

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

**JAARGANG 2014 Nr. 199**

---

---

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 en *Trb.* 2013, 249.

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 en *Trb.* 2013, 80.

In *Trb.* 2005, 55 dienen in de Engelse tekst de volgende correcties te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.65(68) van 4 juni 1997*

Op blz. 78, in de titel van de bijlage bij de resolutie dient „Annex 2” te worden vervangen door „Annex”.

Op blz. 79, in hoofdstuk V, voorschrift 8-2, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.69(69) van 18 mei 1998*

Op blz. 90, in hoofdstuk IV, voorschrift 18 en in hoofdstuk VI, voorschrift 5, paragraaf 6, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.99(73) van 5 december 2000*

Op blz. 98, in hoofdstuk II-1, voorschrift 3-4, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 101, in hoofdstuk II-2, deel A, voorschrift 1, paragraaf 4.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 102, in hoofdstuk II-2, deel A, voorschrift 1, paragraaf 6.2.1, subparagraaf .2 en subparagraaf .3 en paragraaf 6.5, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 110, in hoofdstuk II-2, deel B, voorschrift 4, paragraaf 2.1, subparagraaf .1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 111, in hoofdstuk II-2, deel B, voorschrift 4, dient het nummer van paragraaf 2.1 te worden vervangen door 2.2.

Op blz. 113, in hoofdstuk II-2, deel B, voorschrift 4, paragraaf 2.2.5.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 120, in hoofdstuk II-2, deel B, voorschrift 4, paragraaf 5.3.3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 122, in hoofdstuk II-2, deel B, voorschrift 4, paragraaf 5.5.2, subparagraaf .1 dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 126, in hoofdstuk II-2, deel B, voorschrift 5, paragraaf 3.2.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 131, in hoofdstuk II-2, deel C, voorschrift 7, paragraaf 9, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 163, in hoofdstuk II-2, deel C, voorschrift 9, paragraaf 7.1.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 176, in hoofdstuk II-2, deel C, voorschrift 10, paragraaf 5.5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 177, in hoofdstuk II-2, deel C, voorschrift 10, paragraaf 5.6.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 178, in hoofdstuk II-2, deel C, voorschrift 10, paragraaf 6.4, subparagraaf .1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 179, in hoofdstuk II-2, deel C, voorschrift 10, paragraaf 7.1.4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 188, in hoofdstuk II-2, deel D, voorschrift 13, paragraaf 3.4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 191, in hoofdstuk II-2, deel D, voorschrift 13, paragraaf 4.3.1 en paragraaf 7.1.1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 193, in hoofdstuk II-2, deel D, voorschrift 13, paragraaf 7.4 dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 194, in hoofdstuk II-2, deel E, voorschrift 14, paragraaf 2.2.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 196, in hoofdstuk II-2, deel E, voorschrift 15, paragraaf 2.4 en paragraaf 2.4.2, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 197, in hoofdstuk II-2, deel E, voorschrift 15, paragraaf 3.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 199, in hoofdstuk II-2, deel F, voorschrift 17, paragraaf 3 en paragraaf 4.1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 202, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 18, paragraaf 5.1, subparagraaf .4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 204, in hoofdstuk II-2, deel G, in de titel van voorschrift 19 en paragraaf 2.1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 205, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 19, paragraaf 3.1.3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 206, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 19, paragraaf 3.2 dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 208, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 19, paragraaf 3.9 en in de titel van paragraaf 4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 216, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 20, paragraaf 3.2.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 217, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 20, paragraaf 6.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 218, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 20, in paragraaf 6.1.2 en paragraaf 6.1.3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 219, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 20, in paragraaf 6.1.4, subparagraaf .2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 221, in hoofdstuk V, voorschrift 2, paragraaf 2 en voorschrift 4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 222, in hoofdstuk V, voorschrift 5, paragraaf 1 en paragraaf 2, subparagraaf .2, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 224, in hoofdstuk V, voorschrift 7, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 226, in hoofdstuk V, voorschrift 9, paragraaf 3 en voorschrift 10, paragraaf 1, paragraaf 3 en paragraaf 4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 227, in hoofdstuk V, voorschrift 10, paragraaf 8 en in de titel van voorschrift 11, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 228, in hoofdstuk V, voorschrift 11, paragraaf 1, paragraaf 3 en paragraaf 4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 229, in hoofdstuk V, voorschrift 11, paragraaf 6 en voorschrift 12, paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 230, in hoofdstuk V, voorschrift 13, paragraaf 2 en voorschrift 14, paragraaf 1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 231, in hoofdstuk V, voorschrift 14, paragraaf 4 en voorschrift 15, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 232, in hoofdstuk V, voorschrift 17, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 233, in hoofdstuk V, voorschrift 18, paragraaf 2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 234, in hoofdstuk V, voorschrift 18, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 236, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 2.1, subparagraaf .5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 237, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 2.4, subparagraaf .2.2 en subparagraaf .7, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 239, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 6, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 241, in hoofdstuk V, voorschrift 23, paragraaf 1.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 246, in hoofdstuk V, voorschrift 28 en voorschrift 29, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 248, in hoofdstuk V, voorschrift 32, paragraaf 2 en subparagraaf .3, eerste liggend streepje, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 250, in hoofdstuk V, voorschrift 33, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 251, in hoofdstuk V, voorschrift 34, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

#### *Resolutie MSC.123(75) van 24 mei 2002*

Op blz. 263, in hoofdstuk VI, voorschrift 5, paragraaf 1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 264, in hoofdstuk VI, voorschrift 5, paragraaf 6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 265, in hoofdstuk VII, deel A, in de titel van voorschrift 2 en paragraaf 4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 266, in hoofdstuk VII, deel A, voorschrift 4, paragraaf 3 en voorschrift 5, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 267, in hoofdstuk VII, deel A, voorschrift 6, paragraaf 1 en in hoofdstuk VII, deel A-1, in de titel van voorschrift 7-1 dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 268, in hoofdstuk VII, deel A-1, voorschrift 7-1, paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 269, in hoofdstuk VII, deel A-1, voorschrift 7-4, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

