



STAATSKOERANT
VAN DIE REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA
REPUBLIC OF SOUTH AFRICA
GOVERNMENT GAZETTE

REGULASIEKOERANT No. 3483

REGULATION GAZETTE No. 3483

PRYS (AVB ingesluit) 30c PRICE (GST included)

As 'n Nuusblad by die Poskantoor Geregistreer

BUITELANDS 40c ABROAD

Registered at the Post Office as a Newspaper

POSVRY · POST FREE

Vol. 207

PRETORIA, 10 SEPTEMBER 1982

No. 8378

PROKLAMASIE

van die Staatspresident van die Republiek van Suid-Afrika

No. R. 168, 1982

HANDELSKEEPVAARTWET, 1951 (WET 57 VAN 1951), SOOS GEWYSIG

WYSIGINGS EN TOEVOEGINGS AAN DIE INTERNASIONALE KONVENSIE VIR DIE BEVEILIGING VAN MENSELEWENS OP SEE, 1974

Nademaal die wysigings en toevoegings, in die Bylae hiervan vervat, van die Internasionale Konvensie vir die Beveiliging van Menselewens op See, 1974, soos uiteengesit in die Tweede Bylae van die Handelskeepvaartwet, 1951 (Wet 57 van 1951), ooreenkomstig artikel 356*bis* (2) (a) van genoemde Wet namens die Republiek van Suid-Afrika bekrachtig is;

So is dit dat ek, kragtens die bevoegdheid my verleen by artikel 356*bis* (2) (b) (i) van bogenoemde Wet, hierby verklaar dat genoemde wysigings en toevoegings vanaf die datum van afkondiging hiervan in die Republiek nagekom moet word en regs krag sal hê.

Gegee onder my Hand en die Seël van die Republiek van Suid-Afrika te Pretoria, op hede die Vyf-en-twintigste dag van Augustus Eenduisend Negehonderd Twee-en-tagtig.

M. VILJOEN, Staatspresident.

Op las van die Staatspresident-in-rade:

H. S. J. SCHOEMAN.

223—A

PROCLAMATION

by the State President of the Republic of South Africa

No. R. 168, 1982

MERCHANT SHIPPING ACT, 1951 (ACT 57 OF 1951), AS AMENDED

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

Whereas the modifications and additions, contained in the Schedule hereto, to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, set out in the Second Schedule to the Merchant Shipping Act, 1951 (Act 57 of 1951), have, in terms of section 356*bis* (2) (a) of the said Act, been ratified on behalf of the Republic of South Africa;

Now, therefore, under and by virtue of the powers vested in me by section 356*bis* (2) (b) (i) of the above-mentioned Act, I hereby declare that the said modifications and additions shall, with effect from the date of promulgation hereof, be observed and have the force and effect of law in the Republic.

Given under my Hand and the Seal of the Republic of South Africa at Pretoria this Twenty-fifth day of August, One thousand Nine hundred and Eighty-two.

M. VILJOEN, State President.

By Order of the State President-in-Council:

H. S. J. SCHOEMAN.

8378—1

BYLAE**PROTOKOL VAN 1978 MET BETREKKING TOT DIE INTERNASIONALE KONVENSIË VIR DIE BEVEILIGING VAN MENSELEWENS OP SEE, 1974****Artikel I*****Algemene Verpligtinge***

Die Partye by die huidige Protokol verbind hulle om uitvoering te gee aan die bepalings van die huidige Protokol en van die Aanhangsel hiervan wat 'n integrerende deel van die huidige Protokol vorm. Elke verwysing na die huidige Protokol geld terselfdertyd as verwysing na die Aanhangsel hiervan.

Artikel II***Toepassing***

1. Die bepalings van Artikels II, III [*uitgesonderd paragraaf (a)*], IV, VI (b), (c) en (d), VII en VIII van die Internasionale Konvensie vir die Beveiliging van Menselewens op See, 1974 (hierna "die Konvensie" genoem) word in die huidige Protokol opgeneem, met dien verstande dat verwysings in daardie Artikels na die Konvensie en na Kontrakterende Regerings geag moet word verwysings na onderskeidelik die huidige Protokol en na die Partye by die huidige Protokol te wees.

2. 'n Skip waarop die huidige Protokol van toepassing is, moet voldoen aan die bepalings van die Konvensie, behoudens die wysigings en byvoegings wat in die huidige Protokol uiteengesit word.

3. Ten opsigte van die skepe van nie-partye by die Konvensie en die huidige Protokol, moet die Partye by die huidige Protokol die vereistes van die Konvensie en van die huidige Protokol toepas na gelang dit nodig is om te verseker dat sodanige skepe nie gunstiger behandel word nie.

Artikel III***Oordrag van inligting***

Die Partye by die huidige Protokol verbind hulle om 'n lys van benoemde opnemers of erkende organisasies wat gemagtig is om namens hulle op te tree in die toepassing van maatreëls vir die beveiliging van menselewens op see, aan die Sekretaris-generaal van die Intergoewermentele Seevaartkonsultorganisasie (hierna "die Organisasie" genoem) te verstrek en by hom in te dien vir verspreiding onder die Partye vir die inligting van hulle beamptes. Die Administrasie moet die Organisasie gevolglik in kennis stel van die spesifieke verantwoordelikhede en voorwaardes verbonde aan die bevoegdheid wat aan die benoemde opnemers of erkende organisasies gedelegeer is.

Artikel IV***Ondertekening, bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetrede***

1. Die huidige Protokol is van 1 Junie 1978 tot 1 Maart 1979 by die Organisasie se hoofkwartier beskikbaar vir ondertekening en bly daarna beskikbaar vir toetrede. Behoudens die bepalings van paragraaf 3 van hierdie Artikel, kan lande Partye by die huidige Protokol word deur—

(a) ondertekening sonder voorbehoud wat bekragtiging, aanvaarding of goedkeuring betref; of

(b) ondertekening onderworpe aan bekragtiging, aanvaarding of goedkeuring gevolg deur bekragtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

(c) toetrede.

2. Bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetrede geskied by wyse van die indiening van 'n dokument te dien effekte by die Sekretaris-generaal van die Organisasie.

SCHEDULE**PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974****Article I*****General Obligations***

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

Article II***Application***

1. The provisions of Articles II, III [*other than paragraph (a)*], IV, VI (b), (c) and (d), VII and VIII of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") are incorporated in the present Protocol, provided that references in those Articles to the Convention and to Contracting Governments shall be taken to mean references to the present Protocol and to the Parties to the present Protocol, respectively.

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

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

Article III***Communication of information***

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

Article IV***Signature, ratification, acceptance, approval and accession***

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

(a) 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. Die huidige Protokol kan sonder voorbehoud onderteken word, bekragtig, aanvaar of goedgekeur word of daar kan daartoe toetree word slegs deur lande wat die Konvensie sonder voorbehoud onderteken het, bekragtig, aanvaar of goedgekeur het of daartoe toetree het.

Artikel V

Inwerkingtreding

1. Die huidige Protokol tree in werking ses maande na die datum waarop minstens 15 State wie se gekombineerde handelsvloete minstens 50 persent van die bruto tonnemaat van die wêreld se handelsvloot uitmaak, Partye daarby geword het ooreenkomstig Artikel IV van die huidige Protokol, met dien verstande egter dat die huidige Protokol nie in werking tree voordat die Konvensie in werking getree het nie.

2. 'n Dokument van bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetree wat ingedien word ná die datum waarop die huidige Protokol in werking tree, word van krag drie maande na die indiening daarvan.

3. Ná die datum waarop 'n wysiging van die huidige Protokol geag word aanvaar te wees kragtens Artikel VIII van die Konvensie, is 'n ingediende dokument van bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetree van toepassing op die Protokol soos gewysig.

Artikel VI

Opsegging

1. Die huidige Protokol kan te eniger tyd deur 'n Party opgesê word na verstryking van vyf jaar van die datum af waarop die huidige Protokol vir die betrokke Party in werking getree het.

2. Opsegging moet geskied by wyse van die indiening van 'n opseggingsdokument by die Sekretaris-generaal van die Organisasie.

3. 'n Opsegging tree in werking een jaar, of sodanige langer tydperk as wat in die opseggingsdokument aangegee word, nadat dit deur die Sekretaris-generaal van die Organisasie ontvang is.

4. 'n Opsegging van die Konvensie deur 'n Party word geag 'n opsegging van die huidige Protokol deur die betrokke Party te wees.

Artikel VII

Bewaring

1. Die huidige Protokol moet ingedien word by die Sekretaris-generaal van die Organisasie (hierna "die Bewaarder" genoem).

