrtanjom, što je moguće bliže središtu broda. Podupirači stubova do svih rešetkastih ograda i užadi za pridržavanje mogu biti na takvoj udaljenosti da se suzbije nepotrebno savijanje. Ako je teret neravan, postaviti će se sigurna površina za hodanje od najmanje 600 mm širine, iznad tereta i efikasno pričvrstiti ispod ili uz užad za pridržavanje.

9) Ako su zahtjevi preporučeni u stavu 8) neizvodljivi, biće primijenjeni alternativni uređaji koji će ispuniti uslove Uprave.

Kormilarski uređaj

10) Kormilarski uređaj mora biti efikasno zaštićen od oštećenja teretom i koliko je to praktično moguće, mora biti pristupačan. Treba predvidjeti efikasne mjere za kormilarenje u slučaju kvara na glavnom kormilarskom uređaju.

Proračun nadvođa

Pravilo 45

U stavu 5) iza riječi „vodena linija“ dodaje se tekst „ili prema pravilu 40 8) uzimajući za osnovu ljetnu teretnu liniju za prevoz drva na palubi koja se određuje od gornjeg ruba kobilice do ljetne teretne linije za prevoz drva“.

PRILOG II

Geografski pojasi, područja i razdoblja godišnjih doba

Sjeverna povremena zimska područja

Pravilo 46

Posljednja rečenica stava 1) b) mijenja se i glasi:

„Iz ovog područja su isključeni povremeno zimsko područje I sjevernog dijela Atlantskog okeana, povremeno zimsko područje sjevernog Atlantskog okeana i Baltičko more ograničeno paralelom geografske širine Skawa na Skagerraku. Šetlandska ostrva treba smatrati kao ostrva na granici povremenih zimskih područja I i II sjevernog Atlantskog okeana.“

Razdoblja godišnjih doba:

ZIMA: od 1. novembra do 31. marta

LJETO: od 1. aprila do 31. oktobra“.

Južni povremeni zimski pojas

Pravilo 47

Riječi „do zapadne obale američkog kontinenta“ na kraju pravila zamjenjuju se sljedećim tekstom :

„do tačke geografske širine 33°S i geografske dužine 79°W, zatim loksodroma do tačke geografske širine 41°S i geografske dužine 75°W, zatim loksodroma do svjetionika Punta Corona na ostrvu Chiloe, geografske širine 41°47'S, geografske dužine 73°53'W, zatim uz sjevernu, istočnu i južnu obalu ostrva Chiloe do tačke geografske širine 42°20'S, geografske dužine 74°20'W i zatim meridijanom na geografske dužini 74°20'W do paralele geografske širine 45°45'S, uključujući unutrašnji pojas kanala Chiloe od meridijana 74°20'W prema istoku“.

Tropski pojas

Pravilo 48

Na kraju prvog podstava stava 2) riječi „i zatim loksodroma do zapadne obale američkog kontinenta na geografskoj širini 30°S“ zamjenjuju se novim tekstom koji glasi „i zatim loksodroma do tačke geografske širine 32°47'S i geografske dužine 72°W i zatim do paralele geografske širine 32°47'S do zapadne obale Južne Amerike“.

U drugom podstavu stava 2) riječ „Coquimbo“ zamjenjuje se riječju „Valparaiso“.

Sezonska tropska područja

Pravilo 49

U stavu 4 b) riječ „do geografske dužine 120°E i zatim meridijanom na geografskoj dužini 120°E do obale Australije“ zamjenjuju se riječima „do geografske dužine 114°E i zatim meridijanom na geografskoj dužini 114°E do obale Australije“.

KARTA POJASA I SEZONSKIH PODRUČJA

Riječi „POVREMENO ZIMSKO PODRUČJE“ kada označavaju područje uz istočnu obalu SAD, zamjenjuju se riječima „ZIMSKO POVREMENO PODRUČJE“.

Riječi „POVREMENO ZIMSKO PODRUČJE“ gdje god se nalaze na karti (osim u gore navedenim slučajevima) zamjenjuju se riječima „ZIMSKO POVREMENO PODRUČJE“, a riječi „POVREMENO TROPSKO“ zamjenjuju se riječima „POVREMENO TROPSKO PODRUČJE“.