#### *Resolutie 1 van 12 december 2002*

Op blz. 273, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 2.4.2, subparagraaf .4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2008, 87 dienen in de Engelse tekst de volgende correcties te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.152(78) van 20 mei 2004*

Op blz. 6, in hoofdstuk III, voorschrift 20, paragraaf 3.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 7, in hoofdstuk III, voorschrift 20, paragraaf 11.2, subparagraaf .3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 8, in hoofdstuk III, voorschrift 32, paragraaf 3.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.170(79) van 9 december 2004*

Op blz. 15, in hoofdstuk II-1, voorschrift 45, paragraaf 11, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 16, in hoofdstuk V, voorschrift 20, paragraaf 2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 18, in hoofdstuk XII, voorschrift 1, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 21, in hoofdstuk XII, voorschrift 5, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 22, in hoofdstuk XII, voorschrift 6, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 25, in hoofdstuk XII, voorschrift 10, paragraaf 2 en voorschrift 11, paragraaf 1 en paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 26, in hoofdstuk XII, in de titel van voorschrift 13, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.194(80) van 20 mei 2005, bijlage 1*

Op blz. 54, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-2 en voorschrift 3-3, paragraaf 2, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 55, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-4, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 56, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-6, paragraaf 3.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 58, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-7, paragraaf 1 en voorschrift 3-8, paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 59, in hoofdstuk II-1, deel B, voorschrift 23-3, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.194(80) van 20 mei 2005, bijlage 2*

Op blz. 67, in hoofdstuk II-1, deel B, voorschrift 4, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 68, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 69, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 5-1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 70, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 80, in hoofdstuk II-1, deel B-1, voorschrift 7-2, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 92, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 13, paragraaf 7.6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 95, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 13-1, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 100, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 17, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 101, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 17, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 103, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 19, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 104, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 19, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 109, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 25, paragraaf 2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 116, in hoofdstuk XI-1, voorschrift 3-1, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

#### *Resolutie MSC.201(81) van 18 mei 2006*

Op blz. 119, in hoofdstuk II-2, voorschrift 9, paragraaf 4.1.3.3, subparagraaf .3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

#### *Resolutie MSC.202(81) van 19 mei 2006*

Op blz. 123, in hoofdstuk V, in de titel van voorschrift 2 en in voorschrift 19-1, paragraaf 1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 124, in hoofdstuk V, voorschrift 19-1, paragraaf 2.1, subparagraaf .2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 125, in hoofdstuk V, voorschrift 19-1, paragraaf 6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 126, in hoofdstuk V, voorschrift 19-1, paragraaf 8.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

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

Op blz. 130, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-2, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 134, in hoofdstuk III, voorschrift 19, paragraaf 3.3.4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 135, in hoofdstuk III, voorschrift 20, paragraaf 11.3, subparagraaf .3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

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

Op blz. 145, in hoofdstuk II-1, deel B, voorschrift 4, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 146, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 147, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 5-1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 149, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 158, in hoofdstuk II-1, deel B-1, voorschrift 7-2, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 162, in hoofdstuk II-1, deel B-1, voorschrift 8-1, paragraaf 2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 171, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 13, paragraaf 7.6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 174, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 13-1, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 179, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 17, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 180, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 17, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 182, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 19, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 183, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 19, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 187, in hoofdstuk II-1, deel B-4, in de titel van voorschrift 22-1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 189, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 25, paragraaf 2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

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

Op blz. 190, in hoofdstuk II-1, deel F, voorschrift 55, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 191, in hoofdstuk II-1, deel F, voorschrift 55, paragraaf 4.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 194, in hoofdstuk II-2, voorschrift 13, paragraaf 3.2.5.3 en voorschrift 21, paragraaf 4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 195, in hoofdstuk II-2, voorschrift 21, paragraaf 5.1, subparagraaf .2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 196, in hoofdstuk II-2, voorschrift 21, paragraaf 5.2 en voorschrift 22, paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 197, in hoofdstuk II-2, voorschrift 23, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 198, in hoofdstuk III, voorschrift 4, paragraaf 3, subparagraaf .1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 199, in hoofdstuk III, deel C, voorschrift 38, paragraaf 4.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.239(83) van 12 oktober 2007*

Op blz. 202, in hoofdstuk VI, voorschrift 5-1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2009, 84 dienen in de Engelse tekst de volgende correcties te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.256(84) van 16 mei 2008*

Op blz. 3, in hoofdstuk II-1, voorschrift 3-4, paragraaf 1.2, subparagraaf .2 en paragraaf 1.3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 4, in hoofdstuk II-1, voorschrift 3-4, paragraaf 2.3 en voorschrift 3-9, paragraaf 1, paragraaf 2 en paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 6, in hoofdstuk II-2, voorschrift 20, paragraaf 6.1.4, subparagraaf .1.1, subparagraaf .1.3 en subparagraaf .2, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 7, in hoofdstuk III, voorschrift 6, paragraaf 2.2, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

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

Op blz. 16, in hoofdstuk II-2, deel C, voorschrift 9, paragraaf 7.1.1.2, subparagraaf .2 en paragraaf 7.4.4.3.2, paragraaf .3.2, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

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

Op blz. 17 en op blz. 18, in hoofdstuk II-2, deel A, voorschrift 1, paragraaf 2.4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 20, hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 19, paragraaf 6 en paragraaf 8, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

In *Trb.* 2009, 147 dienen in de Engelse tekst de volgende correcties te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.282(86) van 5 juni 2009*

Op blz. 4, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 2.2, onder .2, .3, .4 en .5, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 5, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 2.10, onder .5, .6, .7, .8 en .9, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 6, in hoofdstuk VI, voorschrift 5-1, dient de voetnoot te worden verwijderd.