2. Die Bewaarder moet—

(a) alle State wat die huidige Protokol onderteken of daartoe toetree het op die hoogte hou van—

(i) elke nuwe ondertekening of indiening van 'n dokument van bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetree, asook die datum daarvan;

(ii) die datum van inwerkingtreding van die huidige Protokol;

(iii) die indiening van elke opseggingsdokument van die huidige Protokol, asook van die ontvangsdatum daarvan en van die datum waarop die opsegging in werking tree;

(b) die gewaarmerkte ware afskrifte van die huidige Protokol aan alle lande stuur wat die huidige Protokol onderteken het of daartoe toetree het.

3. Sodra die huidige Protokol van krag word, moet die Bewaarder 'n gewaarmerkte ware afskrif daarvan aan die Sekretariaat van die Verenigde Nasies stuur vir registrasie en publikasie ooreenkomstig Artikel 102 van die Handves van die Verenigde Nasies.

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

Article V

Entry into force

1. The present Protocol shall enter into force six months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol, provided however that the present Protocol shall not enter into force before the Convention has entered into force.

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

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

Article VI

Denunciation

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

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

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

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

Article VII

Depositary

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

2. The Depositary shall—

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

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

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

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

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

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

Artikel VIII**Tale**

Die huidige Protokol is as 'n enkele oorspronklike opgestel in Sjinees, Engels, Frans, Russies en Spaans, met elke teks ewe outentiek. Amptelike vertalings moet in Arabies, Duits en Italiaans voorberei en saam met die ondertekende oorspronklike ingedien word.

Ten bewyse waarvan die ondergetekendes, behoorlik vir die doel daartoe gemagtig deur hulle onderskeie Regerings, die huidige Protokol onderteken het.

Onderteken te Londen op hede die Sewentiende dag van Februarie Eenduisend Negehonderd Agt-en-sewentig.

AANHANGSEL**WYSIGINGS EN TOEVOEGINGS AAN DIE INTERNASIONALE KONVENSIE VIR DIE BEVEILIGING VAN MENSELEWENS OP SEE, 1974****HOOFSTUK I
ALGEMENE BEPALINGS****DEEL A—TOEPASSING, WOORDOMSKRYWINGS, ENS.****Regulasie 2***Woordomskrywings*

Die volgende paragraaf word aan die bestaande teks toegevoeg:

(n) "ouderdom van 'n skip" die tydperk wat verloop het, bereken van die jaar af waarin die skip gebou is, soos aangegee in sy registrasiedokumente.

DEEL B—ONDERSOEKE EN CERTIFIKATE**Regulasie 6***Inspeksie en ondersoek*

Die bestaande teks van Regulasie 6 word deur die volgende vervang:

(a) Die inspeksie en ondersoek van skepe moet, vir sover dit die toepassing van die bepalings van die bestaande Regulasies en die verlening van vrystellings daarvan betref, deur beampes van die Administrasie uitgevoer word. Die Administrasie kan egter die inspeksies en ondersoeke opdra aan of opnemers wat met die oog hierop benoem word of organisasies wat hy erken.

(b) Die Administrasie moet reël dat daar ongereelde inspeksies gedurende die sertifikaat se geldigheidsduur uitgevoer word. Dié inspeksies moet verseker dat die skip en sy toerusting in alle opsigte geskik bly vir die diens waarvoor die skip bestem is. Hierdie inspeksies kan uitgevoer word deur die Administrasie se eie inspeksiediens, of deur benoemde opnemers, of deur erkende organisasies, of deur ander Partye op versoek van die Administrasie. Waar die Administrasie kragtens die bepalings van Regulasies 8 en 10 van hierdie Hoofstuk verpligte jaarlikse ondersoeke instel, is bogenoemde ongereelde inspeksies nie verpligtend nie.

(c) 'n Administrasie wat opnemers benoem of organisasies erken vir die doel van die uitvoer van inspeksies en ondersoeke soos in paragrafe (a) en (b) van hierdie Regulasie uiteengesit, moet die benoemde opnemer of erkende organisasie ten minste magtig om—

(i) herstelwerk aan 'n skip te vereis; en

(ii) inspeksies en ondersoeke uit te voer indien hy deur die betrokke owerheid van 'n hawestaat daartoe versoek word.

Article VIII**Languages**

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

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

Done at London this Seventeenth day of February One thousand Nine hundred and Seventy-eight.

ANNEX**MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974****CHAPTER I
GENERAL PROVISIONS****PART A—APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.****Regulation 2***Definitions*

The following paragraph is added to the existing text:

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

PART B—SURVEYS AND CERTIFICATES**Regulation 6***Inspection and survey*

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

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

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

(c) An Administration nominating surveyors or recognising organisations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraphs (a) and (b) of this Regulation shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognised organisation to—

(i) require repairs to a ship; and

(ii) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a Port State.

Die Administrasie moet die Organisasie in kennis stel van die spesifieke verantwoordelikhede en voorwaardes verbonde aan die bevoegdheid wat aan benoemde opnemers of erkende organisasies gedelegeer word.

(d) Wanneer 'n benoemde opnemer of erkende organisasie vasstel dat die toestand van die skip of sy toerusting nie wesenlik ooreenstem met die besonderhede op die sertifikaat nie of sodanig is dat die skip nie geskik is om op see uit te vaar sonder gevaar vir die skip of persone aan boord nie, moet die betrokke opnemer of organisasie onmiddellik verseker dat korrektiewe stappe gedoen word en mettertyd die Administrasie in kennis stel. Indien die korrektiewe stappe nie gedoen word nie, moet die betrokke sertifikaat ingetrek en die Administrasie onverwyld in kennis gestel word; en indien die skip in die hawe van 'n ander Party is, moet die betrokke owerheid van die hawestaat ook onverwyld in kennis gestel word. Wanneer 'n beampte van die Administrasie, 'n benoemde opnemer of erkende organisasie die betrokke owerheid van die hawestaat in kennis gestel het, moet die Regering van die betrokke hawestaat die beampte, opnemer of organisasie die nodige bystand verleen om hulle verpligtinge ingevolge hierdie Regulasie na te kom. Waar dit nodig is, moet die Regering van die betrokke hawestaat toesien dat die skip nie uitvaar voordat hy op see kan uitvaar of die hawe kan verlaat ten einde na die betrokke herstelwerk te vaar sonder gevaar vir die skip of persone aan boord nie.

(e) In elke geval waarborg die Administrasie die volledigheid en doeltreffendheid van die inspeksie en ondersoek ten volle en onderneem hy om te sorg vir die nodige reëlins om hierdie verpligting na te kom.

Regulasie 7

Ondersoeke van passasierskepe

Die bestaande teks van paragraaf (b) (iii) word deur die volgende vervang:

(iii) 'n Ondersoek, of algemeen of gedeeltelik, na gelang van omstandighede, moet uitgevoer word na herstelwerk wat volg op ondersoeke voorgeskryf in Regulasie 11 van hierdie Hoofstuk of telkens wanneer belangrike herstelwerk gedoen of vernuwings aangebring word. Hierdie ondersoek moet sodanig wees dat daar verseker word dat die nodige herstelwerk of vernuwings doeltreffend uitgevoer is, dat die materiaal en vakmanskap van die herstelwerk of vernuwings in alle opsigte bevredigend is en dat die skip in alle opsigte voldoen aan die bepalinge van die Konvensie en die huidige Protokol en van die geldende Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings ter See, en van die wette, dekrete, orders en regulasies wat na aanleiding daarvan deur die Administrasie uitgevaardig is.

Regulasie 8

Ondersoeke van reddingstoestelle en ander toerusting van vragkepe

Die bestaande teks van Regulasie 8 word deur die volgende vervang:

(a) Die reddingstoestelle, uitgesonderd 'n radiotelegraafinstallasie in 'n motorreddingsboot of 'n draagbare radioapparaat vir reddingsvaartuie, die eggopeilingsapparaat, die tolkompas, die brandblustoestelle en die traegasstelsel van vragkepe waarop Hoofstukke II-1, II-2, III en V van die Konvensie en die huidige Protokol van toepassing is, is onderworpe aan die aanvanklike en daaropvolgende ondersoeke vir passasierskepe voorgeskryf in Regulasie 7 van Hoofstuk I van die Konvensie en die huidige Protokol, met die uitsondering dat 12 maande in subparagraaf (a) (ii) van daardie Regulasie deur 24 maande vervang word. Die brandbeheerplanne in nuwe skepe en die loodslere, meganiese loodshysers, ligte, figure en middels vir die gee van

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

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

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

Regulation 7

Surveys of passenger ships

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

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

Regulation 8

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

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

(a) The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, the echo-sounding device, the gyro-compass, the fire-extinguishing appliances and the inert gas system of cargo ships to which Chapters II-1, II-2, III and V of the Convention and the present Protocol apply, shall be subject to initial and subsequent surveys as prescribed for passenger ships in Regulation 7 of Chapter I of the Convention and the present Protocol with the substitution of 24 months for 12 months in subparagraph (a) (ii) of that Regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, mechanical pilot hoists, lights, shapes and means

geluidseine aan boord van nuwe en bestaande skepe moet ook deur die ondersoek gedek word ten einde te verseker dat hulle ten volle beantwoord aan die vereistes van die Konvensie en die huidige Protokol en, waar van toepassing, van die geldende Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings ter See.

