

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2015 Nr. 67

A. TITEL

*Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974;
(met Bijlage)
Londen, 1 november 1974*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van het Verdrag, met Bijlage, zijn geplaatst in *Trb.* 1976, 157.

Voor correcties van de Bijlage, zie *Trb.* 1983, 32.

Voor wijzigingen van de Bijlage, zie *Trb.* 1983, 32, rubriek J van *Trb.* 1983, 173, *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1989, 42, *Trb.* 1989, 98, *Trb.* 1992, 24, *Trb.* 1994, 19, *Trb.* 1996, 18, *Trb.* 1996, 128, *Trb.* 1996, 257, *Trb.* 1997, 226, *Trb.* 1998, 155 en *Trb.* 2005, 55 en rubriek B van *Trb.* 2008, 87, *Trb.* 2009, 84, *Trb.* 2009, 147, *Trb.* 2011, 65, *Trb.* 2012, 141, *Trb.* 2013, 80, *Trb.* 2013, 249 en *Trb.* 2014, 199.

Voor correcties van de wijzigingen van de Bijlage, zie *Trb.* 1985, 155, rubriek J van *Trb.* 1995, 236, rubriek B van *Trb.* 1996, 128, rubriek J van *Trb.* 2005, 55 en rubriek B van *Trb.* 2006, 72, *Trb.* 2012, 141, *Trb.* 2013, 80 en *Trb.* 2014, 199.

In *Trb.* 2008, 87 dient in de Engelse tekst opnieuw een correctie te worden aangebracht.

Resolutie MSC.216(82) van 8 december 2006, bijlage 3

Op blz. 199, in hoofdstuk III, deel C, voorschrift 38, paragraaf 3, eind tweede regel, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2009, 84 dient in de Engelse tekst opnieuw een correctie te worden aangebracht.

Resolutie MSC.256(84) van 16 mei 2008

Op blz. 6, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 20, paragraaf 6.1.5, op een na laatste regel, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2011, 65 dient in de Engelse tekst opnieuw een correctie te worden aangebracht.

Resolutie MSC.308(88) van 3 december 2010

Op blz. 14, in hoofdstuk V, voorschrift 23, paragraaf 1.3, derde regel, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Resolutie MSC.380(94) van 21 november 2014

Bij resolutie MSC.380(94) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 21 november 2014 in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen. De Engelse tekst¹⁾ van de Resolutie en de wijzigingen luidt als volgt:

Resolution MSC.380(94)

(Adopted on 21 November 2014)

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended

The Maritime Safety Committee,

¹⁾ De Arabische, de Chinese, de Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet opgenomen.

Het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift is nog niet ontvangen. In de tekst kunnen derhalve onjuistheden voorkomen, die in een volgend Tractatenblad zullen worden gecorrigeerd.

Recalling Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

Recalling also article VIII(b)(vi)(2) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

Having considered, at its ninety-fourth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. Adopts, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. Determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2016 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Secretary-General of the Organization their objections to the amendments;
3. Invites SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. Requests the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention; and
5. Also requests the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

PART C

SUPPRESSION OF FIRE

Regulation 10

Fire fighting

1. The title of existing paragraph 5.2 is replaced as follows:
"5.2. Machinery spaces of category A containing internal combustion machinery"

CHAPTER VI

CARRIAGE OF CARGOES AND OIL FUELS

PART A

GENERAL PROVISIONS

Regulation 2

Cargo information

2. The following new paragraphs 4 to 6 are added after existing paragraph 3:
 - "4. In the case of cargo carried in a container, except for containers carried on a chassis or a trailer when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages as defined in regulation III/3, the gross mass according to paragraph 2.1 of this regulation shall be verified by the shipper, either by:
 - .1. weighing the packed container using calibrated and certified equipment; or

- .2. weighing all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other securing material to be packed in the container and adding the tare mass of the container to the sum of the single masses, using a certified method approved by the competent authority of the State in which packing of the container was completed.
5. The shipper of a container shall ensure the verified gross mass is stated in the shipping document. The shipping document shall be:
 - .1. signed by a person duly authorized by the shipper; and
 - .2. submitted to the master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance, as required by the master or his representative, to be used in the preparation of the ship stowage plan¹⁾.
6. If the shipping document, with regard to a packed container, does not provide the verified gross mass and the master or his representative and the terminal representative have not obtained the verified gross mass of the packed container, it shall not be loaded on to the ship.

CHAPTER XI-1

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

3. The following new regulation 7 is added after existing regulation 6:

"Regulation 7

Atmosphere testing instrument for enclosed spaces

Every ship to which chapter I applies shall carry an appropriate portable atmosphere testing instrument or instruments. As a minimum, these shall be capable of measuring concentrations of oxygen, flammable gases or vapours, hydrogen sulphide and carbon monoxide prior to entry into enclosed spaces. Instruments carried under other requirements may satisfy this regulation. Suitable means shall be provided for the calibration of all such instruments.

Appendix

Certificates

Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form C)

Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E)

4. Section 2 of the Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form C) and the Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E), is replaced with the following:

"2. Details of life-saving appliances

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided	Port Side	Starboard Side
2	Total number of davit launched lifeboats	.....	.....
2.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
2.2	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43 ¹⁾)
2.3	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.6)	.....	.....
2.4	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)	.....	.....
2.5	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)	.....	.....
2.6	Other lifeboats	.....	.....
2.6.1	Number	.....	.....
2.6.2	Type	.....	.....
3	Total number of free-fall lifeboats	.....	.....
3.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....

¹⁾ This document may be presented by means of EDP or EDI transmission techniques.

The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name, in capitals, of the person authorized to sign.

1		Port Side	Starboard Side
Total number of persons for which life-saving appliances are provided			
3.2	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.7)		.....
3.3	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)		.....
3.4	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)		.....
4	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above)		.....
4.1	Number of lifeboats fitted with searchlights		.....
5	Number of rescue boats		.....
5.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above		.....
6	Liferafts		.....
6.1	Those for which approved launching appliances are required		.....
6.1.1	Number of liferafts		.....
6.1.2	Number of persons accommodated by them		.....
6.2	Those for which approved launching appliances are not required		.....
6.2.1	Number of liferafts		.....
6.2.2	Number of persons accommodated by them		.....
6.3	Number of liferafts required by regulation III/31.1.4		.....
7	Number of lifebuoys		.....
8	Number of lifejackets		.....
9	Immersion suits		.....
9.1	Total number		.....
9.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets		.....
10	Number of anti-exposure suits		.....
11	Radio installations used in life-saving appliances		.....
11.1	Number of search and rescue locating devices		.....
11.1.1	Radar search and rescue transponders (SART)		.....
11.1.2	AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)		.....
11.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus		.....

1) Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998.

"

Resolutie MSC.386(94) van 21 november 2014

Bij resolutie MSC.386(94) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 21 november 2014 in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen. De Engelse tekst¹⁾ van de Resolutie en de wijzigingen luidt als volgt:

Resolution MSC.386(94)

(Adopted on 21 November 2014)

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended

The Maritime Safety Committee,

Recalling Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

¹⁾ De Arabische, de Chinese, de Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet opgenomen.

Het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift is nog niet ontvangen. In de tekst kunnen derhalve onjuistheden voorkomen, die in een volgend Tractatenblad zullen worden gecorrigeerd.

Recalling also article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

Recognizing the need to provide a mandatory framework for ships operating in polar waters due to the additional demands on ships, their systems and operation, which go beyond the existing requirements of the Convention, and other relevant binding IMO instruments,

Noting resolution MSC.385(94), by which the Committee adopted the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) with respect to its provisions for safety,

Noting also that the Marine Environment Protection Committee, at its sixty-seventh session, approved with a view to adoption, at its sixty-eighth session, amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, and that it will also consider for adoption the environmental protection provisions of the Polar Code,

Noting further the proposed amendments to the Convention to make use of the safety provisions of the Polar Code mandatory,

Having considered, at its ninety-fourth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. Adopts, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. Determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Secretary-General of the Organization their objections to the amendments;
3. Invites SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. Requests the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. Also requests the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended

A new chapter XIV is added after chapter XIII, as follows:

"CHAPTER XIV

SAFETY MEASURES FOR SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter:

1. *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction and parts I-A and II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and of the Marine Environment Protection Committee, as may be amended, provided that:
 - .1. amendments to the safety-related provisions of the introduction and part I-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I; and
 - .2. amendments to part I-B of the Polar Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure.
2. *Antarctic area* means the sea area south of latitude 60° S.
3. *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude

008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

4. *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.
5. *Ship constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.
6. *At a similar stage of construction* means the stage at which:
 - .1. construction identifiable with a specific ship begins; and
 - .2. assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

Regulation 2

Application

1. Unless expressly provided otherwise, this chapter applies to ships operating in polar waters, certified in accordance with chapter I.
2. Ships constructed before 1 January 2017 shall meet the relevant requirements of the Polar Code by the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after 1 January 2018.
3. In applying part I-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part I-B of the Polar Code.
4. This chapter shall not apply to ships owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only in Government non-commercial service. However, ships owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only in Government non-commercial service are encouraged to act in a manner consistent, so far as reasonable and practicable, with this chapter.
5. Nothing in this chapter shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

Regulation 3

Requirements for ships to which this chapter applies

1. Ships to which this chapter applies shall comply with the requirements of the safety-related provision of the introduction and with part I-A of the Polar Code and shall, in addition to the requirements of regulations I/7, I/8, I/9, and I/10, as applicable, be surveyed and certified, as provided for in that Code.
2. Ships to which this chapter applies holding a certificate issued pursuant to the provisions of paragraph 1 shall be subject to the control established in regulations I/19 and XI-1/4. For this purpose, such certificates shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

Regulation 4

Alternative design and arrangement

1. The goal of this regulation is to provide a methodology for alternative design and arrangements for structure, machinery, and electrical installations, fire safety and life-saving appliances and arrangements.
2. Structural arrangements, machinery and electrical installation, fire safety design and arrangement measures and as well as life-saving appliances and arrangements may deviate from the prescriptive requirements set out in chapters 3, 6, 7 and 8 of the Polar Code, provided that the alternative design and arrangements meet the intent of the goal and functional requirements concerned and provide an equivalent level of safety to the requirements in those chapters.
3. When alternative designs or arrangements deviate from the prescriptive requirements of chapters 3, 6, 7 and 8 of the Polar Code, an engineering analysis, evaluation and approval of the design and arrangements shall be carried out based on the guidelines approved by the Organization.