U napomeni riječ „zapadni“ zamjenjuje se riječju „istočni“.

Granična crta povremenog tropskog područja na obali Australije pomjera se od geografske dužine 120°E do geografske dužine 114°E.

Briše se južna granica južnog ljetnog pojasa istočno od tačke geografske širine 33°S i geografske dužine 79°W do zapadne obale američkog kontinenta. Unosi se loksodroma iz tačke geografske širine 33°S i geografske dužine 79°W do tačke geografske širine 41°S i geografske dužine 75°W. Odatle se unosi loksodroma do svjetionika Punta Corona na otoku Chiloe na geografskoj širini 41°47'S i geografskoj dužini 73°53'W. Odatle se obilježava sjeverna, istočna i južna obala otoka Chiloe kao granica do tačke geografske širine 43°20'S i geografske dužine 74°20'W. Uobilježavaju se meridijan na geografskoj dužini 74°20'W do paralele geografske širine 45°46'S i zatim ova paralela do zapadne obale Južne Amerike.

Briše se loksodroma geografske širine 26°S i geografske dužine 75°W do zapadne obale Južne Amerike na geografskoj širini 30°S i ispušta se iz južne granice tropskog pojasa. Unosi se loksodroma od tačke geografske širine 26°S i geografske dužine 75°W do tačke geografske širine 32°47'S i geografske dužine 72°W, zatim paralela geografske širine 32°47'S do zapadne obale Južne Amerike.

SVJEDOČANSTVA

Postojeći obrasci Međunarodnog svjedočanstva o teretnoj liniji (1966.) i Međunarodnog svjedočanstva o oslobađanju od odredbi o teretnoj liniji zamjenjuju se sljedećim:

„Obrazac Međunarodnog svjedočanstva o teretnim linijama”

MEĐUNARODNO SVJEDOČANSTVO O TERETNIM LINIJAMA

(Službeni pečat) (Država)

Izdato u skladu sa odredbama

MEĐUNARODNE KONVENCIJE O TERETNIM LINIJAMA, 1996, izmijenjene i dopunjene Protokolom iz 1998. godine koji se na nju odnosi

U skladu sa ovlašćenjem Vlade

.....

(naziv Države)

Od strane

.....

(ovlašćena osoba ili organizacija)

*Podaci o brodu*¹

Ime broda

Broj ili znak raspoznavanja

Luka upisa

Dužina (L) kako je definisano u članu 2 8) (u metrima)

IMO broj²

Nadvođe je dodijeljeno kao:³ Tip broda³

{ novom brodu	{ Tip „A“
{	{ Tip „B“
{ Postojećem brodu	{ Tip „B“ sa smanjenim nadvođem

{ Tip „B“ sa povećanim nadvođem

Nadvođe mjereno od linije palube ⁴	Teretna linija	
Tropsko	 mm (T)	 mm iznad (S)
Ljetnje	 mm (S)	Gornja ivica linije kroz centar kružnog prstena
Zimsko	 mm (W)	 mm ispod (S)
Zimsko za sjeverni Atlantski okean	 mm (WNA)	 mm ispod (S)
Za teret drva na palubi - tropsko	 mm (LT)	 mm iznad (LS)
Za teret drva na palubi - ljetnje	 mm (LS)	 mm iznad (S)
Za teret drva na palubi - zimsko	 mm (LW)	 mm ispod (LS)
Za teret drva na palubi - zimsko sjeverni Atlantski ocean	 mm (LWNA)	 mm ispod (LS)

Smanjenje svih nadvođa u slatkoj vodi osim nadvođa za teret drva na palubi je mm.
Za teret drva na palubi je mm.

Gornja ivica linije palube od koje su mjerena ova nadvođa je... mm. palube na boku broda.

¹ Alternativno, podaci o brodu mogu biti nabrojani horizontalno u tabelama.

² U skladu sa rezolucijom A.600 15) - IMO Šema Identifikacionog broja broda, ova informacija se može uključiti na dobrovoljnoj osnovi.

³ Brisati prema potrebi.

⁴ Nadvođe i teretne linije koje nijesu primjenjive ne treba unositi u svjedočanstvo. Pod-podjele teretnih linija mogu biti unešene u svjedočanstvo na dobrovoljnoj osnovi.