(b) Binne drie maande voor of na die verjaringsdatum van die Vragskipveiligheidsuitrustingsertifikaat moet daar tussentydse ondersoek uitgevoer word op tenkskepe van 10 jaar of ouer ten einde te verseker dat die toerusting wat in paragraaf (a) van hierdie Regulasie vermeld word, ooreenkomstig Regulasie 11 van hierdie Hoofstuk in stand gehou is en dat dit in goeie werkende toestand is. Hierdie tussentydse ondersoek moet geëndosseer word op die Vragskipveiligheidsuitrustingsertifikaat wat ooreenkomstig Regulasie 12 (a) (iii) van Hoofstuk I van die Konvensie uitgereik is.

Regulasie 10

Ondersoek van die romp, masjinerie en toerusting van vragkepe

Die bestaande teks van Regulasie 10 word deur die volgende vervang:

(a) Die romp, masjinerie en toerusting van 'n vragskip (uitgesonderd items ten opsigte waarvan Vragskipveiligheidsuitrustingsertifikaat, Vragskipveiligheidsradiotelegrafiesertifikaat of Vragskipradiotelefoniesertifikaat uitgereik word) moet by voltooiing en daarna ondersoek word op sodanige wyse as wat na die Administrasie se mening nodig is om te verseker dat hulle toestand in alle opsigte bevredigend is, en wel met die volgende tussenpose:

(i) Met tussenpose van hoogstens vyf jaar (periodieke ondersoek) wat die Administrasie voorskryf;

(ii) benewens dié periodieke ondersoek moet 'n tenkskip van 10 jaar of ouer minstens een tussentydse ondersoek ondergaan gedurende die geldigheidsydperk van sy Vragskipveiligheidskonstruksiesertifikaat. In gevalle waar slegs 'n enkele sodanige tussentydse ondersoek uitgevoer word gedurende 'n enkele sertifikaatgeldigheidsydperk, moet dit uiters ses maande voor of na die halfpaddatum van die sertifikaat se geldigheidsydperk geskied.

(b) Die aanvanklike en periodieke ondersoek moet sodanig wees dat daar verseker word dat die inrigtings, materiaal en afmetings van die bouwerk, ketels en ander drukhouers en hulle toebehore, hoof- en hulpmasjinerie, insluitende stuurgerei bybehorende beheerstelsels, elektriese installasies en ander toerusting in alle opsigte geskik is vir die diens waarvoor die skip bestem is. Hierdie ondersoek moet, in die geval van tenkskepe, ook 'n ondersoek van die buitekant van die skeepsbodem, pompkamers, vrag- en bunkerpypstelsels, ontlugtingspype, drukvakuumkleppe en vlamskerms insluit.

(c) Die tussentydse ondersoek van tenkskepe van 10 jaar en ouer moet die inspeksie insluit van stuurgereitoerusting en bybehorende beheerstelsels, pompkamers, vrag- en bunkerpypstelsels op die dek en in pompkamers, ontlugtingspype, drukvakuumkleppe en vlamskerms, die elektriese installasies in gevaarlike sones, en die buitekant van die skeepsbodem. Benewens die visuele inspeksie van die elektriese installasie, moet die isoleringsweerstand van die elektriese toerusting in gevaarlike sones getoets word. Indien daar by ondersoek enige twyfel sou bestaan oor die toestand van die pypwerk, moet bykomende maatreëls, soos druktoetse en diktebepaling, in werking gestel word na gelang dit nodig blyk. Hierdie tussentydse ondersoek moet geëndosseer word op die Vragskipveiligheidskonstruksiesertifikaat wat ooreenkomstig Regulasie 12 (a) (ii) van Hoofstuk I van die Konvensie uitgereik is.

of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the Convention and the present Protocol and, where applicable, the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

(b) Intermediate surveys shall be made for tankers of 10 years of age and over, within three months before or after the anniversary date of the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, to ensure that equipment specified in paragraph (a) of this Regulation has been maintained in accordance with Regulation 11 of this Chapter and that it is in good working condition. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Equipment Certificate issued in accordance with Regulation 12 (a) (iii) of Chapter I of the Convention.

Regulation 10

Surveys of hull, machinery and equipment of cargo ships

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

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

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

(ii) in addition to such periodical surveys a tanker of 10 years of age and over shall undergo a minimum of one intermediate survey during the period of validity of its Cargo Ship Safety Construction Certificate. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after, the half-way date of the certificate's period of validity.

(b) The initial and periodical survey shall be such as to ensure that the arrangements, material and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels, their appurtenances, main and auxiliary machinery including steering gear and associated control systems, electrical installation and other equipment are in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. Such surveys shall, in the case of tankers, also include inspection of the outside of the ship's bottom, pump rooms, cargo and bunker piping systems, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens.

(c) The intermediate survey of tankers of 10 years of age and over shall include inspection of steering gear equipment and associated control systems, pump rooms, cargo and bunker piping systems on deck and in pump rooms, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens, the electrical installations in dangerous zones, and the outside of the ship's bottom. In addition to the visual inspection of the electrical installation, the insulation resistance of the electrical equipment in dangerous zones is to be tested. If, upon examination, there should be any doubt as to the condition of the piping, extra measures, such as pressure tests and thickness determination, shall be taken as necessary. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Construction Certificate issued in accordance with Regulation 12 (a) (ii) of Chapter I of the Convention.

(d) 'n Onderzoek, of algemeen of gedeeltelik, na gelang van die omstandighede, moet uitgevoer word wanneer dit vereis word ná 'n ondersoek voorgeskryf in Regulasie 11 van hierdie Hoofstuk, of telkens wanneer belangrike herstelwerk gedoen of vernuwings aangebring word. Die ondersoek moet sodanig wees dat daar verseker word dat die nodige herstelwerk of vernuwings doeltreffend uitgevoer is, dat die materiaal en vakmanskap van die herstelwerk of vernuwings in alle opsigte bevredigend is en dat die skip geskik is om op see uit te vaar sonder gevaar vir die skip of persone aan boord.

Regulasie 11

Handhawing van toestand na ondersoek

Die bestaande teks van Regulasie 11 word deur die volgende vervang:

(a) Die toestand van die skip en sy toerusting moet gehandhaaf word sodat dit voldoen aan die bepalings van die Konvensie en die huidige Protokol ten einde te verseker dat die skip in alle opsigte geskik bly om op see uit te vaar sonder gevaar vir die skip of persone aan boord.

(b) Nadat 'n ondersoek van die skip ingevolge Regulasies 6, 7, 8, 9 of 10 van Hoofstuk I van die Konvensie en die huidige Protokol voltooi is, mag geen verandering in die bou-inrigtings, masjinerie, toerusting en ander items wat deur die ondersoek gedek is, sonder die Administrasie se goedkeuring aangebring word nie.

(c) Telkens wanneer 'n skip in 'n ongeluk betrokke is of 'n defek ontdek word en een van die twee die skip se veiligheid of die doeltreffendheid of volledigheid van sy red-dingstoestelle of ander toerusting raak, moet die gesagvoerder of eienaar van die skip dit by die eerste geleentheid aanmeld by die Administrasie, die benoemde opnemer of erkende organisasie wat verantwoordelik is vir die uitreiking van die betrokke sertifikaat, wat ondersoek moet laat instel om vas te stel of 'n ondersoek, vereis by Regulasies 6, 7, 8, 9 of 10 van Hoofstuk I van die Konvensie en die huidige Protokol, nodig is. Indien die skip in 'n hawe van 'n ander Party verkeer, moet die gesagvoerder of eienaar dit ook onverwyl by die betrokke owerheid van die hawestaat aanmeld en moet die genoemde opnemer of erkende organisasie seker maak dat dit aldus aangemeld is.

Regulasie 14

Geldigheidsduur van sertifikate

Die bestaande teks van Regulasie 14 word deur die volgende vervang:

(a) Sertifikate, uitgesonderd die Vragskipveiligheidskonstruksiesertifikaat, die Vragskipveiligheidsuitrustingsertifikaat en 'n Vrystellingsertifikaat, word vir 'n tydperk van hoogstens 12 maande uitgereik. Die Vragskipveiligheidskonstruksiesertifikaat word vir 'n tydperk van hoogstens vyf jaar uitgereik. Die Vragskipveiligheidsuitrustingsertifikaat word vir 'n tydperk van hoogstens 24 maande uitgereik. Vrystellingsertifikate is geldig vir hoogstens die tydperk waarvoor die sertifikate uitgereik word waarop hulle betrekking het.

(b) Geen verlenging van die Vragskipveiligheidskonstruksiesertifikaat se geldigheidsduur van vyf jaar word toegelaat nie.