4. Any alternative designs or arrangement deviating from the prescriptive requirements shall be recorded in the Polar Ship Certificate and the ship's Polar Water Operational Manual, as required by the Polar Code, also defining the technical and operational measures and conditions for the allowed deviation.

Codes

Zie *Trb.* 2009, 84, *Trb.* 2011, 65, *Trb.* 2012, 141, *Trb.* 2013, 80, *Trb.* 2013, 249 en *Trb.* 2014, 199.

ESP-Code 2011

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.381(94) van 21 november 2014.⁵⁾

Verplichte meldingssystemen voor schepen

Zie *Trb.* 2009, 84, *Trb.* 2011, 65 en *Trb.* 2013, 80.

Verplichte standaarden voor schepen

Zie *Trb.* 2011, 65.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1983, 32 en rubriek J van *Trb.* 1983, 173, rubriek C en rubriek J van *Trb.* 1985, 155, rubriek J van *Trb.* 1986, 51, *Trb.* 1989, 42, *Trb.* 1989, 98, *Trb.* 1992, 24, *Trb.* 1992, 173, *Trb.* 1994, 19, *Trb.* 1994, 134, *Trb.* 1995, 236, *Trb.* 1996, 18, *Trb.* 1996, 128, *Trb.* 1996, 340, *Trb.* 1998, 155, *Trb.* 2005, 55 en rubriek C van *Trb.* 2006, 72, *Trb.* 2009, 84, *Trb.* 2009, 147, *Trb.* 2011, 65, *Trb.* 2012, 141, *Trb.* 2013, 80, *Trb.* 2013, 249 en *Trb.* 2014, 199.

In *Trb.* 1983, 173 dient in de vertaling een correctie te worden aangebracht.

Resolutie MSC.001(XLV) van 20 november 1981

Op blz. 520, in hoofdstuk II-1, deel C, voorschrift 28, eind tweede paragraaf, dient dezelfde voetnoot als aan het eind van de derde paragraaf, te worden ingevoegd.

In *Trb.* 1994, 19 dient in de vertaling een correctie te worden aangebracht.

Resolutie 1 van 9 november 1988

Op blz. 13, in hoofdstuk IV, deel A, voorschrift 2, paragraaf 1, eind subparagraaf .13, dient dezelfde voetnoot als aan het eind van subparagraaf .12, te worden ingevoegd.

In *Trb.* 2009, 84 dienen in de vertaling opnieuw correcties te worden aangebracht.

Resolutie MSC.216(82) van 8 december 2006, bijlage 1

Op blz. 169, in hoofdstuk III, voorschrift 20, paragraaf 4, eerste regel, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Resolutie MSC.216(82) van 8 december 2006, bijlage 2

Op blz. 228, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 22-1, eind derde regel, dient de voetnoot te worden geschrapt.

⁵⁾ De tekst van de Resolutie waarbij de wijziging van de Code is aangenomen, is niet opgenomen. Deze ligt ter inzage bij de bibliotheek van de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en is eveneens te vinden op: [http://www.imo.org/KnowledgeCentre/HowAndWhereToFindIMOInformation/IndexofIMOResolutions/Pages/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\).aspx](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/HowAndWhereToFindIMOInformation/IndexofIMOResolutions/Pages/Maritime-Safety-Committee-(MSC).aspx)

Resolutie MSC.216(82) van 8 december 2006, bijlage 3

Op blz. 237, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 21, paragraaf 5.1, subparagraaf .2, tweede regel, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2009, 147 dienen in de vertaling opnieuw correcties te worden aangebracht.

Resolutie MSC.269(85) van 4 december 2008, bijlage 1

Op blz. 23, in hoofdstuk II-2, deel C, voorschrift 9, paragraaf 7.1.1, subparagraaf .2, op een na laatste regel, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Resolutie MSC.269(85) van 4 december 2008, bijlage 2

Op blz. 28, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 19, paragraaf 3.6.1, einde eerste zin, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2013, 249 dient in de vertaling opnieuw een correctie te worden aangebracht.

Resolutie MSC.350(92) van 21 juni 2013

Op blz. 11, in hoofdstuk III, deel B, voorschrift 19, paragraaf 4.2, subparagraaf .5, dient een komma te worden ingevoegd na de zinsnede „besloten ruimten”.

De vertaling van de in *Trb.* 2014, 199 geplaatste wijzigingen luidt als volgt:

Resolutie MSC.365(93) van 22 mei 2014

Resolutie MSC.365(93)

(Aangenomen op 22 mei 2014)

Wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd

De Maritieme Veiligheidscommissie,

In herinnering brengend artikel 28(b) van het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie betreffende de taken van de Commissie,

Tevens in herinnering brengend artikel VIII(b) van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), 1974 (hierna te noemen „het Verdrag”), betreffende de wijzigingsprocedure die van toepassing is op de Bijlage bij het Verdrag, met uitzondering van de bepalingen van Hoofdstuk I daarvan,

Na bestudering, tijdens haar drieënnegentigste zitting, van wijzigingen van het Verdrag, voorgesteld en toegezonden overeenkomstig artikel VIII(b)(i) daarvan,

1. Neemt, overeenkomstig artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag, wijzigingen van het Verdrag aan, waarvan de tekst is vervat in de bijlage bij deze resolutie;
2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag, dat de genoemde wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 juli 2015, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragssluitende Regeringen bij het Verdrag, dan wel Verdragssluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen de wijzigingen kenbaar hebben gemaakt;
3. Nodigt de SOLAS-Verdragssluitende Regeringen uit er nota van te nemen dat, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vii)(2) van het Verdrag, de wijzigingen na hun aanvaarding in overeenstemming met paragraaf 2 hierboven, in werking treden op 1 januari 2016;
4. Verzoekt de Secretaris-Generaal, in overeenstemming met artikel VIII(b)(v) van het Verdrag, voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze resolutie en van de tekst van de in de bijlage vervatte wijzigingen te doen toekomen aan alle Verdragssluitende Regeringen bij het Verdrag;
5. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts afschriften van deze resolutie en de bijlage daarbij te doen toekomen aan Leden van de Organisatie die geen Verdragssluitende Regeringen bij het Verdrag zijn.

Bijlage

Wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd

HOOFDSTUK II-1

CONSTRUCTIE – STRUCTUUR, WATERDICHTHEID INDELING EN STABILITEIT, MACHINE-INSTALLATIES EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

DEEL C

MACHINE-INSTALLATIES

Voorschrift 29

Stuurinrichting

1. Aan het einde van de paragraaf 3.2 wordt de volgende tekst toegevoegd:

„wanneer het in de praktijk onuitvoerbaar is aan te tonen dat voldaan wordt aan dit vereiste tijdens beproevingen op zee waarbij het schip de grootst toegestane diepgang in zeewater heeft en een snelheid vooruit overeenkomend met het maximaal continu toerental van de hoofdmotor en de maximale schroefspoed volgens ontwerp, kan worden aangetoond dat schepen ongeacht hun bouwdatum, volgens een van de onderstaande methoden aan dit vereiste voldoen:

- .1. tijdens beproevingen op zee is het schip gelijklastig en is het roer volledig ondergedompeld waarbij het schip een snelheid vooruit heeft overeenkomend met het maximaal continu toerental van de hoofdmotor en de maximale schroefspoed volgens ontwerp; of
- .2. indien volledige onderdompeling van het roer niet mogelijk is tijdens beproevingen op zee, wordt een passende snelheid vooruit berekend aan de hand van het ondergedompelde oppervlak van het roer en de beoogde beladingstoestand tijdens de beproeving op zee. De berekende snelheid vooruit resulteert in een kracht en koppel die worden toegepast op de hoofdstuurinrichting die ten minste zo hoog zijn als ware deze beproefd bij een schip bij de grootst toegestane diepgang in zeewater en een snelheid vooruit overeenkomend met het maximaal continu toerental van de hoofdmotor en de maximale schroefspoed volgens ontwerp; of
- .3. de kracht en het koppel van het roer bij de beladingstoestand tijdens de beproeving op zee zijn op betrouwbare wijze voorspeld en geëxtrapoleerd naar de toestand van volledige belading van het schip. De snelheid van het schip komt overeen met het maximaal continu toerental van de hoofdmotor en de maximale schroefspoed volgens ontwerp;”