Op blz. 7 dient de voetnoot toegevoegd aan voorschrift V/18 te worden geschrapt.

In *Trb.* 2011, 65 dienen in de Engelse tekst de volgende correcties te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.290(87) van 21 mei 2010*

Op blz. 5, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-10, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.291(87) van 21 mei 2010*

Op blz. 7, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-11, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 8, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-11, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.308(88) van 3 december 2010*

Op blz. 14, in hoofdstuk V, voorschrift 23, paragraaf 1.2, paragraaf 1.5 en paragraaf 2.3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 15, in hoofdstuk V, voorschrift 23, paragraaf 3.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2012, 141 dient in de Engelse tekst de volgende correctie te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.317(89) van 20 mei 2011*

Op blz. 3, in hoofdstuk III, voorschrift 1, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2013, 80 dienen in de Engelse tekst de volgende correcties te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.325(90) van 24 mei 2012*

Op blz. 4, in hoofdstuk II-1, deel B-1, voorschrift 8-1, paragraaf 2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 5, in hoofdstuk II-1, deel B-1, voorschrift 8-1, paragraaf 3, subparagraaf .2 en in hoofdstuk III, deel B, voorschrift 20, paragraaf 11.2, subparagraaf .4 en in hoofdstuk V, voorschrift 14, paragraaf 2, subparagraaf .1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 6, in hoofdstuk VI, deel A, voorschrift 5-2, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.338(91) van 30 november 2012*

Op blz. 10, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-12, paragraaf 2, subparagraaf .2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 11, in hoofdstuk II-2, deel A, dient de voetnoot toegevoegd aan de titel van voorschrift 1 te worden geschrapt.

Op blz. 15, in hoofdstuk III, deel B, voorschrift 17-1, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2013, 249 dienen in de Engelse tekst de volgende correcties te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.350(92) van 21 juni 2013*

Op blz. 4, in hoofdstuk III, deel B, voorschrift 19, paragraaf 3.6.1 en paragraaf 4.2, subparagraaf .5, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 5, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 1.2.3.4, subparagraaf .1, subparagraaf .2, subparagraaf .3 en subparagraaf .4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 6, in hoofdstuk XI-1, voorschrift 1, dient de nummering van de subparagrafen a), b) en c) te worden vervangen door .1, .2 en .3.

*Resolutie MSC.365(93) van 22 mei 2014*

Bij Resolutie MSC.365(93) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 22 mei 2014 in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen. De Engelse tekst<sup>1)</sup> van de Resolutie en de wijzigingen luidt als volgt:

**Resolution MSC.365(93)****(adopted on 22 May 2014)****Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 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,

<sup>1)</sup> 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 (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

Having considered, at its ninety-third session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VII-I(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 2015, 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 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 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General, in conformity with article VII-I(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. Requests also 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, 1974, as amended**

## CHAPTER II-1

## CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

## PART C

## MACHINERY INSTALLATIONS

## Regulation 29

*Steering gear*

1. At the end of paragraph 3.2, the following new text is added:

“where it is impractical to demonstrate compliance with this requirement during sea trials with the ship at its deepest seagoing draught and running ahead at the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch, ships regardless of date of construction may demonstrate compliance with this requirement by one of the following methods:

.1 during sea trials the ship is at even keel and the rudder fully submerged whilst running ahead at the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch; or

.2 where full rudder immersion during sea trials cannot be achieved, an appropriate ahead speed shall be calculated using the submerged rudder blade area in the proposed sea trial loading condition. The calculated ahead speed shall result in a force and torque applied to the main steering gear which is at least as great as if it was being tested with the ship at its deepest seagoing draught and running ahead at the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch; or

.3 the rudder force and torque at the sea trial loading condition have been reliably predicted and extrapolated to the full load condition. The speed of the ship shall correspond to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch of the propeller;”

2. The word “and” at the end of paragraph 4.2 is deleted and the following new text is added:

“where it is impractical to demonstrate compliance with this requirement during sea trials with the ship at its deepest seagoing draught and

running ahead at one half of the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch or 7 knots, whichever is greater, ships regardless of date of construction, including those constructed before 1 January 2009, may demonstrate compliance with this requirement by one of the following methods:

.1 during sea trials the ship is at even keel and the rudder fully submerged whilst running ahead at one half of the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch or 7 knots, whichever is greater; or

.2 where full rudder immersion during sea trials cannot be achieved, an appropriate ahead speed shall be calculated using the submerged rudder blade area in the proposed sea trial loading condition. The calculated ahead speed shall result in a force and torque applied to the auxiliary steering gear which is at least as great as if it was being tested with the ship at its deepest seagoing draught and running ahead at one half of the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch or 7 knots, whichever is greater; or

.3 the rudder force and torque at the sea trial loading condition have been reliably predicted and extrapolated to the full load condition; and”

## CHAPTER II-2

### CONSTRUCTION – PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINGUISHMENT

#### PART A

#### GENERAL

#### Regulation 1

#### *Application*

3. The following three new paragraphs are added after paragraph 2.5:  
“2.6 Vehicle carriers constructed before 1 January 2016, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with paragraph 2.2 of regulation 20-1, as adopted by resolution MSC.365(93).

2.7 Tankers constructed before 1 January 2016, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with regulation 16.3.3 except 16.3.3.3.