(c) Indien 'n ondersoek plaasvind binne twee maande voor die einde van die tydperk waarvoor 'n Vragskipveiligheidsradiotelegrafiesertifikaat of 'n Vragskipveiligheidsradiotelefoniesertifikaat ten opsigte van vragskepe van 300 ton bruto tonnemaat of groter maar kleiner as 500 ton bruto tonnemaat aanvanklik uitgereik is, kan daardie sertifikaat ingetrek en 'n nuwe sertifikaat uitgereik word wat 12 maande na die einde van bedoelde tydperk verstryk.

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

Regulation 11

Maintenance of conditions after survey

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

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

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

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

Regulation 14

Duration and validity of certificates

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

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

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

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

(d) Indien die skip ten tyde van die verstryking van 'n sertifikaat, uitgesonderd die een wat in paragraaf (b) van hierdie Regulasie vermeld word, hom nie in 'n hawe bevind van die land waarin hy geregistreer is of ondersoek moet word nie, kan die Administrasie die sertifikaat verleng, maar so 'n verlenging word alleen toegestaan om die skip in staat te stel om sy reis te voltooi na die land waarin hy geregistreer is of ondersoek moet word, en dan alleen in gevalle waar dit gepas en redelik lyk om dit te doen.

(e) Geen sertifikaat word kragtens die bepalings van paragraaf (d) van hierdie Regulasie vir langer as vyf maande verleng nie, en 'n skip ten opsigte waarvan so 'n verlenging toegestaan is, is nie by sy aankoms in die land waar hy geregistreer is of by die hawe waar hy ondersoek moet word, op grond van sodanige verlenging geregtig om daardie hawe of land weer te verlaat sonder dat hy 'n nuwe sertifikaat verkry het nie.

(f) 'n Sertifikaat, uitgesonderd die een wat in paragraaf (b) van hierdie Regulasie vermeld word, wat nie kragtens die voorgaande bepalings van hierdie Regulasie verleng is nie, kan deur die Administrasie verleng word vir 'n grasietydperk van hoogstens een maand van die verstrykingsdatum af wat daarop verskyn.

(g) 'n Sertifikaat se geldigheid verval—

(i) indien die inspeksies en ondersoeke nie binne die tydperke voorgeskryf by Regulasies 7 (a), 8, 9 en 10 (a) van Hoofstuk I van die Konvensie en die huidige Protokol, of maandelike verlengings daarvan kragtens paragrafe (d), (e) of (f) van hierdie Regulasie, uitgevoer word nie; of

(ii) by oordrag van die skip om onder die vlag van 'n ander Regering te vaar. 'n Nuwe sertifikaat moet alleen uitgereik word wanneer die Regering wat die nuwe sertifikaat uitreik ten volle oortuig is dat die skip voldoen aan die vereistes van Regulasie 11 (a) en (b) van hierdie Hoofstuk. In die geval van 'n oordrag tussen Partye, en indien aansoek daarom gedoen word binne drie maande na die oordrag, moet die Regering van die Party onder wie se vlag die skip voorheen geregtig was om te vaar, so gou doenlik aan die Administrasie afskrifte besorg van die sertifikate waarvoor die skip voor oordrag beskik het, en, as dit beskikbaar is, afskrifte van die betrokke ondersoekverslae.

Regulasie 19

Beheer

Die bestaande teks van Regulasie 19 word deur die volgende vervang:

(a) Elke skip is, wanneer dit in 'n ander Party se hawe verkeer, onderworpe aan beheer deur die beamptes wat behoorlik deur sodanige Regering gemagtig is vir sover die beheer daarop gemik is om seker te maak dat die sertifikate uitgereik kragtens Regulasie 12 of Regulasie 13 van Hoofstuk I van die Konvensie, geldig is.

(b) Sodanige sertifikate moet, as hulle geldig is, aanvaar word tensy daar duidelike grond bestaan om te glo dat die toestand van die skip of sy toerusting nie wesenlik ooreenstem met die besonderhede van enige van die sertifikate nie, of dat die skip en sy toerusting nie voldoen aan die bepalings van Regulasie 11 (a) en (b) van hierdie Hoofstuk nie.

(c) In die omstandighede vermeld in paragraaf (b) van hierdie Regulasie of waar 'n sertifikaat afgeloop het of nie meer geldig is nie, moet die beampte wat die beheer uitoefen, stappe doen om te verseker dat die skip nie vertrek voordat hy sonder gevaar vir die skip of persone aan boord op see kan uitvaar of die hawe kan verlaat ten einde na die betrokke herstelwerf te vaar nie.

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

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

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

(g) A certificate shall cease to be valid—

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

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

Regulation 19

Control

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

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

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

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

(d) Ingeval hierdie beheer aanleiding gee tot ingryping van watter aard ook al, moet die beampte wat die beheer uitoefen, die Konsul of, in sy afwesigheid, die naaste diplomatieke verteenwoordiger van die staat onder wie se vlag die skip geregtig is om te vaar, onverwyld skriftelik in kennis stel van al die omstandighede waarin die ingryping nodig geag is. Daarbenewens moet benoemde opnemers of erkende organisasies wat vir die uitreiking van sertifikate verantwoordelik is, ook in kennis gestel word. Die feite betreffende die ingryping moet aan die Organisasie gerapporteer word.

(e) Die betrokke hawestaatsowerheid moet alle ter sake inligting aangaande die skip oordra aan die owerheid van die volgende aanloophawe, bo en behalwe aan die partye genoem in paragraaf (d) van hierdie Regulasie, indien hy nie in staat is om op te tree soos in paragrafe (c) en (d) van hierdie Regulasie voorgeskryf nie of indien die skip toegelaat is om na die volgende aanloophawe te vaar.

(f) Wanneer beheer kragtens hierdie Regulasie uitgeoefen word, moet alles moontlik gedoen word om te voorkom dat die skip ten onregte aangehou of vertraag word. Indien 'n skip ten onregte daardeur aangehou of vertraag word, is hy op vergoeding geregtig vir verlies of skade wat gely is.

HOOFSTUK II-1

KONSTRUKSIE—INDELING EN STABILITEIT, MASJINERIE EN ELEKTRIESE INSTALLASIES

DEEL A—ALGEMEEN

Regulasie 1

Toepassing

Die volgende subparagrafe word aan die bestaande teks van paragraaf (b) toegevoeg:

(iii) Nieteenstaande die bepalings van subparagraaf (ii) van hierdie paragraaf en subparagraaf (a) (iii) van hierdie Regulasie, beteken 'n nuwe tenkskip vir die doeleindes van paragraaf (d) van Regulasie 29 van hierdie Hoofstuk 'n tenkskip—

(1) waarvoor die boukontrak ná 1 Junie 1979 gesluit word; of

(2) waarvan die kiel, in die afwesigheid van 'n boukontrak, gelê is of wat op 'n dergelike stadium van konstruksie is ná 1 Januarie 1980; of

(3) wat ná 1 Junie 1982 gelewer word; of

(4) wat 'n grootskaalse verbouing of modifiëring ondergaan het—

(a) waarvoor die kontrak ná 1 Junie 1979 gesluit word; of

(b) waarvan die konstruksiewerk, in die afwesigheid van 'n kontrak, ná 1 Januarie 1980 'n aanvang neem; of

(c) wat ná 1 Junie 1982 voltooi word.

(iv) Vir die doeleindes van paragraaf (d) van Regulasie 29 van hierdie Hoofstuk is 'n bestaande tenkskip 'n tenkskip wat nie 'n nuwe tenkskip, soos omskryf in subparagraaf (iii) van hierdie paragraaf, is nie.

(v) Vir die doeleindes van subparagraaf (iii) van hierdie paragraaf word die ombouing van 'n bestaande tenkskip van 20 000 metrieke ton ladingsgewig en groter, ten einde te voldoen aan die vereistes van die huidige Protokol of die Protokol van 1978 met betrekking tot die International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, nie geag 'n grootskaalse verbouing of modifiëring te wees nie.

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

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

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

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION—SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A—GENERAL

Regulation 1

Application

The following subparagraphs are added to the existing text of paragraph (b):

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

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

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

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

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

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

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

(c) which is completed after 1 June 1982.

(iv) For the purposes of paragraph (d) of Regulation 29 of this Chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in subparagraph (iii) of this paragraph.

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

Regulasie 2

Woordomsrywings

Die volgende paragrawe word aan die bestaande teks toegevoeg:

(k) Die stuurinrigting-afstandbeheerstelsel is die middel waardeur die vereiste roerbewegings van die navigasiebrug af na die stuurinrigtingkragteenheidkontroles oorgedra word.

(l) Die hoofstuurinrigting is die masjinerie, die stuurinrigtingkragteenhede, as daar is, en bykomstige toerusting en die middel om die wringkrag op die roerkoning (bv. roerpen of kwadrant) uit te oefen om die roerbeweging teweeg te bring wat nodig is om die skip in normale dienstoestande te stuur.