2. Het woord „en” aan het einde van de paragraaf 4.2 wordt geschrapt en de volgende tekst wordt toegevoegd:

„wanneer het in de praktijk onuitvoerbaar is aan te tonen dat voldaan wordt aan dit vereiste tijdens beproevingen op zee waarbij het schip de grootst toegestane diepgang in zeewater heeft en vooruit vaart op de helft van de snelheid overeenkomend met het maximaal continu toerental van de hoofdmotor en de maximale schroefspoed volgens ontwerp of met een snelheid van 7 knopen, met inbegrip van de schepen gebouwd vóór 1 januari 2009, naargelang welk het snelst is, kan worden aangetoond dat schepen ongeacht hun bouwdatum, volgens een van de onderstaande methoden aan dit vereiste voldoen:

- .1. tijdens beproevingen op zee is het schip gelijklastig en is het roer volledig ondergedompeld waarbij het schip vooruit vaart op de helft van de snelheid overeenkomend met het maximaal continu toerental van de hoofdmotor en de maximale schroefspoed volgens ontwerp of met een snelheid van 7 knopen, naargelang welk het snelst is; of
- .2. indien volledige onderdompeling van het roer niet mogelijk is tijdens beproevingen op zee, wordt een passende snelheid vooruit berekend aan de hand van het ondergedompelde oppervlak van het roer en de beoogde beladingstoestand tijdens de beproeving op zee. De berekende snelheid vooruit resulteert in een kracht en koppel die worden toegepast op de hulpstuurinrichting die ten minste zo hoog zijn als ware deze beproefd bij een schip bij de grootst toegestane diepgang in zeewater en op de helft van de snelheid vooruit overeenkomend met het maximaal continu toerental van de hoofdmotor en de maximale schroefspoed volgens ontwerp of met een snelheid van 7 knopen, naargelang welk het snelst is; of
- .3. de kracht en het koppel van het roer bij de beladingstoestand tijdens de beproeving op zee zijn op betrouwbare wijze voorspeld en geëxtrapoleerd naar de toestand van volledige belading van het schip; en”

HOOFDSTUK II-2

CONSTRUCTIE – BEVEILIGING TEGEN, OPSPORING EN BESTRIJDING VAN BRAND

DEEL A

ALGEMEEN

Voorschrift 1

Toepassing

3. De volgende drie nieuwe paragrafen worden toegevoegd na paragraaf 2.5:

- „2.6. Vrachtschepen voor voertuigen gebouwd vóór 1 januari 2016, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012, moeten voldoen aan paragraaf 2.2 van voorschrift 20-1, zoals aangenomen bij resolutie MSC.365(93).
- 2.7. Tankschepen gebouwd vóór 1 januari 2016, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012, moeten voldoen aan voorschrift 16.3.3, uitgezonderd 16.3.3.3.
- 2.8. De voorschriften 4.5.5.1.1 en 4.5.5.1.3 zijn van toepassing op schepen gebouwd op of na 1 januari 2002 maar vóór 1 januari 2016, en voorschrift 4.5.5.2.1 is van toepassing op alle schepen gebouwd vóór 1 januari 2016.”

Voorschrift 3

Omschrijvingen

4. De volgende drie nieuwe paragrafen worden toegevoegd na paragraaf 53:

- „54. *Brandklep*, voor de toepassing van voorschrift 9.7 aangenomen bij resolutie MSC.365(93), eventueel zoals gewijzigd, een klep aangebracht in een ventilatiekanaal die onder normale omstandigheden openstaat, waardoor er lucht door het kanaal kan stromen, en die bij brand gesloten wordt waardoor de luchtstroom in het kanaal onderbroken wordt om de verspreiding van vuur te beperken. De volgende begrippen kunnen in samenhang met de bovenstaande omschrijving worden gebruikt:
 - .1. *automatische brandklep*, een brandklep die uit zichzelf sluit bij blootstelling aan de producten van brand;
 - .2. *handbediende brandklep*, een brandklep die door de bemanning handmatig moet worden geopend of gesloten bij de klep zelf; en
 - .3. *op afstand bediende brandklep*, een brandklep die door de bemanning wordt gesloten via een regelenheid die zich op afstand van de bediende brandklep bevindt.
- 55. *Rookklep*, voor de toepassing van voorschrift 9.7 aangenomen bij resolutie MSC.365(93), eventueel zoals gewijzigd, een klep aangebracht in een ventilatiekanaal die onder normale omstandigheden openstaat, waardoor er lucht door het kanaal kan stromen, en die bij brand gesloten wordt waardoor de luchtstroom in het kanaal onderbroken wordt om de verspreiding van rook en hete gassen te beperken. Een rookklep hoeft niet bij te dragen aan de brandwerendheid van een schot dat door een ventilatiekanaal wordt doorboord. De volgende begrippen kunnen in samenhang met de bovenstaande omschrijving worden gebruikt:
 - .1. *automatische rookklep*, een rookklep die uit zichzelf sluit bij blootstelling aan rook of hete gassen;
 - .2. *handbediende rookklep*, een rookklep die door de bemanning handmatig moet worden geopend of gesloten bij de klep zelf; en
 - .3. *op afstand bediende rookklep*, een rookklep die door de bemanning wordt gesloten via een regelenheid die zich op afstand van de bediende klep bevindt.
- 56. *Vrachtschip voor voertuigen*, een vrachtschip met ro-ro-ruimten op meerdere dekken bestemd voor het vervoer van lege auto's en vrachtwagens als lading.”

DEEL B

VOORKOMING VAN BRAND EN EXPLOSIE

Voorschrift 4

Kans op ontsteking

5. Paragraaf 5.5 wordt vervangen door:

„5.5. Inert-gasinstallaties

5.5.1. Toepassing

5.5.1.1. Voor tankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer gebouwd op of na 1 juli 2002 maar vóór 1 januari 2016, moeten de ladingtanks worden beschermd door middel van een vast aangebrachte inert-gasinstallatie overeenkomstig de vereisten ver-

- vat in de Code inzake brandveiligheidssystemen, zoals aangenomen bij resolutie MSC.98(73), met dien verstande dat de Administratie andere gelijkwaardige systemen of voorzieningen kan aanvaarden, zoals omschreven in paragraaf 5.5.4.
- 5.5.1.2. Voor tankschepen met een draagvermogen van 8.000 ton of meer gebouwd op of na 1 januari 2016 die de in voorschrift 1.6.1 of 1.6.2 omschreven ladingen vervoeren, moeten de ladingtanks worden beschermd door middel van een vast aangebrachte inert-gasinstallatie, overeenkomstig de vereisten vervat in de Code inzake brandveiligheidssystemen, met dien verstande dat de Administratie andere gelijkwaardige systemen of voorzieningen kan aanvaarden, zoals omschreven in paragraaf 5.5.4.
- 5.5.1.3. Tankschepen waarop voor het schoonmaken van de ladingtanks gebruik wordt gemaakt van de methode van wassen met ruwe olie, moeten zijn voorzien van een inert-gasinstallatie die voldoet aan de Code inzake brandveiligheidssystemen en met vast aangebrachte tankwasmachines. Inert-gasinstallaties aangebracht op tankschepen die gebouwd zijn op of na 1 juli 2002 maar vóór 1 januari 2016 moeten evenwel voldoen aan de Code inzake brandveiligheidssystemen, zoals aangenomen bij resolutie MSC.98(73).
- 5.5.1.4. Tankschepen die moeten zijn voorzien van inert-gasinstallaties moeten voldoen aan de volgende bepalingen:
- .1. de ruimten van dubbele scheepswanden moeten zijn voorzien van geschikte verbindingen voor de toevoer van inert gas;
 - .2. wanneer ruimten van de scheepswand verbonden zijn met een vast aangebracht systeem voor de distributie van inert gas, moeten middelen aanwezig zijn om te beletten dat koolwaterstofgassen uit de ladingtanks via het systeem de ruimten van de dubbele scheepswand binnendringen; en
 - .3. wanneer dergelijke ruimten niet vast met een systeem voor de distributie van inert gas zijn verbonden, moeten geschikte middelen aanwezig zijn om aansluiting op de hoofdaanvoerleiding voor inert gas mogelijk te maken.
- 5.5.2. Inert-gasinstallaties van chemicaliëntankschepen en gastankschepen
- 5.5.2.1. De vereisten voor inert-gasinstallaties vervat in de Code inzake brandveiligheidssystemen behoeven niet te worden toegepast op chemicaliëntankschepen gebouwd vóór 1 januari 2016, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012, en alle gastankschepen:
- .1. wanneer deze de in voorschrift 1.6.1 bedoelde lading vervoeren, mits zij voldoen aan de door de Administratie overeenkomstig de door de Organisatie opgestelde richtlijnen vastgestelde vereisten voor inert-gasinstallaties op chemicaliëntankschepen; of
 - .2. wanneer deze ontvlambare lading vervoeren, anders dan ruwe olie of petroleumproducten, zoals de in de hoofdstukken 17 en 18 van de Internationale Code voor chemicaliën in bulk vermelde ladingen, mits de capaciteit van de tanks die voor het vervoer ervan worden gebruikt niet groter is dan 3000 m³ en de afzonderlijke spuitcapaciteiten van de tankwasmachines niet groter zijn dan 17,5 m³/u en de totale gecombineerde capaciteit van het aantal in gebruik zijnde machines in een ladingtank op geen enkel moment meer bedraagt dan 110 m³/u.
- 5.5.3. Algemene vereisten voor inert-gasinstallaties
- 5.5.3.1. De inert-gasinstallatie moet in staat zijn lege tanks inert te maken, van gassen te ontdoen en gasvrij te maken en het zuurstofgehalte van de atmosfeer in de ladingtanks op het vereiste niveau te handhaven.
- 5.5.3.2. Tankschepen die zijn voorzien van een vast aangebrachte inert-gasinstallatie moeten beschikken over een ullage-systeem van het gesloten type.
- 5.5.4. Vereisten voor gelijkwaardige systemen
- 5.5.4.1. De Administratie kan, na bestudering van de op het schip aanwezige voorzieningen en uitrusting, andere vast aangebrachte installaties aanvaarden, overeenkomstig voorschrift I/5 en paragraaf 5.5.4.3.
- 5.5.4.2. Voor tankschepen met een draagvermogen van 8.000 ton of meer, maar minder dan 20.000 ton, gebouwd op of na 1 januari 2016, kan de Administratie in plaats van vast aangebrachte installaties zoals vereist in paragraaf 5.5.4.1 andere gelijkwaardige voorzieningen of beschermingsmiddelen aanvaarden overeenkomstig voorschrift I/5 en paragraaf 5.5.4.3.
- 5.5.4.3. Gelijkwaardige systemen of voorzieningen moeten:
- .1. in staat zijn gevaarlijke ophopingen van explosieve mengsels in onbeschadigde ladingtanks gedurende normaal bedrijf tijdens de gehele ballastreis en tijdens de noodzakelijke werkzaamheden in de tanks te voorkomen; en
 - .2. zodanig zijn ontworpen dat het gevaar van ontsteking door het ontstaan van statische elektriciteit vanuit de installatie zelf tot een minimum wordt beperkt."