2.8 Regulations 4.5.5.1.1 and 4.5.5.1.3 apply to ships constructed on or after 1 January 2002 but before 1 January 2016, and regulation 4.5.5.2.1 applies to all ships constructed before 1 January 2016.”

## Regulation 3

*Definitions*

4. The following three new paragraphs are added after paragraph 53:

“54. *Fire damper* is, for the purpose of implementing regulation 9.7 adopted by resolution MSC.365(93), as may be amended, a device installed in a ventilation duct, which under normal conditions remains open allowing flow in the duct, and is closed during a fire, preventing the flow in the duct to restrict the passage of fire. In using the above definition the following terms may be associated:

.1 *automatic fire damper* is a fire damper that closes independently in response to exposure to fire products;

.2 *manual fire damper* is a fire damper that is intended to be opened or closed by the crew by hand at the damper itself; and

.3 *remotely operated fire damper* is a fire damper that is closed by the crew through a control located at a distance away from the controlled damper.

55. *Smoke damper* is, for the purpose of implementing regulation 9.7 adopted by resolution MSC.365(93), as may be amended, a device installed in a ventilation duct, which under normal conditions remains open allowing flow in the duct, and is closed during a fire, preventing the flow in the duct to restrict the passage of smoke and hot gases. A smoke damper is not expected to contribute to the integrity of a fire rated division penetrated by a ventilation duct. In using the above definition the following terms may be associated:

.1 *automatic smoke damper* is a smoke damper that closes independently in response to exposure to smoke or hot gases;

.2 *manual smoke damper* is a smoke damper intended to be opened or closed by the crew by hand at the damper itself; and

.3 *remotely operated smoke damper* is a smoke damper that is closed by the crew through a control located at a distance away from the controlled damper.

56. *Vehicle carrier* means a cargo ship with multi deck ro-ro spaces designed for the carriage of empty cars and trucks as cargo.”

## PART B

## PREVENTION OF FIRE AND EXPLOSION

## Regulation 4

*Probability of ignition*

5. Paragraph 5.5 is replaced with the following:

“5.5 Inert gas systems

5.5.1 Application

5.5.1.1 For tankers of 20,000 tonnes deadweight and upwards constructed on or after 1 July 2002 but before 1 January 2016, the protection of the cargo tanks shall be achieved by a fixed inert gas system in accordance with the requirements of the Fire Safety Systems Code, as adopted by resolution MSC.98(73), except that the Administration may accept other equivalent systems or arrangements, as described in paragraph 5.5.4.

5.5.1.2 For tankers of 8,000 tonnes deadweight and upwards constructed on or after 1 January 2016 when carrying cargoes described in regulation 1.6.1 or 1.6.2, the protection of the cargo tanks shall be achieved by a fixed inert gas system in accordance with the requirements of the Fire Safety Systems Code, except that the Administration may accept other equivalent systems or arrangements, as described in paragraph 5.5.4.

5.5.1.3 Tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing shall be fitted with an inert gas system complying with the Fire Safety Systems Code and with fixed tank washing machines. However, inert gas systems fitted on tankers constructed on or after 1 July 2002 but before 1 January 2016 shall comply with the Fire Safety Systems Code, as adopted by resolution MSC.98(73).

5.5.1.4 Tankers required to be fitted with inert gas systems shall comply with the following provisions:

.1 double-hull spaces shall be fitted with suitable connections for the supply of inert gas;

.2 where hull spaces are connected to a permanently fitted inert gas distribution system, means shall be provided to prevent hydrocarbon gases from the cargo tanks entering the double hull spaces through the system; and

.3 where such spaces are not permanently connected to an inert gas distribution system, appropriate means shall be provided to allow connection to the inert gas main.

5.5.2 Inert gas systems of chemical tankers and gas carriers

5.5.2.1 The requirements for inert gas systems contained in the Fire Safety Systems Code need not be applied to chemical

tankers constructed before 1 January 2016, including those constructed before 1 July 2012, and all gas carriers:

.1 when carrying cargoes described in regulation 1.6.1, provided that they comply with the requirements for inert gas systems on chemical tankers established by the Administration, based on the guidelines developed by the Organization; or

.2 when carrying flammable cargoes other than crude oil or petroleum products such as cargoes listed in chapters 17 and 18 of the International Bulk Chemical Code, provided that the capacity of tanks used for their carriage does not exceed 3,000 m<sup>3</sup> and the individual nozzle capacities of tank washing machines do not exceed 17.5 m<sup>3</sup>/h and the total combined throughput from the number of machines in use in a cargo tank at any one time does not exceed 110 m<sup>3</sup>/h.

#### 5.5.3 General requirements for inert gas systems

5.5.3.1 The inert gas system shall be capable of inerting, purging and gas-freeing empty tanks and maintaining the atmosphere in cargo tanks with the required oxygen content.

5.5.3.2 Tankers fitted with a fixed inert gas system shall be provided with a closed ullage system.

#### 5.5.4 Requirements for equivalent systems

5.5.4.1 The Administration may, after having given consideration to the ship's arrangement and equipment, accept other fixed installations, in accordance with regulation I/5 and paragraph 5.5.4.3.

5.5.4.2 For tankers of 8,000 tonnes deadweight and upwards but less than 20,000 tonnes deadweight constructed on or after 1 January 2016, in lieu of fixed installations as required by paragraph 5.5.4.1, the Administration may accept other equivalent arrangements or means of protection in accordance with regulation I/5 and paragraph 5.5.4.3.

5.5.4.3 Equivalent systems or arrangements shall:

.1 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

.2 be so designed as to minimize the risk of ignition from the generation of static electricity by the system itself.”