(m) Die stuurinrigtingkragteenheid is—

(i) in die geval van 'n elektriese stuurinrigting, 'n elektriese motor en sy bybehorende elektriese toerusting;

(ii) in die geval van 'n elektrohidrouliese stuurinrigting, 'n elektriese motor en sy bybehorende elektriese toerusting en gekoppelde pomp; en

(iii) in die geval van 'n ander hidrouliese stuurinrigting, 'n aandrywingsenjin en gekoppelde pomp.

(n) Die hulpstuurinrigting is die toerusting wat voorsien word om roerbeweging teweeg te bring ten einde die skip te stuur ingeval die hoofstuurinrigting onklaar raak.

DEEL C—MASJINERIE EN ELEKTRIESE INSTALLASIES

Regulasie 29

Stuurinrigting

Die volgende paragraaf word aan die bestaande teks toegevoeg:

(d) *Slegs tenkskepe.*

(i) Die volgende is van toepassing op elke nuwe tenkskip van 10 000 ton bruto tonnemaat en groter en, uiters twee jaar na die datum waarop die huidige Protokol in werking tree, op elke bestaande tenkskip van 10 000 ton bruto tonnemaat en groter:

(1) Twee stuurinrigting-afstandbeheerstelsels moet voorsien word, waarvan elkeen afsonderlik van die navigasiebrug af bedien kan word. Dit vereis nie die duplisering van die stuurwiel of stuurhefboom nie. Ingeval die stuurinrigting-afstandbeheerstelsel wat in gebruik is, onklaar raak, moet die ander stelsel onmiddellik van die navigasiebrug af in werking gestel kan word. Elke stuurinrigting-afstandbeheerstelsel moet, indien dit elektries is, bedien word deur sy eie afsonderlike stroombaan wat van die stuurinrigtingkragbaan af voorsien word by 'n punt binne die stuurinrigtingruimte. Ingeval 'n elektriese kragonderbreking na 'n stuurinrigting-afstandbeheerstelsel voorkom, moet 'n alarm op die navigasiebrug afgaan. Die alarms wat in hierdie subparagraaf vereis word, moet sowel hoorbaar as sigbaar wees en moet in 'n posisie op die navigasiebrug geplaas wees waar hulle maklik waarneembaar is.

(2) Daar moet ook voorsiening wees vir die beheer van die hoofstuurinrigting vanuit die stuurinrigtingruimte.

(3) Middele moet in die stuurinrigtingruimte voorsien word om die stuurinrigting-afstandbeheerstelsel van die kragbaan te ontkoppel.

(4) Kommunikasie-middele tussen die navigasiebrug en die stuurinrigtingruimte moet voorsien word.

(5) Die presiese roerstandhoek moet op die navigasiebrug aangedui word. Die roerhoekaanwysing moet onafhanklik wees van die stuurinrigting-afstandbeheerstelsel.

Regulation 2

Definitions

The following paragraphs are added to the existing text:

(k) The remote steering gear control system is the means by which required rudder movements are transmitted from the navigating bridge to the steering gear power unit controls.

(l) The main steering gear is the machinery, the steering gear power units, if any, and ancillary equipment and the means of applying torque to the rudder stock (e.g. tiller or quadrant) necessary for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship under normal service conditions.

(m) The steering gear power unit is—

(i) in the case of electric steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment;

(ii) in the case of electro-hydraulic steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment and connected pump;

(iii) in the case of other hydraulic steering gear, a driving engine and connected pump.

(n) The auxiliary steering gear is that equipment which is provided for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship in the event of failure of the main steering gear.

PART C—MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Regulation 29

Steering gear

The following paragraph is added to the existing text:

(d) *Tankers only.*

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

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

(2) Control of the main steering gear shall also be provided in the steering gear compartment.

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

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

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

(6) Die roerstandhoek moet in die stuurinrigtingruimte herkenbaar wees.

(ii) Benewens die vereistes van paragraaf (a) en subparagraaf (d) (i) van hierdie Regulasie, is die volgende van toepassing op elke nuwe tenkskip van 10 000 ton bruto tonnemaat en groter:

(1) Die hoofstuurinrigting moet twee of meer identiese krageenhede insluit en moet in staat wees om die roer te laat werk soos vereis by subparagraaf (d) (ii) (2) van hierdie Regulasie onderwyl dit met een of meer krageenhede werk. Vir sover dit redelik en uitvoerbaar is, moet die hoofstuurinrigting so ingerig wees dat 'n enkele fout in sy pypwerk of in een van die krageenhede nie die integriteit van die oorblywende gedeelte van die stuurinrigting aantast nie. Alle meganiese koppelings met enige deel van die stuurinrigting en die meganiese skakeling met 'n stuurinrigting-afstandbeheerstelsel, as daar een is, moet van deeglike en betroubare konstruksie wees tot tevreedenheid van die Administrasie.

(2) Met die skip op sy diepste seediëpangang en teen sy maksimum diensnelheid, moet die hoofstuurinrigting in staat wees om die roer van 35 grade aan die een kant oor te bring na 35 grade aan die ander kant. Die roer moet in staat wees om in dieselfde toestand in hoogstens 28 sekondes oorgebring te word van 35 grade aan die een kant na 30 grade aan die ander kant.

(3) Die hoofstuurinrigting moet waar nodig met krag werk ten einde te voldoen aan die vereistes van subparagraaf (d) (ii) (2) van hierdie Regulasie.

(4) Die krageenhede van die hoofstuurinrigting moet so ingerig wees dat hulle outomaties begin werk wanneer die toevoer ná 'n kragonderbreking herstel word.

(5) Ingeval enige van die stuurinrigtingkrageenhede onklaar raak, moet 'n alarm op die navigasiebrug afgaan. Elke stuurinrigtingkrageenheid moet of outomaties of met die hand van 'n posisie op die navigasiebrug af in werking gestel kan word.

(6) 'n Alternatiewe kragtoevoer, ten minste voldoende om 'n stuurinrigtingkrageenheid in staat te stel om die roer te beweeg soos hieronder gespesifiseer word en om ook sy bybehorende stuurinrigtingafstandbeheerstelsel en die roerhoekaanwyser te voorsien, moet outomaties binne 45 sekondes voorsien word, of van die noodbron van elektriese krag of van 'n ander onafhanklike kragbron wat binne die stuurinrigtingruimte geleë is. Hierdie onafhanklike kragbron moet uitsluitlik vir dié doel aangewend word en moet oor genoegsame vermoë beskik om 'n halfuur lank deurlopend te werk. Die stuurinrigtingkrageenheid moet, wanneer hy deur die alternatiewe kragtoevoer voorsien word, ten minste in staat wees om in hoogstens 60 sekondes die roer van 15 grade aan die een kant na 15 grade aan die ander kant oor te bring met die skip wat op sy diepste seediëpangang en teen die helfte van sy maksimum diensnelheid vorentoe vaar, of teen sewe knope, watter ook al die vinnigste is.

HOOFSTUK II-2

KONSTRUKSIE—BRANDBESKERMING, BRANDOPSPORING EN BRANDBLUSSING

DEEL A—ALGEMEEN

Regulasie 1

Toepassing

Die volgende subparagraawe word aan die bestaande teks van paragraaf (a) toegevoeg:

(iv) Nieteenstaande die bepalinge van subparagraawe (ii) en (iii) van hierdie paragraaf, beteken 'n nuwe tenkskip vir die doeleindes van paragraaf (a) (ii) van Regulasie 55 en van Regulasie 60 van hierdie Hoofstuk 'n tenkskip—

(1) waarvoor die boukontrak ná 1 Junie 1979 gesluit word; of

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

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

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

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

(3) The main steering gear shall be operated by power where necessary to fulfil the requirements of subparagraph (d) (ii) (2) of this Regulation.

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

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

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

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION—FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

PART A—GENERAL

Regulation 1

Application

The following subparagraphs are added to the existing text of paragraph (a):

(iv) Notwithstanding the provisions of subparagraphs (ii) and (iii) of this paragraph, for the purposes of paragraph (a) (ii) of Regulation 55 and of Regulation 60 of this Chapter, a new tanker means a tanker—

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

(2) waarvan die kiel, in die afwesigheid van 'n kontrak, gelê is of wat op 'n dergelike stadium van konstruksie is ná 1 Januarie 1980; of

(3) wat ná 1 Junie 1982 gelewer word; of

(4) wat 'n grootskaalse verbouing of modifiëring ondergaan het—

(a) waarvoor die kontrak ná 1 Junie 1979 gesluit word; of

(b) waarvan die konstruksiewerk, in die afwesigheid van 'n kontrak, ná 1 Junie 1980 'n aanvang neem; of

(c) wat na 1 Junie 1982 voltooi word.