Insluiting van brand

6. Paragraaf 7 wordt vervangen door:

„7. Ventilatiesystemen

(Deze paragraaf is van toepassing op schepen gebouwd op of na 1 januari 2016)

7.1. Algemeen

7.1.1. Ventilatiekanalen, met inbegrip van enkelwandige en dubbelwandige kanalen, moeten zijn vervaardigd van staal of vergelijkbaar materiaal, uitgezonderd korte flexibele aansluitbuizen van ten hoogste 600 mm waarmee ventilatoren op de kanalen worden aangesloten in ruimten voor luchtbehandeling. Tenzij uitdrukkelijk anderszins vermeld in paragraaf 7.1.6 moet elk ander materiaal gebruikt bij de vervaardiging van kanalen, met inbegrip van isolatie, eveneens onbrandbaar te zijn. Korte stukken van kanalen die over het algemeen niet langer zijn dan 2 m en waarvan de vrije dwarsdoorsnede-oppervlakte⁶⁾ niet meer dan 0,02 m² bedraagt, behoeven echter niet van staal of vergelijkbaar materiaal te zijn, mits aan de onderstaande vereisten wordt voldaan:

- .1. de kanalen moeten zijn vervaardigd van onbrandbaar materiaal dat aan de binnen- en buitenzijde voorzien kan zijn van membranen met een laag vlamverspreidend vermogen en waarvan het oppervlak bij de gebruikte dikte in alle gevallen een calorische waarde mag hebben van ten hoogste 45 MJ/m²;
- .2. de kanalen mogen alleen worden gebruikt aan het eind van het ventilatiesysteem; en
- .3. de kanalen mogen zich, langs het kanaal gemeten, niet minder dan 600 mm vanaf een doorboring in een schot van klasse „A” of „B”, doorlopende plafonds van klasse „B” daaronder begrepen, bevinden.

7.1.2. De volgende voorzieningen moeten worden beproefd in overeenstemming met de Code inzake beproevingsprocedures voor brandwerendheid:

- .1. brandkleppen, met inbegrip van de bijbehorende bedieningsmiddelen; beproeving is echter niet vereist voor kleppen in het lager gelegen uiteinde van het kanaal in afvoerkanalen van kooktoestellen in kombuizen, die van staal moeten zijn en in staat moeten zijn de trek in het kanaal tegen te houden; en
- .2. kanaaldoorboringen van schotten van klasse „A”. Indien stalen moffen rechtstreeks op ventilatiekanalen zijn bevestigd door middel van vastgeklonken of geschroefde flenzen of lassen, is de beproeving echter niet vereist.

7.1.3. Brandkleppen moeten gemakkelijk toegankelijk zijn. Wanneer brandkleppen achter plafonds of beschietingen zijn aangebracht, moeten deze plafonds of beschietingen worden voorzien van een inspectieluik waarop het identificatienummer van de brandklep is vermeld. Het identificatienummer van de brandklep moet eveneens op eventueel voorziene afstandsbedieningen zijn vermeld.

7.1.4. Ventilatiekanalen moeten zijn voorzien van luiken voor inspectie en reiniging. De luiken moeten in de nabijheid van de brandkleppen zijn aangebracht.

7.1.5. De hoofdin- en uitlaten van ventilatiesystemen moeten buiten de ruimten die worden geventileerd, kunnen worden gesloten. De afsluitlemmingen moeten gemakkelijk toegankelijk zijn en duidelijk van een vaste markering zijn voorzien; voorts moet de bedrijfsstand van de afsluiting erop staan aangegeven.

7.1.6. Brandbare pakkingen in geflensde ventilatiekanalen zijn niet toegestaan binnen 600 mm van openingen in schotten van klasse „A” of „B” en in kanalen die van klasse „A” moeten zijn.

7.1.7. Er worden geen ventilatieopeningen of luchtbalanskanalen tussen twee afgesloten ruimten aangebracht, uitgezonderd zoals toegestaan door de paragrafen 4.1.2.1 en 4.2.3.

7.2. Plaatsing van kanalen

7.2.1. De ventilatiesystemen voor machineruimten van categorie „A”, voertuigruimten, ro-ro-ruimten, ruimten van bijzondere aard en laadruimten moeten, in de regel, gescheiden zijn van elkaar en van de ventilatiesystemen die andere ruimten bedienen. De kombuisventilatiesystemen op vrachtschepen met een brutotonnage van minder dan 4000 ton en op passagiersschepen die niet meer dan 36 passagiers vervoeren, behoeven echter niet volledig gescheiden te zijn van andere ventilatiesystemen, maar mogen worden bediend door middel van aparte kanalen van een ventilatie-eenheid die andere ruimten bedient. In een dergelijk geval moet in het kombuisventilatiekanaal in de nabijheid van de ventilatie-eenheid een automatische brandklep worden geïnstalleerd.

⁶⁾ Onder de term „vrije dwarsdoorsnede-oppervlakte” wordt - zelfs bij van tevoren geïsoleerde kanalen - verstaan, de oppervlakte berekend op basis van de binnenafmetingen van het kanaal zelf en niet van de isolatie.