## PART C

## SUPPRESSION OF FIRE

## Regulation 9

*Containment of fire*

6. Paragraph 7 is replaced with the following:

“7. Ventilation systems

(This paragraph applies to ships constructed on or after 1 January 2016)

7.1 General

7.1.1 Ventilation ducts, including single and double wall ducts, shall be of steel or equivalent material except flexible bellows of short length not exceeding 600 mm used for connecting fans to the ducting in air-conditioning rooms. Unless expressly provided otherwise in paragraph 7.1.6, any other material used in the construction of ducts, including insulation, shall also be non-combustible. However, short ducts, not generally exceeding 2 m in length and with a free cross-sectional area<sup>1)</sup> not exceeding 0.02 m<sup>2</sup>, need not be of steel or equivalent material, subject to the following conditions:

.1 the ducts shall be made of non-combustible material, which may be faced internally and externally with membranes having low flame-spread characteristics and, in each case, a calorific value not exceeding 45 MJ/m<sup>2</sup> of their surface area for the thickness used;

.2 the ducts are only used at the end of the ventilation device; and

.3 the ducts are not situated less than 600 mm, measured along the duct, from an opening in an “A” or “B” class division, including continuous “B” class ceiling.

7.1.2 The following arrangements shall be tested in accordance with the Fire Test Procedures Code:

.1 fire dampers, including their relevant means of operation, however, the testing is not required for dampers located at the lower end of the duct in exhaust ducts for galley ranges, which must be of steel and capable of stopping the draught in the duct; and

---

<sup>1)</sup> The term *free cross-sectional area* means, even in the case of a pre-insulated duct, the area calculated on the basis of the inner dimensions of the duct itself and not the insulation.

.2 duct penetrations through “A” class divisions. However, the test is not required where steel sleeves are directly joined to ventilation ducts by means of riveted or screwed connections or by welding.

7.1.3 Fire dampers shall be easily accessible. Where they are placed behind ceilings or linings, these ceilings or linings shall be provided with an inspection hatch on which the identification number of the fire damper is marked. The fire damper identification number shall also be marked on any remote controls provided.

7.1.4 Ventilation ducts shall be provided with hatches for inspection and cleaning. The hatches shall be located near the fire dampers.

7.1.5 The main inlets and outlets of ventilation systems shall be capable of being closed from outside the spaces being ventilated. The means of closing shall be easily accessible as well as prominently and permanently marked and shall indicate the operating position of the closing device.

7.1.6 Combustible gaskets in flanged ventilation duct connections are not permitted within 600 mm of openings in “A” or “B” class divisions and in ducts required to be of “A” class construction.

7.1.7 Ventilation openings or air balance ducts between two enclosed spaces shall not be provided except as permitted by paragraphs 4.1.2.1 and 4.2.3.

## 7.2 Arrangement of ducts

7.2.1 The ventilation systems for machinery spaces of category A, vehicle spaces, ro-ro spaces, galleys, special category spaces and cargo spaces shall, in general, be separated from each other and from the ventilation systems serving other spaces. However, the galley ventilation systems on cargo ships of less than 4,000 gross tonnage and in passenger ships carrying not more than 36 passengers need not be completely separated from other ventilation systems, but may be served by separate ducts from a ventilation unit serving other spaces. In such a case, an automatic fire damper shall be fitted in the galley ventilation duct near the ventilation unit.

7.2.2 Ducts provided for the ventilation of machinery spaces of category A, galleys, vehicle spaces, ro-ro spaces or special category spaces shall not pass through accommodation spaces, service spaces, or control stations unless they comply with paragraph 7.2.4.

7.2.3 Ducts provided for the ventilation of accommodation spaces, service spaces or control stations shall not pass through machinery spaces of category A, galleys, vehicle spaces, ro-ro spaces or special category spaces unless they comply with paragraph 7.2.4.

7.2.4 As permitted by paragraphs 7.2.2 and 7.2.3 ducts shall be either:

.1 constructed of steel having a thickness of at least 3 mm for ducts with a free cross-sectional area of less than 0.075 m<sup>2</sup>, at least 4 mm for ducts with a free cross-sectional area of

between  $0.075 \text{ m}^2$  and  $0.45 \text{ m}^2$ , and at least 5 mm for ducts with a free cross-sectional area of over  $0.45 \text{ m}^2$ ;

.2 suitably supported and stiffened;

.3 fitted with automatic fire dampers close to the boundaries penetrated; and

.4 insulated to "A-60" class standard from the boundaries of the spaces they serve to a point at least 5 m beyond each fire damper;

or

.1 constructed of steel in accordance with paragraphs 7.2.4.1.1 and 7.2.4.1.2; and

.2 insulated to "A-60" class standard throughout the spaces they pass through, except for ducts that pass through spaces of category (9) or (10) as defined in paragraph 2.2.3.2.2.

7.2.5 For the purposes of paragraphs 7.2.4.1.4 and 7.2.4.2.2, ducts shall be insulated over their entire cross-sectional external surface. Ducts that are outside but adjacent to the specified space, and share one or more surfaces with it, shall be considered to pass through the specified space, and shall be insulated over the surface they share with the space for a distance of 450 mm past the duct.

7.2.6 Where it is necessary that a ventilation duct passes through a main vertical zone division, an automatic fire damper shall be fitted adjacent to the division. The damper shall also be capable of being manually closed from each side of the division. The control location shall be readily accessible and be clearly and prominently marked. The duct between the division and the damper shall be constructed of steel in accordance with paragraphs 7.2.4.1.1 and 7.2.4.1.2 and insulated to at least the same fire integrity as the division penetrated. The damper shall be fitted on at least one side of the division with a visible indicator showing the operating position of the damper.