(slika)

OVIM SE POTVRĐUJE:

1 Da je brod pregledan u skladu sa zahtjevima člana 14 Konvencije.

2 Da je pregled pokazao da su nadvođa dodijeljena i da su gore prikazane teretne linije obilježene u skladu sa Konvencijom.

Ovo svjedočanstvo važi do⁵ pod uslovom da su godišnji pregledi obavljeni u skladu sa članom 14 1) c) Konvencije.

Izdato u

(Mjesto izdavanja svjedočanstva)

.....

(Datum izdavanja) (Potpis ovlaštene osobe koja izdaje svjedočanstvo)

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Napomene:

1) Ako brod polazi iz luke koja se nalazi na rijeci ili na unutrašnjim vodama, dozvoljeno je se da se nakrca s onoliko više tereta koliko to odgovara težini goriva i ostalog materijala potrebnog za potrošnju od mjesta polaska do mora.

2) Ako se brod nalazi u slatkoj vodi specifične jedinice težine, onda odnosna teretna linija može biti uronjena za iznos koji odgovara gore navedenom umanjenju za slatku vodu. Ako specifična težina vode nije jedinica, odbitak se određuje proporcionalno razlici između 1.025 i stvarne specifične težine.

⁵ Upisati datum isteka kako je navedeno od strane Uprave u skladu sa članom 19 1) Konvencije. Dan i mjesec ovog datuma odgovaraju datumu godišnjice kako je definisano članom 2 9) Konvencije, osim ukoliko nije izmijenjeno u skladu sa članom 19 8) Konvencije.

Ovjera godišnjih pregleda

OVIM SE POTVRĐUJE da je godišnjim pregledom, koji je definisan članom 4 1) c) Konvencije utvrđeno da ovaj brod ispunjava relevantne zahtjeve Konvencije .

Godišnji pregled: Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Godišnji pregled: Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Godišnji pregled: Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Godišnji pregled: Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Godišnji pregled u skladu sa članom 19 8) c)

OVIM SE POTVRĐUJE da je pregledom prema članu 19 8) c) Konvencije utvrđeno da brod ispunjava relevantne zahtjeve Konvencije.

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Ovjera produženja svjedočanstva ako važi za period manji od 5 godina, gdje se primjenjuje član 19 3)

Brod ispunjava relevantne zahtjeve ove Konvencije i ovo svjedočanstvo se prihvata kao validno do, u skladu sa članom 19 3) ove Konvencije

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Ovjera obnovnog izvršenog pregleda izvršenog u skladu sa članom 19 4)

Brod ispunjava relevantne zahtjeve ove Konvencije i ovo svjedočanstvo se prihvata kao validno do, u skladu sa članom 19 4) ove Konvencije.

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Ovjera produženja validnosti svjedočanstva do dolaska u luku vršenja pregleda ili za dozvoljeno vremensko razdoblje kad se primjenjuju članovi 19 5) ili 19 6)

Ovo svjedočanstvo se prihvata kao validno do, u skladu sa članom 19 5) /19 6) 3 ove Konvencije.

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Ovjera skraćanja roka do datuma godišnjice kad se primjenjuje član 19 8)

U skladu sa članom 19 8) Konvencije, novi datum godišnjice je,

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

U skladu sa članom 19 8) Konvencije, novi datum godišnjice je,

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

³ Brisati prema potrebi.

Obrazac Međunarodnog svjedočanstva o oslobađanju od odredbi o teretnoj liniji

MEĐUNARODNO SVJEDOČANSTVO O OSLOBAĐANJU OD ODREDBI O TERETNOJ LINIJI

(Službeni pečat) (Država)

Izdato u skladu sa odredbama međunarodne Konvencije o teretnim linijama, 1966, izmijenjene i dopunjene Protokolom iz 1988.godine koji se na nju oodnosi

Po ovlašćenju Vlade

.....

(naziv Države)

Od strane

.....

(ovlašćena osoba ili organizacija)

*Podaci o brodu*¹

Ime broda.....

Broj ili znak raspoznavanja

Luka upisa

Dužina (L) kako je definisano članom 2 8) (u metrima)

IMO broj²

OVIM SE POTVRĐUJE:

Da se brod oslobađa od odredbi Konvencije, na osnovu ovlašćenja dodijeljenog članom 6 2) / 6 4)³ gore navedene Konvencije.