- 7.2.2. Ventilatiekanalen voor machineruimten van categorie „A”, kombuizen, voertuigruimten, ro-ro-ruimten of ruimten van bijzondere aard mogen niet door ruimten voor accommodatie, dienst-ruimten of controlestations worden gevoerd, tenzij deze voldoen aan de voorwaarden vervat in paragraaf 7.2.4.
- 7.2.3. Ventilatiekanalen voor de ventilatie van ruimten voor accommodatie, dienst-ruimten of controlestations, mogen niet door machineruimten van categorie „A”, kombuizen, voertuigruimten, ro-ro-ruimten of ruimten van bijzondere aard worden gevoerd, tenzij deze voldoen aan de voorwaarden vervat in paragraaf 7.2.4.
- 7.2.4. Voor zover toegestaan door de paragrafen 7.2.2 en 7.2.3 moeten de kanalen hetzij:
- .1. zijn vervaardigd van staal met een dikte van ten minste 3 mm voor kanalen met een vrije dwarsdoorsnede-oppervlakte van minder dan 0,075 m², ten minste 4 mm voor kanalen met een vrije dwarsdoorsnede-oppervlakte tussen 0,075 m² en 0,45 m², en ten minste 5 mm voor kanalen met een vrije dwarsdoorsnede-oppervlakte van meer dan 0,45 m²;
 - .2. deugdelijk ondersteund en verstijfd zijn;
 - .3. zijn voorzien van automatische brandkleppen dichtbij de scheidingswanden die zij doorboren; en
 - .4. zijn geïsoleerd volgens de norm voor klasse „A-60” vanaf de ruimten die zij bedienen tot een punt dat ten minste 5 m voorbij iedere brandklep is gelegen;
- of
- .1. zijn vervaardigd van staal in overeenstemming met de paragrafen 7.2.4.1.1 en 7.2.4.1.2; en
 - .2. zijn geïsoleerd volgens de norm voor klasse „A-60” over de gehele lengte waarmee zij worden gevoerd door ruimten, behalve voor kanalen die worden gevoerd door ruimten van categorie 9 of 10 zoals omschreven in paragraaf 2.2.3.2.2.
- 7.2.5. Voor de toepassing van de paragrafen 7.2.4.1.4 en 7.2.4.2.2 moeten de kanalen aan de buitenkant over de dwarsdoorsnede-oppervlakte geïsoleerd zijn. Kanalen die zich buiten maar wel naast de aangegeven ruimte bevinden en daarmee een of meer oppervlakken delen, worden geacht door de aangegeven ruimte te worden gevoerd en moeten worden geïsoleerd over het oppervlak dat zij delen met de ruimte tot een afstand van 450 mm na het kanaal.
- 7.2.6. Wanneer het noodzakelijk is dat een ventilatiekanaal door een verticaal hoofdbrandschot wordt gevoerd, moet naast het schot een automatische brandklep worden aangebracht. De brandklep moet tevens met de hand gesloten kunnen worden vanaf beide zijden van het schot. De bedieningsplaats moet gemakkelijk toegankelijk zijn en zeer duidelijk zijn aangegeven. Het kanaal tussen het schot en de klep moet zijn vervaardigd van staal in overeenstemming met de paragrafen 7.2.4.1.1 en 7.2.4.1.2 en de isolatie ervan moet ten minste dezelfde brandwerendheid hebben als het schot dat door het kanaal wordt doorboord. De klep moet aan ten minste één kant van het schot zijn voorzien van een zichtbare standaardwijzer die de bedrijfsstand van de klep aangeeft.
- 7.3. Specifieke aspecten van brandkleppen en kanaaldoorboringen
- 7.3.1. Kanalen die door schotten van klasse „A” worden gevoerd moeten aan de volgende vereisten voldoen:
- .1. wanneer een dun geplateerd kanaal met een vrije dwarsdoorsnede-oppervlakte van 0,02 m² of minder door schotten van klasse „A” wordt gevoerd, moeten de openingen worden voorzien van een stalen mof met een dikte van ten minste 3 mm en een lengte van ten minste 200 mm, bij voorkeur verdeeld in 100 mm aan elke zijde van een schot of, in geval van een dek, volledig gelegd aan de onderzijde van de doorboorde dekken;
 - .2. wanneer ventilatiekanalen met een vrije dwarsdoorsnede-oppervlakte van meer dan 0,02 m² maar ten hoogste 0,075 m² door schotten van klasse „A” worden gevoerd, moeten de openingen worden bekleed met stalen moffen. De kanalen en moffen moeten een dikte van ten minste 3 mm en een lengte van ten minste 900 mm hebben. Bij doorvoeringen door schotten moet deze lengte waar mogelijk worden verdeeld in 450 mm aan weerszijden van het schot. Deze kanalen of ommantelingskokers moeten zijn voorzien van brandisolatie. De isolatie moet ten minste dezelfde brandwerendheid hebben als het schot waardoor het kanaal wordt gevoerd; en
 - .3. automatische brandkleppen moeten worden geplaatst in alle kanalen met een vrije dwarsdoorsnede-oppervlakte van meer dan 0,075 m² die door schotten van klasse „A” worden gevoerd. Elke klep moet dichtbij het doorboorde schot worden geplaatst en het kanaal tussen de klep en het doorboorde schot moet van staal zijn vervaardigd in overeenstemming met de paragrafen 7.2.4.2.1 en 7.2.4.2.2. De brandklep moet automatisch werken, maar moet tevens aan beide zijden van het schot met de hand kunnen worden gesloten. De klep moet zijn voorzien van een zichtbare standaardwijzer die de bedrijfsstand van de klep aangeeft. Brandkleppen zijn echter niet vereist indien kanalen door ruimten worden gevoerd die zijn omsloten door schotten van klasse „A” en die niet door deze kanalen worden bediend, mits deze kanalen dezelfde brandwerendheid hebben als de schotten welke zij doorboren. Een kanaal met een dwarsdoorsnede-oppervlakte van meer dan 0,075 m² dat door een schot van klasse „A” wordt gevoerd, mag niet in kleinere stukken worden verdeeld en na doorvoering weer tot het oorspronkelijke kanaal worden samengevoegd teneinde de door dit voorschrift vereiste installatie van de klep te omzeilen.

- 7.3.2. Ventilatiekanalen waarvan de vrije dwarsdoorsnede-oppervlakte meer dan 0,02 m² bedraagt, die door schotten van klasse „B” worden gevoerd, moeten zijn voorzien van stalen moffen die een lengte van ten minste 900 mm moeten hebben, bij voorkeur verdeeld in 450 mm aan iedere zijde van het schot, tenzij het kanaal over deze hele lengte is vervaardigd van staal.
- 7.3.3. Alle brandkleppen moeten met de hand bediend kunnen worden. De kleppen moeten rechtstreeks mechanisch kunnen worden ontgrendeld of, bij wijze van alternatief, via elektrische, hydraulische of pneumatische bediening worden gesloten. Alle kleppen moeten aan beide zijden van het schot met de hand kunnen worden bediend. Automatische brandkleppen, met inbegrip van kleppen die op afstand kunnen worden bediend, moeten een bedrijfszeker mechanisme hebben dat de klep bij brand sluit zelfs wanneer de stroomvoorziening of hydraulische of pneumatische druk wegvallen. Op afstand bediende brandkleppen moeten met de hand kunnen worden geopend bij de klep zelf.
- 7.4. Ventilatiesystemen op passagiersschepen die meer dan 36 passagiers vervoeren
- 7.4.1. Naast de vereisten in de onderdelen 7.1, 7.2 en 7.3 moet het ventilatiesysteem van een passagiersschip dat meer dan 36 passagiers vervoert tevens voldoen aan de volgende vereisten.
- 7.4.2. In het algemeen moeten de ventilatoren zo geplaatst zijn, dat de ventilatiekanalen voor de verschillende ruimten binnen een verticale hoofdsectie blijven.
- 7.4.3. Ingesloten trapruimten moeten worden bediend door een onafhankelijk ventilator- en kanalenstelsel (afvoer- en toevoer) dat geen andere ruimten in de ventilatiesystemen bedient.
- 7.4.4. Een kanaal, ongeacht de dwarsdoorsnede ervan, dat meer dan één tussendekse ruimte voor accommodatie, dienstruimte of controlestation bedient, moet dichtbij de plaats waar elk dek met deze ruimten wordt doorboord worden voorzien van automatische rookkleppen. Deze rookkleppen moeten met de hand gesloten kunnen worden vanaf het beveiligde dek boven de klep. Wanneer een ventilator meer dan één tussendekse ruimte bedient via afzonderlijke kanalen binnen een verticale hoofdsectie, waarbij elk kanaal één tussendekse ruimte bedient, moet elk kanaal zijn voorzien van een handbediende rookklep die dichtbij de ventilator is aangebracht.
- 7.4.5. Verticale kanalen moeten, indien nodig, worden geïsoleerd zoals vereist in de tabellen 9.1 en 9.2. Kanalen moeten worden geïsoleerd zoals vereist voor de dekken tussen de ruimte die zij bedienen en de ruimte die wordt overwogen, naargelang van toepassing.
- 7.5. Afvoerkanalen van kooktoestellen in de kombuis
- 7.5.1. *Vereisten voor passagiersschepen die meer dan 36 passagiers vervoeren*
- 7.5.1.1. Naast de vereisten in de onderdelen 7.1, 7.2 en 7.3 moeten afvoerkanalen van kooktoestellen in de kombuis worden vervaardigd in overeenstemming met de paragrafen 7.2.4.2.1 en 7.2.4.2.2 en in de accommodatieruimten, dienstruimten of controlestations waardoor zij worden gevoerd over de gehele lengte worden geïsoleerd volgens „A-60”-norm. De kanalen moeten tevens worden voorzien van:
- .1. een vetvanger die gemakkelijk kan worden verwijderd voor schoonmaakdoeleinden, tenzij er een ander goedgekeurd vetverwijderingssysteem is aangebracht;
 - .2. een brandklep aangebracht in het lager gelegen uiteinde van het kanaal bij de aansluiting tussen het kanaal en de afzuigkap van de kooktoestellen die automatisch en op afstand bediend kan worden en, in aanvulling daarop, een op afstand bediende brandklep aangebracht in het hoger gelegen uiteinde van het kanaal dichtbij de uitlaatopening van het kanaal;
 - .3. een vast aangebrachte inrichting om een brand in het kanaal te blussen;
 - .4. voorzieningen voor het op afstand stopzetten van de afzuigventilatoren en toevoer-ventilatoren, en voor het in werking stellen van de brandkleppen bedoeld in paragraaf 7.5.1.1.2 en van de brandblusinstallatie; deze voorzieningen moeten worden aangebracht dichtbij de toegang tot de kombuis. Wanneer een installatie met meerdere aftakkingen is geïnstalleerd, moet bij bovengenoemde voorzieningen een middel zijn aangebracht om op afstand alle aftakkingen die via hetzelfde hoofdkanaal afvoeren, te sluiten voordat een blusstof in de installatie wordt gevoerd; en
 - .5. op geschikte plaatsen aangebrachte luiken voor inspectie en reiniging, met inbegrip van een luik dichtbij de afzuigventilator en een in het lager gelegen uiteinde waar het vet verzameld wordt.
- 7.5.1.2. Afvoerkanalen van kooktoestellen op open dekken moeten voldoen aan de desbetreffende vereisten van paragraaf 7.5.1.1, naargelang welke van toepassing is, wanneer deze voeren door accommodatieruimten of ruimten met brandbare materialen.
- 7.5.2. *Vereisten voor vrachtschepen en passagiersschepen die niet meer dan 36 passagiers vervoeren*
- Wanneer afvoerkanalen van kooktoestellen in de kombuis door accommodatieruimten of ruimten met brandbare materialen worden gevoerd, moeten ze worden vervaardigd in overeenstemming met de paragrafen 7.2.4.1.1 en 7.2.4.1.2. Elk afvoerkanaal moet zijn voorzien van:
- .1. een vetvanger die gemakkelijk kan worden verwijderd voor reiniging;
 - .2. een automatische en op afstand bediende brandklep in het lager gelegen uiteinde van het kanaal bij de aansluiting tussen het kanaal en de afzuigkap van de kooktoestellen en, in aan-