(v) Vir die doeleindes van paragraaf (a) (ii) van Regulasie 55 en van Regulasie 60 van hierdie Hoofstuk is 'n bestaande tenkskip 'n tenkskip wat nie 'n nuwe tenkskip, soos omskryf in subparagraaf (iv) van hierdie paragraaf, is nie.

(vi) Vir die doeleindes van subparagraaf (iv) van hierdie paragraaf word die ombouing van 'n bestaande tenkskip van 20 000 metrieke ton ladingsgewig en groter, ten einde te voldoen aan die vereistes van die huidige Protokol of die Protokol van 1978 met betrekking tot die International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, nie geag 'n grootskaalse verbouing of modifiëring te wees nie.

Regulasie 3

Woordomskrywings

Die bestaande teks van paragraaf (v) word deur die volgende vervang:

(v) "Liggewig" beteken die verplasing van 'n skip in metrieke ton sonder vrag, brandstof, smeerolie, ballastwater, varswater en toevoerwater in tenks, verbruikbare voorrade, en passasiers en bemanning en hulle besittings.

Die volgende paragraaf word aan die bestaande teks toegevoeg:

(x) "Ru-olie" beteken enige natuurlike aardolie, of dit behandel is om dit vir vervoer geskik te maak of nie, en sluit in—

(i) ru-olie waaruit bepaalde distillaatfraksies verwyder mag wees; en

(ii) ru-olie waarby bepaalde distillaatfraksies gevoeg mag wees.

DEEL E—BRANDBEVEILIGINGSMAATREËLS VIR TENKSKEPE

Regulasie 55

Toepassing

Die bestaande teks van hierdie Regulasie word deur die volgende vervang:

(a) Tensy daar uitdruklik anders bepaal word—

(i) geld hierdie Deel vir alle nuwe tenkskepe wat ru-olie en petroleumprodukte vervoer met 'n flitspunt van hoogstens 60 °C (140 °F) (geslote houertoes), soos vasgestel met 'n goedgekeurde flitspuntapparaat, en waarvan die Reid-dampdruk laer as die lugdruk is, en ander vloeibare produkte van vergelykbare brandgevaar; en

(ii) daarby moet alle skepe wat deur hierdie Deel gedek word, voldoen aan die vereistes van Regulasies 52, 53 en 54 van Hoofstuk II-2 van die Konvensie, met die uitsondering dat vaste gasbrandblusstelsels vir vragruimtes nie gebruik mag word vir nuwe tenkskepe en vir dié bestaande tenkskepe wat aan Regulasie 60 van hierdie Hoofstuk voldoen nie. Vir bestaande tenkskepe wat nie aan Regulasie 60 hoef te voldoen nie, kan die Administrasie by die toepassing van paragraaf (f) van Regulasie 52 'n skuimstelsel aanvaar wat in staat is om skuim van binne of van buite aan die tenks te lewer. Die installasie se besonderhede moet die Administrasie se goedkeuring wegdra.

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

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

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

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

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

(c) which is completed after 1 June 1982.

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

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

Regulation 3

Definitions

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

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

The following paragraph is added to the existing text:

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

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

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

PART E—FIRE SAFETY MEASURES FOR TANKERS

Regulation 55

Application

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

(a) Unless expressly provided otherwise—

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

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

(b) Waar ander vragte as dié wat in subparagraaf (a) (i) van hierdie Regulasie genoem word en wat 'n bykomende brandgevaar skep, vervoer gaan word, moet bykomende veiligheidsmaatreëls tot tevredenheid van die Administrasie vereis word.

(c) Gekombineerde vragvaarders mag nie soliede vragte vervoer nie, tensy alle vragtenks leeg van olie en vry van gas is, of tensy die Administrasie in elke geval tevrede is met die maatreëls wat getref is.

Regulasie 60

Vragtenkbeveiling

Die bestaande teks van hierdie Regulasie word deur die volgende vervang:

(a) Vir nuwe tenkskepe van 20 000 metrieke ton ladingsgewig en groter moet die beveiliging van die vragtenkdegebied en die vragtenks bewerkstellig word deur 'n vaste dekskuimstelsel en 'n vaste traegasstelsel ooreenkomstig die vereistes van Regulasies 61 en 62 van Hoofstuk II-2 van die Konvensie, met die uitsondering dat die Administrasie, na inagneming van die skip se inrigting en toerusting, in plaas van bogenoemde installasies ander kombinasies van vaste installasies kan aanvaar indien hulle beskerming ekwivalent aan bogenoemde verleen ooreenkomstig Regulasie 5 van Hoofstuk I van die Konvensie.

(b) Om as ekwivalent deur te gaan, moet die stelsel wat in plaas van die dekskuimstelsel beoog word—

(i) in staat wees om oorloopbrande te blus en ook die ontsteking te voorkom van oorgeloopte olie wat nog nie ontsteek het nie; en

(ii) in staat wees om brande in stukkende tenks te bestry.

(c) Om as ekwivalent deur te gaan, moet die stelsel wat in plaas van die vaste traegasstelsel beoog word—

(i) in staat wees om gevaarlike versamelings plofbare mengsels in heel vragtenks te voorkom gedurende normale diens dwarsdeur die ballasvaart en die nodige binne-tenkse operasies; en

(ii) so ontwerp wees dat dit die risiko van ontsteking deur statiese elektrisiteit wat die stelsel self opwek, tot die minimum beperk.

(d) 'n Bestaande tenkskip van 20 000 metrieke ton ladingsgewig en groter wat vir die vervoer van ru-olie gebruik word, moet met 'n traegasstelsel toegerus wees wat aan die vereistes van paragraaf (a) van hierdie Regulasie voldoen, en dit nie later nie as 'n datum—

(i) vir 'n tenkskip van 70 000 metrieke ton ladingsgewig en groter, twee jaar ná die datum waarop die huidige Protokol in werking tree; en

(ii) vir 'n tenkskip van kleiner as 70 000 metrieke ton ladingsgewig, vier jaar ná die datum waarop die huidige Protokol in werking tree, met die uitsondering dat vir tenkskepe van kleiner as 40 000 ton ladingsgewig wat nie toegerus is met tenkwasmasjiene met 'n individuele deurlewering van meer as 60 kubieke meter per uur nie, die Administrasie bestaande tenkskepe van die vereistes van hierdie paragraaf kan vrystel indien dit, met inagneming van die skip se ontwerpeienskappe, onredelik en onprakties sou wees om dié vereistes toe te pas.

(e) 'n Bestaande tenkskip van 40 000 metrieke ton ladingsgewig en groter wat vir die vervoer van ander olie as ru-olie gebruik word en enige sodanige tenkskip van 20 000 metrieke ton ladingsgewig en groter wat vir die vervoer van ander olie as ru-olie gebruik word en toegerus is met tenkwasmasjiene met 'n individuele deurlewering van meer as 60 kubieke meter per uur, moet toegerus wees met 'n traegasstelsel wat voldoen aan die vereistes van paragraaf (a) van hierdie Regulasie, en dit nie later nie as 'n datum—

(i) vir 'n tenkskip van 70 000 metrieke ton ladingsgewig en groter, twee jaar ná die datum waarop die huidige Protokol in werking tree; en

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

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

Regulation 60

Cargo tank protection

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ii) vir 'n tenkskip van kleiner as 70 000 metrieke ton ladingsgewig, vier jaar ná die datum waarop die huidige Protokol in werking tree.

(f) 'n Tenkskip wat van 'n vragtenkreinigingsstelsel gebruik maak wat ru-olie-spoeling gebruik, moet toegerus wees met 'n traegasstelsel wat voldoen aan die vereistes van Regulasie 62 van Hoofstuk II-2 van die Konvensie sowel as met vaste tenkwasmasjiene.

(g) Alle tenkskepe wat met 'n vaste traegasstelsel toege-
rus is, moet van 'n geslote uitsitruimtestelsel voorsien wees.

(h) 'n Nuwe tenkskip van 2 000 ton bruto tonnemaat en groter wat nie deur paragraaf (a) van hierdie Regulasie gedek word nie, moet toegerus wees met 'n skuimstelsel wat in staat is om skuim van binne of van buite in die tenks vry te stel. Die besonderhede van so 'n installasie moet die Administrasie se goedkeuring wegdra.

HOOFSTUK V

VEILIGHEID VAN NAVIGASIE

Regulasie 12

Skeepsnavigasietoerusting

Die bestaande teks van paragraaf (a) word deur die volgende vervang:

(a) Alle skepe van 1 600 ton bruto tonnemaat en groter, maar kleiner as 10 000 ton bruto tonnemaat, moet met minstens een radarstel toegerus wees. Alle skepe van 10 000 ton bruto tonnemaat en groter moet toegerus wees met minstens twee radarstelle wat elk onafhanklik van die ander kan werk. Alle radarstelle wat ooreenkomstig hierdie Regulasie geïnstalleer word, moet van 'n tipe wees wat die Administrasie goedgekeur het en moet voldoen aan operasionele standaarde wat nie laer is as dié wat die Organisasie aanvaar het nie. Fasiliteite vir die uitstip van radarlesings moet op die brug van die betrokke skepe voorsien word.