Odredbe Konvencije od kojih je brod oslobođen, prema članu 6 2) su:
.....

.....

Putovanje za koje je oslobođenje odobreno na osnovu člana 6 4) je:

Od:

Do:

Uslovi, ako postoje, uz koje je oslobađanje odobreno na osnovu člana 6 2) ili člana 6 4) su:

.....

.....

Ovo svjedočanstvo važi do⁴ pod uslovom da su godišnji pregledi vršeni prema članu 14 1) c) Konvencije.

Izdato u

(Mjesto izdavanja svjedočanstva)

.....

(Datum izdavanja) (Potpis ovlaštene obose koja izdaje svjedočanstvo)

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

¹ Alternativno, podaci o brodu mogu biti nabrojani horinzontalno u tabelama.

² U skladu sa rezolucijom A.600 15), IMO identifikacioni broj broda, ova informacija može biti uključena prema vlastitoj želji.

³ Brisati prema potrebi.

⁴ Upisati datum isteka kako je definisano od strane Uprave u skladu sa članom 19 10) Konvencije. Dan i mjesec ovog datuma odgovaraju datumu godišnjice kako je definisano članom 2 9) Konvencije, osim ukoliko nije izmijenjeno u skladu sa članom 19 8) Konvencije.

Ovjera godišnjih pregleda

OVIM SE POTVRĐUJE da je kontrolnim godišnjim pregledom, koji je propisan članom 14 1) c) Konvencije utvrđeno da ovaj brod ispunjava uslove pod kojima je ovo oslobađanje dodijeljeno.

Godišnji pregled: Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Godišnji pregled: Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Godišnji pregled: Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Godišnji pregled: Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Godišnji pregled u skladu sa članom 19 8) c)

OVIM SE POTVRĐUJE da je pregledom prema članu 19 8) c) Konvencije utvrđeno da brod ispunjava relevantne zahtjeve Konvencije.

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Ovjera za produženje svjedočanstva ako važi za period manji od 5 godina, gdje se primjenjuje član 19 3)

Brod ispunjava relevantne zahtjeve ove Konvencije i ovo svjedočanstvo se prihvata kao validno do, u skladu sa članom 19 3) ove Konvencije.

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Ovjera obnovenog pregleda izvršenog u skladu sa članom 19 4)

Brod ispunjava relevantne zahtjeve ove Konvencije i ovo svjedočanstvo se prihvata kao validno do, prema članu 19 4) ove Konvencije.

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Ovjera produženja validnosti svjedočanstva do dolaska u luku vršenja pregleda ili za dozvoljeno vremensko razdoblje kad se primjenjuju članovi 19 5) ili 19 6)

Ovo svjedočanstvo se prihvata kao validno do , u skladu sa članom 19 5)/19 6)3 ove Konvencije.

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

Ovjera skraćanja roka do datuma godišnjice kad se primjenjuje član 19 8)

U skladu sa članom 19 8) Konvencije, novi datum godišnjice je

.....

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

U skladu sa članom 19 8) Konvencije, novi datum godišnjice je

.....

Potpisano:

(Potpis ovlaštene osobe)

Mjesto:

Datum:

(Pečat ili žig ovlaštene organizacije, prema potrebi)

³ Brisati prema potrebi.

Upućivanje se odnosi na Zakon o bezbjednom postupanju za brodove koji prevoze teret drva, koji je prvobitno usvojen od strane Organizacije kao rezolucija A.287 (VIII), i izmijenjen i dopunjen od strane Komiteta za pomorsku bezbjednost na trideset-devetoj sjednici.

Član 3

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore – Međunarodni ugovori“.

OBRAZLOŽENJE

I USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje Zakona o potvrđivanju sadržan je u članu 82 stav 1 tačka 17 Ustava Crne Gore.