- vulling daarop, een op afstand bediende brandklep in het hoger gelegen uiteinde van het kanaal dichtbij de uitlaatopening van het kanaal;
 - .3. een inrichting voor het stopzetten van de afzuig- en toevoerventilatoren, die vanuit de kom-buis kan worden bediend; en
 - .4. een vast aangebrachte inrichting om een brand in het kanaal te blussen.
- 7.6. Ventilatiekamers die machineruimten van categorie A bedienen waarin inwendige verbrandingsmo-toren aanwezig zijn
- 7.6.1. Wanneer een ventilatiekamer slechts een aangrenzende machineruimte bedient en er geen brandschot is tussen de ventilatiekamer en de machineruimte, moet de voorziening voor het sluiten van het ventilatiekanaal of de ventilatiekanalen die de machineruimte bedienen zich buiten de ventilatiekamer en de machineruimte bevinden.
- 7.6.2. Wanneer een ventilatiekamer zowel een machineruimte als andere ruimten bedient en geschei-den is van de machineruimte door een schot van klasse „A-0”, met inbegrip van doorboringen, mag de voorziening voor het sluiten van het ventilatiekanaal of de ventilatiekanalen zich in de ventilatiekamer bevinden.
- 7.7. Ventilatiesystemen voor wasserijen op passagiersschepen die meer dan 36 passagiers vervoeren
De afvoerkanalen van wasserijen en droogkamers van categorie (13) zoals omschreven in paragraaf 2.2.3.2.2 moeten zijn voorzien van:
- .1. filters die gemakkelijk kunnen worden verwijderd voor reiniging;
 - .2. een brandklep in het lager gelegen uiteinde van het kanaal die automatisch en op afstand wordt bediend;
 - .3. voorzieningen voor het binnen de ruimte zelf op afstand stopzetten van de afzuig- en toevoerven-tilatoren en voor bediening van de brandklep bedoeld in paragraaf 7.7.2; en
 - 4. op geschikte plaatsen aangebrachte luiken voor inspectie en reiniging.”

Voorschrift 10

Brandbestrijding

7. Paragraaf 1 wordt vervangen door:

„1. Doel

- 1.1. Het doel van dit voorschrift is een brand te bestrijden en onverwijld te blussen in de ruimte waarin deze is ontstaan, uitgezonderd in het geval van paragraaf 1.2. Hiertoe moet aan de volgende func-tionele vereisten worden voldaan:
 - .1. er moeten vaste brandblusinstallaties worden aangebracht, waarbij voldoende rekening is ge-houden met de kans op uitbreiding van de brand naar de beveiligde ruimten; en
 - .2. brandblusmiddelen moeten bedrijfsklaar beschikbaar zijn.
- 1.2. Voor laadruimten voor open-top containers en gebieden aan dek waar containers worden geplaatst aan boord van schepen ontworpen om containers te vervoeren op of boven het aan weer en wind blootgestelde dek, gebouwd op of na 1 januari 2016, moeten inrichtingen voor brandbescherming worden voorzien om de brand in te sluiten in de ruimte of het gebied waar deze is ontstaan en de aangrenzende ruimten te koelen om verspreiding van de brand en beschadiging van de constructie te voorkomen.

8. In paragraaf 2.1.3 worden de woorden „anders dan vrachtschepen die onder paragraaf 7.3.2 vallen” inge-voegd tussen de woorden „vrachtschepen” en „behoeft deze diameter”.

9. In paragraaf 2.2.4.1.2 worden de woorden „anders dan een vrachtschip dat onder paragraaf 7.3.2 valt” ingevoegd tussen de woorden „een vrachtschip” en „de vereiste”.

De volgende nieuwe paragraaf wordt toegevoegd na paragraaf 7.2:

„7.3. *Brandbestrijding bij schepen gebouwd op of na 1 januari 2016 die ontworpen zijn om containers te ver-voeren op of boven het aan weer en wind blootgestelde dek*

- 7.3.1. Schepen moeten, in aanvulling op de uitrusting en voorzieningen vereist in de paragrafen 1 en 2, ten minste zijn voorzien van een watermistbluslans.
 - 7.3.1.1. De watermistbluslans moet bestaan uit een slang en een mondstuk waarmee een contai-nerwand kan worden doorboord en waarmee, mits aangesloten op de hoofdbrandbluslei-ding, een watermist kan worden verneveld in een afgesloten ruimte (container, etc.).
- 7.3.2. Schepen die zijn ontworpen om vijf of meer lagen containers te vervoeren op of boven het aan weer en wind blootgestelde dek, moeten, in aanvulling op de vereisten van paragraaf 7.3.1, mobiele watermonitoren aan boord hebben, op de volgende wijze:
 - .1. schepen met een breedte van minder dan 30 m: ten minste twee mobiele watermonitoren; of
 - .2. schepen met een breedte van 30 m of meer: ten minste vier mobiele watermonitoren.
 - 7.3.2.1. De mobiele watermonitoren, alle benodigde slangen, toebehoren en vereiste bevesti-gingsmaterialen moeten gereed voor gebruik worden bewaard op een locatie, niet zijnde de laadruimte, die bij brand in de laadruimten waarschijnlijk niet wordt afgesneden.
 - 7.3.2.2. Er moeten voldoende brandkranen aanwezig zijn zodat:

- .1. alle voorziene mobiele watermonitoren gelijktijdig bediend kunnen worden zodat effectieve watergordijnen kunnen worden gecreëerd voor en achter elke containerrij;
 - .2. de in paragraaf 2.1.5.1 vereiste twee waterstralen kunnen worden geleverd met de in paragraaf 2.1.6 vereiste druk; en
 - .3. elk van de vereiste mobiele watermonitoren kan worden gevoed door afzonderlijke brandkranen met de druk die nodig is om de bovenste laag containers op het dek te bereiken.
- 7.3.2.3. De mobiele watermonitoren kunnen worden gevoed door de hoofdbrandblusleiding, mits de capaciteit van de brandbluspompen en de diameter van de hoofdbrandblusleiding toereikend zijn om de mobiele watermonitoren en de twee waterstralen uit de brandslangen met de vereiste druk tegelijkertijd te kunnen bedienen. Indien gevaarlijke stoffen worden vervoerd, moet de capaciteit van de brandbluspompen en de diameter van de hoofdbrandblusleiding tevens voldoen aan voorschrift 19.3.1.5, voor zover van toepassing op laadruimten aan dek.
- 7.3.2.4. De operationele prestaties van elke mobiele watermonitor moeten tijdens het eerste onderzoek aan boord van het schip worden getest, zulks ten genoegen van de Administratie. Uit de test moet blijken dat:
- .1. de mobiele watermonitor veilig kan worden bevestigd aan de structuur van het schip waardoor een veilige en effectieve werking wordt gewaarborgd; en
 - .2. de straal uit de watermonitor de bovenste containerlaag kan bereiken wanneer alle vereiste watermonitoren en waterstralen uit brandblusslangen tegelijkertijd worden bediend.

DEEL D

ONTSNAPPING

Voorschrift 13

Voorzieningen voor ontsnapping

11. De volgende twee nieuwe paragrafen worden toegevoegd na paragraaf 4.1.4:

„4.1.5. *Schuin opgestelde ladders en trappen*

Bij schepen gebouwd op of na 1 januari 2016 moeten alle schuin opgestelde ladders/trappen die zijn aangebracht om te voldoen aan paragraaf 4.1.1 en open treden hebben, zich in machineruimten bevinden die onderdeel zijn van ontsnappingsroutes of daartoe toegang bieden, maar zich niet in een beschermde ingesloten ruimte bevinden, van staal zijn vervaardigd. Deze ladders/trappen moeten worden voorzien van stalen afschermingen die aan de onderzijde worden bevestigd om ontsnappende bemanningsleden te beschermen tegen hitte en vlammen van onderaf.