### 7.3 Details of fire dampers and duct penetrations

7.3.1 Ducts passing through "A" class divisions shall meet the following requirements:

.1 where a thin plated duct with a free cross sectional area equal to, or less than,  $0.02 \text{ m}^2$  passes through "A" class divisions, the opening shall be fitted with a steel sheet sleeve having a thickness of at least 3 mm and a length of at least 200 mm, divided preferably into 100 mm on each side of a bulkhead or, in the case of a deck, wholly laid on the lower side of the decks penetrated;

.2 where ventilation ducts with a free cross-sectional area exceeding  $0.02 \text{ m}^2$ , but not more than  $0.075 \text{ m}^2$ , pass through "A" class divisions, the openings shall be lined with steel sheet sleeves. The ducts and sleeves shall have a thickness of at least 3 mm and a length of at least 900 mm. When passing through bulkheads, this length shall be divided preferably into 450 mm

on each side of the bulkhead. These ducts, or sleeves lining such ducts, shall be provided with fire insulation. The insulation shall have at least the same fire integrity as the division through which the duct passes; and

.3 automatic fire dampers shall be fitted in all ducts with a free cross-sectional area exceeding  $0.075 \text{ m}^2$  that pass through "A" class divisions. Each damper shall be fitted close to the division penetrated and the duct between the damper and the division penetrated shall be constructed of steel in accordance with paragraphs 7.2.4.2.1 and 7.2.4.2.2. The fire damper shall operate automatically, but shall also be capable of being closed manually from both sides of the division. The damper shall be fitted with a visible indicator which shows the operating position of the damper. Fire dampers are not required, however, where ducts pass through spaces surrounded by "A" class divisions, without serving those spaces, provided those ducts have the same fire integrity as the divisions which they penetrate. A duct of cross-sectional area exceeding  $0.075 \text{ m}^2$  shall not be divided into smaller ducts at the penetration of an "A" class division and then recombined into the original duct once through the division to avoid installing the damper required by this provision.

7.3.2 Ventilation ducts with a free cross-sectional area exceeding  $0.02 \text{ m}^2$  passing through "B" class bulkheads shall be lined with steel sheet sleeves of 900 mm in length, divided preferably into 450 mm on each side of the bulkheads unless the duct is of steel for this length.

7.3.3 All fire dampers shall be capable of manual operation. The dampers shall have a direct mechanical means of release or, alternatively, be closed by electrical, hydraulic, or pneumatic operation. All dampers shall be manually operable from both sides of the division. Automatic fire dampers, including those capable of remote operation, shall have a failsafe mechanism that will close the damper in a fire even upon loss of electrical power or hydraulic or pneumatic pressure loss. Remotely operated fire dampers shall be capable of being reopened manually at the damper.

7.4 Ventilation systems for passenger ships carrying more than 36 passengers

7.4.1 In addition to the requirements in sections 7.1, 7.2 and 7.3, the ventilation system of a passenger ship carrying more than 36 passengers shall also meet the following requirements.

7.4.2 In general, the ventilation fans shall be so arranged that the ducts reaching the various spaces remain within a main vertical zone.

7.4.3 Stairway enclosures shall be served by an independent ventilation fan and duct system (exhaust and supply) which shall not serve any other spaces in the ventilation systems.

7.4.4 A duct, irrespective of its cross-section, serving more than one 'tween-deck accommodation space, service space or control station, shall be fitted, near the penetration of each deck of such spaces, with an automatic smoke damper that shall also be capable of being closed manually from the protected deck above the damper. Where a fan serves more than one 'tween-deck space through separate ducts within a main vertical zone, each dedicated to a single 'tween-deck space, each duct shall be provided with a manually operated smoke damper fitted close to the fan.

7.4.5 Vertical ducts shall, if necessary, be insulated as required by tables 9.1 and 9.2. Ducts shall be insulated as required for decks between the space they serve and the space being considered, as applicable.

#### 7.5 Exhaust ducts from galley ranges

##### 7.5.1 *Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers*

7.5.1.1 In addition to the requirements in sections 7.1, 7.2 and 7.3, exhaust ducts from galley ranges shall be constructed in accordance with paragraphs 7.2.4.2.1 and 7.2.4.2.2 and insulated to "A-60" class standard throughout accommodation spaces, service spaces, or control stations they pass through. They shall also be fitted with:

.1 a grease trap readily removable for cleaning unless an alternative approved grease removal system is fitted;

.2 a fire damper located in the lower end of the duct at the junction between the duct and the galley range hood which is automatically and remotely operated and, in addition, a remotely operated fire damper located in the upper end of the duct close to the outlet of the duct;

.3 a fixed means for extinguishing a fire within the duct;

.4 remote-control arrangements for shutting off the exhaust fans and supply fans, for operating the fire dampers mentioned in paragraph 7.5.1.1.2 and for operating the fire-extinguishing system, which shall be placed in a position outside the galley close to the entrance to the galley. Where a multi-branch system is installed, a remote means located with the above controls shall be provided to close all branches exhausting through the same main duct before an extinguishing medium is released into the system; and

.5 suitably located hatches for inspection and cleaning, including one provided close to the exhaust fan and one fitted in the lower end where grease accumulates.

7.5.1.2 Exhaust ducts from ranges for cooking equipment installed on open decks shall conform to paragraph 7.5.1.1, as

applicable, when passing through accommodation spaces or spaces containing combustible materials.

*7.5.2 Requirements for cargo ships and passenger ships carrying not more than 36 passengers*

When passing through accommodation spaces or spaces containing combustible materials, the exhaust ducts from galley ranges shall be constructed in accordance with paragraphs 7.2.4.1.1 and 7.2.4.1.2. Each exhaust duct shall be fitted with:

- .1 a grease trap readily removable for cleaning;
- .2 an automatically and remotely operated fire damper located in the lower end of the duct at the junction between the duct and the galley range hood and, in addition, a remotely operated fire damper in the upper end of the duct close to the outlet of the duct;
- .3 arrangements, operable from within the galley, for shutting off the exhaust and supply fans; and
- .4 fixed means for extinguishing a fire within the duct.