Regulasie 19

Gebruik van die outomatiese loods

Die volgende paragraaf word aan die bestaande teks toegevoeg:

(d) Die handstuur moet getoets word na langdurige gebruik van die outomatiese loods en voordat gebiede binnegevaar word waar die navigasie spesiale versigtigheid noodsaak.

Die volgende nuwe Regulasies word aan hierdie Hoofstuk toegevoeg:

Regulasie 19-1

Gebruik van stuurinrigting

In gebiede waar die navigasie spesiale versigtigheid noodsaak, moet skepe meer as een stuurinrigtingkragteenheid in werking hê wanneer sodanige eenhede in staat is om gelyktydig te werk.

Regulasie 19-2

Stuurinrigting—toetsing en driloefeninge

(a) Binne 12 uur voor vertrek moet die skeepsbemanning die skip se stuurinrigting nagaan en toets. Waar dit van toepassing is, moet die toetsprosedure die werking van die volgende insluit:

- (i) Die hoofstuurinrigting;
- (ii) die hulpstuurinrigting;
- (iii) die stuurinrigtingafstandbeheerstelsels;
- (iv) die stuurposisies op die navigasiebrug;
- (v) die noodkragtoevoer;
- (vi) die roerhoekaanwysers in vergelyking met die werklike stand van die roer;

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

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

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

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

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 12

Shipborne navigational equipment

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

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

Regulation 19

Use of the automatic pilot

The following paragraph is added to the existing text:

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

The following new Regulations are added to this Chapter:

Regulation 19-1

Operation of steering gear

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

Regulation 19-2

Steering gear—testing and drills

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

- (i) The main steering gear;
- (ii) the auxiliary steering gear;
- (iii) the remote steering gear control systems;
- (iv) the steering positions located on the navigating bridge;
- (v) the emergency power supply;
- (vi) the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;

(vii) die kragonderbrekingalarms van die stuurinrigting-afstandbeheerstelsel;

(viii) die onklaar-alarms van die stuurinrigtingkrag-eenheid.

(b) Die kontrolering en toetsing moet die volgende insluit:

(i) Die volle beweging van die roer ooreenkomstig die vereiste vermoë van die stuurinrigting;

(ii) 'n visuele inspeksie van die stuurinrigting en die verbindingskakels daarvan; en

(iii) die werking van die kommunikasiemiddele tussen die navigasiebrug en die stuurinrigtingruimte.

(c) (i) Eenvoudige bedieningsinstruksies met 'n blokdiagram wat die oorskakelingsprosedures toon vir stuurinrigtingafstandbeheerstelsels en stuurinrigtingkrag-eenhede moet permanent op die navigasiebrug en in die stuurinrigtingruimte vertoon word.

(ii) Alle offisiere betrokke by die bediening en/of instandhouding van die stuurinrigting moet vertrouwd wees met die werking van die stuurstelsels waarmee die skip toegerus is en met die prosedures vir die oorskakeling van die een stelsel na 'n ander.

(d) Bo en behalwe die roetinekontrolering en -toetse wat in paragrawe (a) en (b) van hierdie Regulasie voorgeskryf word, moet noodstuurdril oefeninge ten minste elke drie maande plaasvind ten einde noodstuurprosedures te oefen. Hierdie oefeninge moet direkte beheer vanuit die stuurinrigtingruimte, die kommunikasieprosedure met die navigasiebrug en, waar dit van toepassing is, die bediening van alternatiewe kragtoevoere, insluit.

(e) Die Administrasie kan afsien van die vereiste om die kontroles en toetse voorgeskryf in paragrawe (a) en (b) van hierdie Regulasie uit te voer vir skepe wat gereeld vaar op reise wat kort van duur is. Sodanige skepe moet hierdie kontroles en toetse minstens een maal elke week uitvoer.

(f) Die datum waarop die kontroles en toetse voorgeskryf in paragrawe (a) en (b) van hierdie Regulasie uitgevoer word en die datum en besonderhede van noodstuurdril oefeninge wat ingevolge paragraaf (d) van hierdie Regulasie uitgevoer word, moet in die logboek aangeteken word soos wat die Administrasie voorskryf.

BYVOEGSEL

Vorm van veiligheidskonstruksiesertifikaat vir vragskepe

Die volgende Aanvullingsvorm word by die bestaande vorm gevoeg:

AANVULLING VAN DIE VRAGSKIPVEILIGHEIDSKONSTRUKSIESERTIFIKAAT

(Amptelike Seël)

(Land)

Uitgereik kragtens die bepaling van die

PROTOKOL VAN 1978 MET BETREKKING TOT DIE INTERNASIONALE KONVENSIË VIR DIE BEVEILIGING VAN MENSELEWENS OP SEE, 1974

Naam van skip	Onderskeidende nommer of letters	Hawe waar geregistreer	Ladingsgewig van skip (metrieke ton)	Jaar waarin gebou

Soort skip:

- Tenkskip gebruik vir die vervoer van ru-olie*
- Tenkskip gebruik vir die vervoer van ander olie as ru-olie*
- Tenkskip gebruik vir die vervoer van ru-olie/ander olie*
- Vragskip, uitgesonderd 'n tenkskip, gebruik vir die vervoer van olie*
- Datum van kontrak vir bou of grootskaalse verbouing of modifisering.....

* Skrap na gelang van die geval.

(vii) the remote steering gear control system power failure alarms; and

(viii) the steering gear power unit failure alarms.

(b) The checks and tests shall include—

(i) the full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;

(ii) a visual inspection of the steering gear and its connecting linkage; and

(iii) the operation of the means of communication between the navigating bridge and steering gear compartment.

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

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

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

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

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

APPENDIX

Form of safety construction certificate for cargo ships

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

SUPPLEMENT TO THE CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

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

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Deadweight of ship (metric tons)	Year of build

Type of ship:

- Tanker engaged in the trade of carrying crude oil*
- Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil*
- Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil*
- Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil*
- Date of contract for building or alteration or modification of a major character.....

* Delete as appropriate.

Datum waarop die kiel gelê is of waarop die skip op 'n dergelike stadium van konstruksie was of waarop 'n grootskaalse verbouing of modifiëring 'n aanvang geneem het.....

Datum van lewering of voltooiing van 'n grootskaalse verbouing of modifiëring

Hierdie Aanvulling moet permanent vasgeheg word aan die Vragskipveiligheidskonstruksiesertifikaat.

HIERMEE WORD GESERTIFISEER—

dat die skip ondersoek is ooreenkomstig Regulasie 10 van Hoofstuk I van die Protokol van 1978 met betrekking tot die Internasionale Konvensie vir die Beveiliging van Menselewens op See, 1974; en

dat uit die ondersoek geblyk het dat die toestand van die romp, masjinerie en uitrusting soos omskryf in bostaande Regulasies in alle opsigte bevredigend was en dat die skip voldoen het aan die vereistes van daardie Protokol.

Hierdie sertifikaat is geldig tot onderworpe aan ('n) tussentydse ondersoek(e) met tussenpose van

Uitgereik te (Plek waar sertifikaat uitgereik is)

19 (Handtekening van behoorlik gemagtigde beampte wat die sertifikaat uitreik)

(Seël of stempel van die uitreikingsowerheid, na gelang van die geval)

TUSSENTYDSE ONDERSOEK

Hiermee word gesertifiseer dat daar by 'n tussentydse ondersoek vereis by Regulasie 10 van Hoofstuk I van die Protokol van 1978 met betrekking tot die Internasionale Konvensie vir die Beveiliging van Menselewens op See, 1974, bevind is dat hierdie skip voldoen aan die betrokke bepaling van daardie Protokol.

Onderteken..... (Handtekening van behoorlik gemagtigde beampte)

Plek

Datum

Volgende tussentydse ondersoek (Seël of stempel van die owerheid, na gelang van die geval)

Onderteken..... (Handtekening van behoorlik gemagtigde beampte)

Plek

Datum

Volgende tussentydse ondersoek (Seël of stempel van die owerheid, na gelang van die geval)

Onderteken..... (Handtekening van behoorlik gemagtigde beampte)

Plek

Datum

Volgende tussentydse ondersoek (Seël of stempel van die owerheid, na gelang van die geval)

Onderteken..... (Handtekening van behoorlik gemagtigde beampte)

Plek

Datum

Volgende tussentydse ondersoek (Seël of stempel van die owerheid, na gelang van die geval)

Vorm van veiligheidsuitrustingsertifikaat vir vragsepe

Die volgende Aanvullingsvorm word by die bestaande vorm gevoeg:

AANVULLING VAN DIE VRAGSKIPVEILIGHEIDS-UITRUSTINGSERTIFIKAAT

(Amptelike Seël) (Land)

Uitgereik kragtens die bepaling van die

PROKOL VAN 1978 MET BETREKking TOT DIE INTERNASIONALE KONVENsIE VIR DIE BEVEILIGING VAN MENSELEWENS OP SEE, 1974

.....