4.1.6. *Ontsnapping uit hoofdwerkplaatsen in machineruimten*

Bij schepen gebouwd op of na 1 januari 2016 moeten twee voorzieningen voor ontsnapping aanwezig zijn vanuit de hoofdwerkplaats in een machineruimte. Ten minste een van deze ontsnappingsroutes moet ononderbroken bescherming tegen brand bieden tot aan een veilige plaats buiten de machineruimte.”

12. De volgende drie nieuwe paragrafen worden toegevoegd na paragraaf 4.2.3:

„4.2.4. *Schuin opgestelde ladders en trappen*

Bij schepen gebouwd op of na 1 januari 2016 moeten alle schuin opgestelde ladders/trappen die zijn aangebracht om te voldoen aan paragraaf 4.2.1 en open treden hebben, zich in machineruimten bevinden die onderdeel zijn van ontsnappingsroutes of daartoe toegang bieden, maar zich niet in een beschermde ingesloten ruimte bevinden, van staal zijn vervaardigd. Deze ladders/trappen moeten worden voorzien van stalen afschermingen die aan de onderzijde worden bevestigd om ontsnappende bemanningsleden te beschermen tegen hitte en vlammen van onderaf.

4.2.5. *Ontsnapping uit controlekamers voor machines in machineruimten van categorie „A”*

Bij schepen gebouwd op of na 1 januari 2016 moeten twee voorzieningen voor ontsnapping aanwezig zijn vanuit in een machineruimte aanwezige controlekamer. Ten minste een van deze ontsnappingsroutes moet ononderbroken bescherming tegen brand bieden tot aan een veilige plaats buiten de machineruimte.

4.2.6. *Ontsnapping uit hoofdwerkplaatsen in machineruimten van categorie „A”*

Bij schepen gebouwd op of na 1 januari 2016 moeten twee voorzieningen voor ontsnapping aanwezig zijn vanuit de hoofdwerkplaats in een machineruimte. Ten minste een van deze ontsnappingsroutes moet ononderbroken bescherming tegen brand bieden tot aan een veilige plaats buiten de machineruimte.”

DEEL E

OPERATIONELE EISEN

Voorschrift 16

Bedrijfsvoering

13. De volgende nieuwe paragraaf wordt toegevoegd na paragraaf 3.2:

„3.3. Bediening van een inert-gasinstallatie

- 3.3.1. De inert-gasinstallatie voor tankschepen vereist in overeenstemming met voorschrift 4.5.5.1 moet zodanig worden bediend dat de atmosfeer in de ladingtanks niet-ontvlambaar wordt gemaakt en gehouden, behalve wanneer deze tanks gasvrij moeten zijn.
- 3.3.2. Niettegenstaande het bovenstaande mag, voor chemicaliëntankschepen, de toepassing van inert gas plaatsvinden nadat de ladingtank is geladen, maar voorafgaande aan het lossen en moet worden toegepast totdat de ladingtank is ontdaan van alle ontvlambare dampen voorafgaand aan het gasvrij maken. Uit hoofde van deze bepaling wordt alleen stikstof als inert gas aanvaard.
- 3.3.3. Niettegenstaande voorschrift 1.2.2.2 zijn de bepalingen van deze paragraaf uitsluitend van toepassing op tankschepen gebouwd op of na 1 januari 2016. Indien het zuurstofgehalte van het inert gas hoger wordt dan 5 volumeprocent, moet onmiddellijk actie worden ondernomen om de gaskwaliteit te verbeteren. Tenzij de kwaliteit van het gas verbetert worden alle activiteiten in de ladingtanks waarnaar inert gas wordt gevoerd opgeschort om te voorkomen dat er lucht in de ladingtanks wordt gezogen, wordt de gasregelklep, indien aanwezig, gesloten en wordt het gas dat niet aan de specificaties voldoet naar de atmosfeer afgevoerd.
- 3.3.4. Wanneer de inert-gasinstallatie niet kan voldoen aan de vereisten van paragraaf 16.3.3.1 en vastgesteld is dat reparatie in de praktijk onuitvoerbaar is, mag het lossen van de lading en schoonmaken van de ladingtanks die inert gemaakt moeten worden pas worden hervat wanneer passende noodprocedures zijn gevolgd, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.”

DEEL G

BIJZONDERE VEREISTEN

Voorschrift 20

Beveiliging van voertuigruimten, ruimten van bijzondere aard en ro-ro-ruimten

14. In paragraaf 3.1.4.2 worden de woorden „9.7.2.1.1 en 9.7.2.1.2” vervangen door „9.7.2.4.1.1 en 9.7.2.4.1.2”

Nieuw voorschrift 20-1 – Vereisten voor vrachtschepen voor voertuigen die als lading motorvoertuigen vervoeren die samengeperste waterstof of aardgas in hun tanks hebben voor de eigen aandrijving

15. Het volgende nieuwe voorschrift 20-1 wordt toegevoegd na voorschrift 20:

Voorschrift 20-1

Vereisten voor vrachtschepen voor voertuigen die als lading motorvoertuigen vervoeren die samengeperste waterstof of aardgas in hun tanks hebben voor de eigen aandrijving

1. Doel

Het doel van dit voorschrift is aanvullende veiligheidsmaatregelen te bieden ter ondersteuning van de brandveiligheidsdoelen van dit hoofdstuk voor vrachtschepen voor voertuigen met voertuig- en ro-ro-ruimten bestemd voor het vervoer van motorvoertuigen die samengeperste waterstof of samengeperst aardgas in hun tanks hebben voor de eigen aandrijving.

2. Toepassing

- 2.1. In aanvulling op de vereisten van voorschrift 20, naargelang van toepassing, moeten voertuigruimten van vrachtschepen voor voertuigen gebouwd op of na 1 januari 2016 bestemd voor het vervoer van motorvoertuigen die samengeperste waterstof of samengeperst aardgas in hun tanks hebben voor de eigen aandrijving, voldoen aan de vereisten van de paragrafen 3 tot en met 5 van dit voorschrift.
- 2.2. In aanvulling op de vereisten van voorschrift 20, naargelang van toepassing, moeten vrachtschepen voor voertuigen gebouwd vóór 1 januari 2016, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012, voldoen aan de vereisten van paragraaf 5 van dit voorschrift.

3. Vereisten voor ruimten bestemd voor het vervoer van motorvoertuigen die samengeperst aardgas in hun tanks hebben voor de eigen aandrijving

- 3.1. Elektrische apparatuur en bekabeling
Alle elektrische apparatuur en bekabeling moet van een type zijn dat gecertificeerd is voor veilig gebruik in ontplofbare mengsels van methaan en lucht.
 - 3.2. Ventilatie
 - 3.2.1. Indien elektrische apparatuur en bekabeling worden aangebracht in een ventilatiekanaal, moeten deze zijn gecertificeerd voor veilig gebruik in ontplofbare mengsels van methaan en lucht.
 - 3.2.2. De ventilatoren moeten zo zijn uitgevoerd dat de mogelijkheid van ontsteking van mengsels van methaan en lucht wordt voorkomen. De in- en uitlaatopeningen voor de ventilatie moeten zijn afgeschermd door hiertoe geschikte gaasroosters.
 - 3.3. Andere ontstekingsbronnen
Andere apparatuur die een ontstekingsbron van mengsels van methaan en lucht zou kunnen vormen, is niet toegestaan.
4. Vereisten voor ruimten bedoeld voor het vervoer van motorvoertuigen die samengeperste waterstof in hun tank hebben voor de eigen aandrijving.
 - 4.1. Elektrische apparatuur en bekabeling
Alle elektrische apparatuur en bekabeling moet van een type zijn dat gecertificeerd is voor veilig gebruik in ontplofbare mengsels van waterstof en lucht.
 - 4.2. Ventilatie
 - 4.2.1. Indien elektrische apparatuur en bekabeling worden aangebracht in een ventilatiekanaal, moeten deze zijn gecertificeerd voor veilig gebruik in ontplofbare mengsels van waterstof en lucht; de uitlaat van een afzuigkanaal moet op een veilige plaats zijn gelegen, ten opzichte van andere mogelijke ontstekingsbronnen.
 - 4.2.2. De ventilatoren moeten zo zijn ontworpen dat de mogelijkheid van ontsteking van ontvlambare mengsels van waterstof en lucht wordt voorkomen. De in- en uitlaatopeningen voor de ventilatie moeten zijn afgeschermd door hiertoe geschikte gaasroosters.
 - 4.3. Andere ontstekingsbronnen
Andere apparatuur die een ontstekingsbron van mengsels van waterstof en lucht zou kunnen vormen, is niet toegestaan.
5. Detectie
Wanneer een vrachtschip voor voertuigen een of meer motorvoertuigen als lading vervoert die hetzij samengeperste waterstof hetzij samengeperst aardgas in hun tank hebben voor de eigen aandrijving, moet ten minste worden voorzien in twee draagbare gasdetectoren. Deze detectoren moeten geschikt zijn voor het detecteren van gasbrandstof en zijn gecertificeerd voor veilig gebruik in ontplofbare mengsels van gas en lucht."