**7.6 Ventilation rooms serving machinery spaces of category A containing internal combustion machinery**

7.6.1 Where a ventilation room serves only such an adjacent machinery space and there is no fire division between the ventilation room and the machinery space, the means for closing the ventilation duct or ducts serving the machinery space shall be located outside of the ventilation room and machinery space.

7.6.2 Where a ventilation room serves such a machinery space as well as other spaces and is separated from the machinery space by a "A-0" class division, including penetrations, the means for closing the ventilation duct or ducts for the machinery space can be located in the ventilation room.

**7.7 Ventilation systems for laundries in passenger ships carrying more than 36 passengers**

Exhaust ducts from laundries and drying rooms of category (13) spaces as defined in paragraph 2.2.3.2.2 shall be fitted with:

- .1 filters readily removable for cleaning purposes;
- .2 a fire damper located in the lower end of the duct which is automatically and remotely operated;
- .3 remote-control arrangements for shutting off the exhaust fans and supply fans from within the space and for operating the fire damper mentioned in paragraph 7.7.2; and
- .4 suitably located hatches for inspection and cleaning."

Regulation 10

*Firefighting*

7. Paragraph 1 is replaced with the following:

“1. Purpose

1.1 The purpose of this regulation is to suppress and swiftly extinguish a fire in the space of origin, except for paragraph 1.2. For this purpose, the following functional requirements shall be met:

- .1 fixed fire-extinguishing systems shall be installed having due regard to the fire growth potential of the protected spaces; and
- .2 fire-extinguishing appliances shall be readily available.

1.2 For open-top container holds and on deck container stowage areas on ships designed to carry containers on or above the weather deck, constructed on or after 1 January 2016, fire protection arrangements shall be provided for the purpose of containing a fire in the space or area of origin and cooling adjacent areas to prevent fire spread and structural damage.

8. In paragraph 2.1.3, the words “, other than those included in paragraph 7.3.2,” are added between the words “cargo ships” and “the diameter”.

9. In paragraph 2.2.4.1.2, the words “, other than those included in paragraph 7.3.2,” are added between the words “cargo ship” and “need”.

10. The following new paragraph is added after paragraph 7.2:

*“7.3 Firefighting for ships constructed on or after 1 January 2016 designed to carry containers on or above the weather deck*

7.3.1 Ships shall carry, in addition to the equipment and arrangements required by paragraphs 1 and 2, at least one water mist lance.

7.3.1.1 The water mist lance shall consist of a tube with a piercing nozzle which is capable of penetrating a container wall and producing water mist inside a confined space (container, etc.) when connected to the fire main.

7.3.2 Ships designed to carry five or more tiers of containers on or above the weather deck shall carry, in addition to the requirements of paragraph 7.3.1, mobile water monitors as follows:

- .1 ships with breadth less than 30 m: at least two mobile water monitors; or
- .2 ships with breadth of 30 m or more: at least four mobile water monitors.

7.3.2.1 The mobile water monitors, all necessary hoses, fittings and required fixing hardware shall be kept ready for use in a location outside the cargo space area not likely to be cut-off in the event of a fire in the cargo spaces.

7.3.2.2 A sufficient number of fire hydrants shall be provided such that:

- .1 all provided mobile water monitors can be operated simultaneously for creating effective water barriers forward and aft of each container bay;

.2 the two jets of water required by paragraph 2.1.5.1 can be supplied at the pressure required by paragraph 2.1.6; and

.3 each of the required mobile water monitors can be supplied by separate hydrants at the pressure necessary to reach the top tier of containers on deck.

7.3.2.3 The mobile water monitors may be supplied by the fire main, provided the capacity of fire pumps and fire main diameter are adequate to simultaneously operate the mobile water monitors and two jets of water from fire hoses at the required pressure values. If carrying dangerous goods, the capacity of fire pumps and fire main diameter shall also comply with regulation 19.3.1.5, as far as applicable to on-deck cargo areas.

7.3.2.4 The operational performance of each mobile water monitor shall be tested during initial survey on board the ship to the satisfaction of the Administration. The test shall verify that:

.1 the mobile water monitor can be securely fixed to the ship structure ensuring safe and effective operation; and

.2 the mobile water monitor jet reaches the top tier of containers with all required monitors and water jets from fire hoses operated simultaneously.

#### PART D

#### ESCAPE

### Regulation 13

#### *Means of escape*

11. The following two new paragraphs are added after paragraph 4.1.4:

“4.1.5 *Inclined ladders and stairways*

For ships constructed on or after 1 January 2016, all inclined ladders/stairways fitted to comply with paragraph 4.1.1 with open treads in machinery spaces being part of or providing access to escape routes but not located within a protected enclosure shall be made of steel. Such ladders/stairways shall be fitted with steel shields attached to their undersides, such as to provide escaping personnel protection against heat and flame from beneath.

4.1.6 *Escape from main workshops within machinery spaces*

For ships constructed on or after 1 January 2016, two means of escape shall be provided from the main workshop within a machinery



space. At least one of these escape routes shall provide a continuous fire shelter to a safe position outside the machinery space.”

12. The following three new paragraphs are added after paragraph 4.2.3:

“4.2.4 *Inclined ladders and stairways*

For ships constructed on or after 1 January 2016, all inclined ladders/stairways fitted to comply with paragraph 4.2.1 with open treads in machinery spaces being part of or providing access to escape routes but not located within a protected enclosure shall be made of steel. Such ladders/stairways shall be fitted with steel shields attached to their undersides, such as to provide escaping personnel protection against heat and flame from beneath.