Naam van skip	Onderskeidende nommer of letters	Hawe waar geregistreer	Ladingsgewig van skip (metrieke ton)	Jaar waarin gebou

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

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

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

THIS IS TO CERTIFY—

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

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

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

Issued at (Place of issue of certificate)

19 (Signature of duly authorised official issuing the certificate)

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

INTERMEDIATE SURVEY

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

Signed (Signature of duly authorised official)

Place

Date

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

Signed (Signature of duly authorised official)

Place

Date

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

Signed (Signature of duly authorised official)

Place

Date

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

Signed (Signature of duly authorised official)

Place

Date

Next intermediate survey due (Seal or stamp of authority, as appropriate)

Form of safety equipment certificate for cargo ships

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

SUPPLEMENT TO THE CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

(Official Seal) (Country)

Issued under the provisions of the

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

.....

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Deadweight of ship (metric tons)	Year of build

Soort skip:

- Tenkskip gebruik vir die vervoer van ru-olie*
- Tenkskip gebruik vir die vervoer van ander olie as ru-olie*
- Tenkskip gebruik vir die vervoer van ru-olie/ander olie*
- Vragskip, uitgesonderd 'n tenkskip, gebruik vir die vervoer van olie*
- Datum van kontrak vir bou of grootskaalse verbouing of modifiëring.....

Hierdie Aanvulling moet permanent vasgeheg word aan die Vragskip-veiligheidsuitrustingsertifikaat.

Datum waarop die kiel gelê is of waarop die skip op 'n dergelike stadium van konstruksie was of waarop 'n grootskaalse verbouing of modifiëring 'n aanvang geneem het

Datum van lewering of voltooiing van 'n grootskaalse verbouing of modifiëring

* Skrap na gelang van die geval.

Hierdie Aanvulling moet permanent vasgeheg word aan die Vragskip-veiligheidsuitrustingsertifikaat.

HIERMEE WORD GESERTIFISEER—

dat die skip ondersoek is ooreenkomstig Regulasie 8 van Hoofstuk I van die Protokol van 1978 met betrekking tot die Internasionale Konvensie vir die Beveiliging van Menselewens op See, 1974; en

dat uit die ondersoek geblyk het dat die toestand van die veiligheidsuitrusting soos omskryf in bostaande Regulasie in alle opsigte bevredigend was en dat die skip voldoen het aan die vereistes van daardie Protokol.

Hierdie sertifikaat is geldig tot onderworpe aan ('n) tussentydse ondersoek(e) met tussenpose van

Uitgereik te (Plek waar sertifikaat uitgereik is)

19.....
(Handtekening van behoorlik gemagtigde beampte wat die sertifikaat uitreik)

(Seël of stempel van die uitreikingsowerheid, na gelang van die geval)

TUSSENTYDSE ONDERSOEK

Hiermee word gesertifiseer dat daar by 'n tussentydse ondersoek vereis by Regulasie 8 van Hoofstuk I van die Protokol van 1978 met betrekking tot die Internasionale Konvensie vir die Beveiliging van Menselewens op See, 1974, bevind is dat hierdie skip voldoen aan die betrokke bepalings van daardie Protokol.

Onderteken..... (Handtekening van behoorlik gemagtigde beampte)

Plek

Datum

Volgende tussentydse ondersoek (Seël of stempel van die owerheid, na gelang van die geval)

Onderteken..... (Handtekening van behoorlik gemagtigde beampte)

Plek

Datum

Volgende tussentydse ondersoek (Seël of stempel van die owerheid, na gelang van die geval)

Kragtens die bepalings van Regulasie 14 van Hoofstuk I van die Protokol word die geldigheid van hierdie Sertifikaat verleng tot.....

Onderteken..... (Handtekening van behoorlik gemagtigde beampte)

Plek

Datum

(Seël of stempel van die owerheid, na gelang van die geval)

Type of ship:

- Tanker engaged in the trade of carrying crude oil*
- Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil*
- Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil*
- Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil*

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

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

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

* Delete as appropriate.

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

THIS IS TO CERTIFY—

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

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

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

Issued at (Place of issue of certificate)

19..... (Signature of duly authorised official issuing the certificate)

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

INTERMEDIATE SURVEY

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

Signed (Signature of duly authorised official)

Place

Date

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

Signed (Signature of duly authorised official)

Place

Date

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

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

Signed (Signature of duly authorised official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

KOOP NASIONALE SPAARSERTIFIKATE
BUY NATIONAL SAVINGS CERTIFICATES

FLORA VAN SUIDELIKE AFRIKA

'n Taksonomiese behandeling van die flora van die Republiek van Suid-Afrika, Lesotho, Swaziland en Suidwes-Afrika. Sal bestaan uit 33 volumes, nie in numeriese volgorde nie.

Reeds beskikbaar:

Vol. 26 (1963): Prys R4,60. Buitelands R5,75, posvry.

Vol. 1 (1966): Prys R1,75. Buitelands R2,20, posvry.

Vol. 13 (1970): Prys R10. Buitelands R12, posvry.

Vol. 16 Deel 1 (1975): Prys R13,50. Buitelands R16,75, posvry.

Deel 2 (1977): Prys R16. Buitelands R20, posvry.

Vol. 22 (1976): Prys R8,60. Buitelands R10,75, posvry.

Vol. 9 (1978): Prys R4,25. Buitelands R5,30, posvry.

Verkrygbaar van die Direkteur, Afdeling Landbou-inligting, Privaatsak X144, Pretoria.

Verkoopbelasting moet by binnelandse bestellings ingesluit word.

FLORA OF SOUTHERN AFRICA

A taxonomic treatment of the flora of the Republic of South Africa, Lesotho, Swaziland and South West Africa. To be completed in 33 volumes, not in numerical sequence.

Now available:

Vol. 26 (1963): Price R4,60. Other countries R5,75, post free.

Vol. 1 (1966): Price R1,75. Other countries R2,20, post free.

Vol. 13 (1970): Price R10. Other countries R12, post free.

Vol. 16 Part 1 (1975): Price R13,50. Other countries R16,75, post free.

Part 2 (1977): Price R16. Other countries R20, post free.

Vol. 22 (1976): Price R8,60. Other countries R10,75, post free.

Vol. 9 (1978): Price R4,25. Other countries R5,30, post free.

Obtainable from the Director, Division of Agricultural Information, Private Bag X144, Pretoria.

Sales tax must accompany inland orders.

PHYTOPHYLACTICA

Hierdie publikasie is 'n voortsetting van die Suid-Afrikaanse Tydskrif vir Landbouwetenskap Jaargang 1 tot 11, 1958-1968 en bevat artikels oor Entomologie, Dierkundige Plantplae, Nematologie, Plantpatologie, Mikrobiologie, Mikologie, Taksonomiese Studies, Biologie en Beheer. Vier dele van die tydskrif word per jaar gepubliseer.

Verdienselike landboukundige bydraes van oorspronklike wetenskaplike navorsing word vir plasing in hierdie tydskrif verwelkom. Voorskrifte vir die opstel van sulke bydraes is verkrygbaar van die Direkteur, Landbou-inligting, Privaatsak X144, Pretoria, aan wie ook alle navrae in verband met die tydskrif gerig moet word.

Die tydskrif is verkrygbaar van bogenoemde adres teen R1,50 per eksemplaar of R6 per jaar, posvry (Buitelands R1,75 per eksemplaar of R7 per jaar).

Verkoopbelasting moet by binnelandse bestellings ingesluit word.

PHYTOPHYLACTICA

This publication is a continuation of the South African Journal of Agricultural Science Vol. 1 to 11 1958-1968 and deals with Entomology, Zoological Plant Pests, Nematology, Plant Pathology, Microbiology, Mycology, Taxonomic Studies, Biology and Control. Four parts of the journal are published annually.

Contributions of scientific merit on agricultural research are invited for publication in this journal. Directions for the preparation of such contributions are obtainable from the Director, Agricultural Information, Private Bag X144, Pretoria, to whom all communications in connection with the journal should be addressed.

The journal is obtainable from the above-mentioned address at R1,50 per copy or R6 per annum, post free (Other countries R1,75 per copy or R7 per annum).

Sales tax must accompany inland orders.

INHOUD			CONTENTS		
<i>No.</i>		<i>Bladsy No.</i> <i>Staatskoerant No.</i>	<i>No.</i>		<i>Page No.</i> <i>Gazette No.</i>
PROKLAMASIE			PROCLAMATION		
168	Handelskeepvaartwet (57/1951): Wysigings en toevoegings aan die Internasionale Konvensie vir die Beveiliging van Menselebens op See, 1974	1 8378	168	Merchant Shipping Act (57/1951): Modifications and additions to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ...	1 8378