Resolutie MSC.366(93) van 22 mei 2014

Resolutie MSC.366(93)

(Aangenomen op 22 mei 2014)

Wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd

De Maritieme Veiligheidscommissie,

In herinnering brengend artikel 28(b) van het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie betreffende de taken van de Commissie,

Tevens in herinnering brengend artikel VIII(b) van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), 1974 (hierna te noemen „het Verdrag”), betreffende de wijzigingsprocedure die van toepassing is op de Bijlage bij het Verdrag, met uitzondering van de bepalingen van Hoofdstuk I daarvan, Voorts in herinnering brengend dat de Algemene Vergadering bij resolutie A.1070(28) de Code voor de implementatie van IMO-instrumenten (III Code) heeft aangenomen,

Gelet op de voorgestelde wijzigingen van het Verdrag om het gebruik van de III Code verplicht te stellen,

Na bestudering, tijdens haar drieënnegentigste zitting, van wijzigingen van het Verdrag, voorgesteld en toegezonden overeenkomstig artikel VIII(b)(i) daarvan,

1. Neemt, overeenkomstig artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag, wijzigingen van het Verdrag aan, waarvan de tekst is vervat in de bijlage bij deze resolutie;
2. Bepaalt dat, ingevolge het nieuwe voorschrift 2 van hoofdstuk XIII, wanneer in de III Code (Bijlage bij resolutie A.1070(28)) „zou/zouden moeten” wordt gebruikt, dit gelezen dient te worden als „moet/moeten”, met uitzondering van de paragrafen 29, 30, 31 en 32;

3. Bepaalt tevens, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag, dat de genoemde wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 juli 2015, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag, dan wel Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen de wijzigingen kenbaar hebben gemaakt;
4. Nodigt de SOLAS-Verdragsluitende Regeringen uit er nota van te nemen dat, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vii)(2) van het Verdrag, de wijzigingen na hun aanvaarding in overeenstemming met paragraaf 2 hierboven, in werking treden op 1 januari 2016;
5. Verzoekt de Secretaris-Generaal, in overeenstemming met artikel VIII(b)(v) van het Verdrag, voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze resolutie en van de tekst van de in de bijlage vervatte wijzigingen te doen toekomen aan alle Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag;
6. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts afschriften van deze resolutie en de bijlage daarbij te doen toekomen aan Leden van de Organisatie die geen Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag zijn.

Bijlage

Wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd

HOOFDSTUK XIII

VERIFICATIE VAN DE NALEVING

Het volgende nieuwe hoofdstuk XIII wordt toegevoegd na het bestaande hoofdstuk XII:

„HOOFDSTUK XIII

VERIFICATIE VAN DE NALEVING

Voorschrift 1

Begripsomschrijvingen

1. *Audit*: een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van audit-informatie en de objectieve beoordeling daarvan teneinde te bepalen in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.
2. *Auditprogramma*: het auditprogramma voor IMO-lidstaten dat door de Organisatie is opgezet, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.
3. *Implementatiecode*: de Code voor de implementatie van IMO-instrumenten (III Code) aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.1070(28).
4. *Auditnorm*: de Implementatiecode.

Voorschrift 2

Toepassing

De Verdragsluitende Regeringen gebruiken de bepalingen van de Implementatiecode bij de uitvoering van hun verplichtingen en verantwoordelijkheden zoals vervat in dit Verdrag.

Voorschrift 3

Verificatie van de naleving

1. Elke Verdragsluitende Regering wordt onderworpen aan periodieke audits door de Organisatie in overeenstemming met de auditnorm teneinde de naleving en implementatie van dit Verdrag te verifiëren.
2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het auditprogramma, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
3. Elke Verdragsluitende Regering is verantwoordelijk voor het faciliteren van de uitvoering van de audit en de implementatie van een actieprogramma teneinde een vervolg te geven aan de bevindingen, op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

4. De audit van alle Verdragsluitende Regeringen:

- .1. is gebaseerd op een algemeen schema dat door de Secretaris-Generaal van de Organisatie is ontwikkeld, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen; en
- .2. vindt periodiek plaats, rekening houdend met de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.

D. PARLEMENT

Zie rubriek D van *Trb.* 1979, 128, rubriek J van *Trb.* 1983, 173, *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1989, 42, *Trb.* 1989, 98, *Trb.* 1992, 24, *Trb.* 1992, 173, rubriek D van *Trb.* 1994, 19, *Trb.* 1995, 236, rubriek J van *Trb.* 1996, 18, *Trb.* 1996, 128, *Trb.* 1996, 257, rubriek D van *Trb.* 1996, 340, rubriek J van *Trb.* 1997, 226, rubriek D en rubriek J van *Trb.* 1998, 155, rubriek J van *Trb.* 2005, 55 en rubriek D van *Trb.* 2008, 87, *Trb.* 2009, 84, *Trb.* 2009, 147, *Trb.* 2011, 65, *Trb.* 2012, 141, *Trb.* 2013, 80, *Trb.* 2013, 249 en *Trb.* 2014, 199.

Resolutie MSC.380(94) van 21 november 2014 en Resolutie MSC.386(94) van 21 november 2014

De wijzigingen van 21 november 2014 behoeven ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

Codes, verplichte meldingssystemen en standaarden

Zie *Trb.* 2009, 84, *Trb.* 2011, 65, *Trb.* 2012, 141, *Trb.* 2013, 80, *Trb.* 2013, 249 en *Trb.* 2014, 199.

E. PARTIJGEGEVENS

Zie rubriek E en rubriek F van *Trb.* 1976, 157 en, laatstelijk, rubriek E van *Trb.* 2012, 141.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1979, 128 en rubriek J van *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1986, 51, *Trb.* 1989, 98, *Trb.* 1992, 24, *Trb.* 1992, 173, *Trb.* 1994, 19, *Trb.* 1995, 236, *Trb.* 1996, 18, *Trb.* 1996, 128, *Trb.* 1996, 257, *Trb.* 1997, 226, *Trb.* 1998, 155 en *Trb.* 2005, 55 en rubriek G van *Trb.* 2008, 87, *Trb.* 2009, 84, *Trb.* 2009, 147, *Trb.* 2011, 65, *Trb.* 2012, 141, *Trb.* 2013, 80, *Trb.* 2013, 249, *Trb.* 2014, 33 en *Trb.* 2014, 199.

Koninkrijk der Nederlanden

Land	Voorlopige toepassing	In werking	Terugwerkende kracht	Buiten werking
Nederland (in Europa)		25-05-1980		
Nederland (Bonaire)		10-10-2010		
Nederland (Sint Eustatius)		10-10-2010		
Nederland (Saba)		10-10-2010		
Aruba		01-01-1986		
Curaçao		10-10-2010		
Sint Maarten		10-10-2010		
Het Verdrag, met Bijlage, gold sinds 25-05-1980 voor de Nederlandse Antillen.				

Resolutie MSC.380(94) van 21 november 2014

De wijzigingen zullen ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 juli 2016 in werking treden, tenzij vóór 1 januari 2016 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvlooten ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie ervan in kennis stellen, dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen.

Resolutie MSC.386(94) van 21 november 2014

De wijzigingen zullen ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2017 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2016 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie ervan in kennis stellen, dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen.

Codes

Zie *Trb.* 2009, 84, *Trb.* 2009, 147, *Trb.* 2011, 65, *Trb.* 2012, 141, *Trb.* 2013, 80, *Trb.* 2013, 249, *Trb.* 2014, 33 en *Trb.* 2014, 199.

Verplichte meldingssystemen voor schepen

Zie *Trb.* 2009, 84, *Trb.* 2011, 65 en *Trb.* 2013, 80.

Verplichte standaarden voor schepen

Zie *Trb.* 2011, 65 en *Trb.* 2014, 199.

J. VERWIJZINGEN

Voor verwijzingen en overige verdragsgegevens, zie *Trb.* 1976, 157, *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1983, 32, *Trb.* 1983, 173, *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1986, 51, *Trb.* 1989, 42, *Trb.* 1989, 98, *Trb.* 1992, 24, *Trb.* 1992, 173, *Trb.* 1994, 19, *Trb.* 1994, 134, *Trb.* 1995, 236, *Trb.* 1996, 18, *Trb.* 1996, 128, *Trb.* 1996, 257, *Trb.* 1996, 340, *Trb.* 1997, 226, *Trb.* 1998, 155, *Trb.* 2005, 55, *Trb.* 2006, 72, *Trb.* 2008, 87, *Trb.* 2009, 84, *Trb.* 2009, 147, *Trb.* 2011, 65, *Trb.* 2012, 141, *Trb.* 2013, 80, *Trb.* 2013, 249, *Trb.* 2014, 33 en *Trb.* 2014, 199.

Overige verwijzingen

Titel : Internationale Overeenkomst voor veilige containers (CSC);
Genève, 2 december 1972
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2014, 145

Titel : Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978;
Londen, 2 november 1973
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2015, 65

Uitgegeven de tweeëntwintigste april 2015.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

A.G. KOENDERS