II OCJENA STANJA MEĐUNARODNIH ODNOSA I CILJ DONOŠENJA ZAKONA

Najznačajnija međunarodna organizacija koja uređuje pravni okvir u oblasti pomorstva je Međunarodna Pomorska Organizacija – IMO (International Maritime Organisation). Deponovanjem instrumenta Generalnom sekretaru UN, 16. oktobra 2006. godine, Crna Gora je postala 167. članica ove organizacije. Nakon toga, 17. oktobra 2006. godine predat je zvaničan dopis Generalnom sekretaru IMO- a, kojim je Crna Gora prihvatila konvencije i protokole IMO-a, kao i prava i obaveze koje iz toga proizilaze, a koje je bila ratifikovala SFRJ, SRJ odnosno državna zajednica Srbija i Crna Gora.

Protokol iz 1988. uz Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama iz 1966. godine, (Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966), poznat kao "LOADLINES 88" usvojen je 11. novembra 1988. godine, a stupio je na snagu 3. februara 2000. godine, dopunjava Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama iz 1966. godine a do danas su ga ratifikovale 92 države koje zajedno čine 94,53% svjetske trgovačke flote.

Protokol 1988 je usvojen kako bi se uskladili pregledi i sertifikati dati u Konvenciji iz 1966. Godine, sa Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS) i Međunarodnom konvencijom za sprečavanje zagađenja sa brodova MARPOL 73/78. U skladu sa Međunarodnom konvencijom o teretnim linijama, sve dodijeljene teretne linije moraju biti propisno obilježene na svakoj strani broda koji je angažovan u međunarodnoj plovidbi.

Utvrđivanje i obilježavanje najmanjeg gaza za brodove na međunarodnim putovanjima u različitim plovidbenim područjima i godišnjim dobima predstavlja najvažniji doprinos zaštiti ljudskih života i imovine na moru. Nijedan brod na koji se odnosi Protokol ne smije isploviti na međunarodno putovanje ako nije bio pregledan, ako nema oznaku i ako nema međunarodno svjedočanstvo o teretnoj liniji, odnosno međunarodno svjedočanstvo o oslobađanju od odredaba o teretnoj liniji ako je usaglašeno sa odredbama ove konvencije.

Međunarodno svjedočanstvo o teretnoj liniji se izdaje na period koji ne smije biti duži od pet godina, računajući od dana izdavanja.

III OSNOVNA PITANJA KOJA SE UREĐUJU MEĐUNARODNIM UGOVOROM

Članom 1, Prijedloga zakona o potvrđivanju Protokola iz 1988. uz Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama iz 1966. godine, potvrđuje se da je Protokol iz 1988. uz Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama iz 1966. godine, sačinjen u Londonu 11. novembra 1988. godine, a stupio je na snagu 3. februara 2000. godine.

Članom 2, Prijedloga zakona propisano je da je tekst konvencije dat u originalu na engleskom i prevodu na crnogorskom jeziku.

Članom 1, Protokola iz 1988. uz Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama iz 1966. godine,, definišu se opšte obaveze zemalja potpisnica ove konvencije.

Članom 2, Protokol iz 1988. uz Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama iz 1966. godine, definisana su postojeća svjedočanstva

Članom 3, konvencije definiše se dostavljanje podataka zemalja potpisnica.

Članom 4, propisano je potpisivanje, ratifikacija, prihvatanje, odobrenje i pristupanje Protokolu.

Članom 3 Prijedloga zakona propisano je da ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

IV PROCJENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva u budžetu Crne Gore.

V POTREBA USAGLAŠAVANJA PROPISA

Crna Gora pridaje veliki značaj na uspostavljanju visokog nivoa sigurnosti i bezbjednosti plovidbe, zaštiti ljudskih života na moru i zaštiti mora od zagađivanja sa plovniha objekata neophodna je primjena međunarodno prihvaćenih tehničkih normi. U tom smislu, potrebno je da se određivanje teretne linije vrši na osnovu propisanih isprava, knjiga i izvještaja što doprinosi potrebnom utvrđivanju sposobnosti brodova za plovidbu.

VI RAZLOZI HITNOSTI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO SKRAĆENOM POSTUPKU

Crna Gora je 9. maja 2011. godine postala zemlja posmatrač i takav status će imati najviše dvije godine kada će, ukoliko ispune sve uslove postati punopravni Član Pariskog memoranduma o nadzoru države luke (Paris MOU on Port State Control). Upravo iz tog razloga su intezivirane aktivnosti na uspostavljanju harmonizacije između domaćeg zakonodavstva i međunarodnih konvencija, odnosno prve stečevine EU.