4.2.5 *Escape from machinery control rooms in machinery spaces of category “A”*

For ships constructed on or after 1 January 2016, two means of escape shall be provided from the machinery control room located within a machinery space. At least one of these escape routes shall provide a continuous fire shelter to a safe position outside the machinery space.

4.2.6 *Escape from main workshops in machinery spaces of category “A”*

For ships constructed on or after 1 January 2016, two means of escape shall be provided from the main workshop within a machinery space. At least one of these escape routes shall provide a continuous fire shelter to a safe position outside the machinery space.”

PART E

OPERATIONAL REQUIREMENTS

Regulation 16

*Operations*

13. The following new paragraph is added after paragraph 3.2:

“3.3 Operation of inert gas system

3.3.1 The inert gas system for tankers required in accordance with regulation 4.5.5.1 shall be so operated as to render and maintain the atmosphere of the cargo tanks non-flammable, except when such tanks are required to be gas-free.

3.3.2 Notwithstanding the above, for chemical tankers, the application of inert gas, may take place after the cargo tank has been loaded, but before commencement of unloading and shall continue to be applied until that cargo tank has been purged of all flammable vapours before gas-freeing. Only nitrogen is acceptable as inert gas under this provision.

3.3.3 Notwithstanding regulation 1.2.2.2, the provisions of this paragraph shall only apply to tankers constructed on or after 1 January 2016. If the oxygen content of the inert gas exceeds 5% by volume, immediate action shall be taken to improve the gas quality. Unless the quality of the gas improves, all operations in those cargo tanks to which inert gas is being supplied shall be suspended so as to avoid air being drawn into the cargo tanks, the gas regulating valve, if fitted, shall be closed and the off-specification gas shall be vented to atmosphere.

3.3.4 In the event that the inert gas system is unable to meet the requirement in paragraph 16.3.3.1 and it has been assessed that it is impractical to effect a repair, then cargo discharge and cleaning of those cargo tanks requiring inerting shall only be resumed when suitable emergency procedures have been followed, taking into account guidelines developed by the Organization.

#### PART G

#### SPECIAL REQUIREMENTS

#### Regulation 20

##### *Protection of vehicle, special category and ro-ro spaces*

14. In paragraph 3.1.4.2, the words “9.7.2.1.1 and 9.7.2.1.2” are replaced with “9.7.2.4.1.1 and 9.7.2.4.1.2”.

New regulation 20-1 – Requirements for vehicle carriers carrying motor vehicles with compressed hydrogen or natural gas in their tanks for their own propulsion as cargo

15. The following new regulation 20-1 is added after regulation 20:

##### “Regulation 20-1

##### *Requirements for vehicle carriers carrying motor vehicles with compressed hydrogen or natural gas in their tanks for their own propulsion as cargo*

###### 1. Purpose

The purpose of this regulation is to provide additional safety measures in order to address the fire safety objectives of this chapter for vehicle carriers with vehicle and ro-ro spaces intended for carriage of motor vehicles with compressed hydrogen or compressed natural gas in their tanks for their own propulsion as cargo.

###### 2. Application

2.1 In addition to complying with the requirements of regulation 20, as appropriate, vehicle spaces of vehicle carriers constructed on or after 1 January 2016 intended for the carriage of motor vehicles with compressed hydrogen or compressed natural gas in their tanks for their own propulsion as cargo shall comply with the requirements in paragraphs 3 to 5 of this regulation.

2.2 In addition to complying with the requirements of regulation 20, as appropriate, vehicle carriers constructed before 1 January 2016, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements in paragraph 5 of this regulation.

3. Requirements for spaces intended for carriage of motor vehicles with compressed natural gas in their tanks for their own propulsion as cargo

3.1 Electrical equipment and wiring

All electrical equipment and wiring shall be of a certified safe type for use in an explosive methane and air mixture.

3.2 Ventilation arrangement

3.2.1 Electrical equipment and wiring, if installed in any ventilation duct, shall be of a certified safe type for use in explosive methane and air mixtures.

3.2.2 The fans shall be such as to avoid the possibility of ignition of methane and air mixtures. Suitable wire mesh guards shall be fitted over inlet and outlet ventilation openings.

3.3 Other ignition sources

Other equipment which may constitute a source of ignition of methane and air mixtures shall not be permitted.

4. Requirements for spaces intended for carriage of motor vehicles with compressed hydrogen in their tanks for their own propulsion as cargo

4.1 Electrical equipment and wiring

All electrical equipment and wiring shall be of a certified safe type for use in an explosive hydrogen and air mixture.

4.2 Ventilation arrangement

4.2.1 Electrical equipment and wiring, if installed in any ventilation duct, shall be of a certified safe type for use in explosive hydrogen and air mixtures and the outlet from any exhaust duct shall be sited in a safe position, having regard to other possible sources of ignition.

4.2.2 The fans shall be designed such as to avoid the possibility of ignition of hydrogen and air mixtures. Suitable wire mesh guards shall be fitted over inlet and outlet ventilation openings.

4.3 Other ignition sources

Other equipment which may constitute a source of ignition of hydrogen and air mixtures shall not be permitted.

### 5. Detection

When a vehicle carrier carries as cargo one or more motor vehicles with either compressed hydrogen or compressed natural gas in their tanks for their own propulsion, at least two portable gas detectors shall be provided. Such detectors shall be suitable for the detection of the gas fuel and be of a certified safe type for use in the explosive gas and air mixture.”

---

### *Resolutie MSC.366(93) van 22 mei 2014*

Bij Resolutie MSC.366(93) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 22 mei 2014 in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen. De Engelse tekst<sup>1)</sup> van de Resolutie en de wijzigingen luidt als volgt:

### **Resolution MSC.366(93)**

**(adopted on 22 May 2014)**

### **Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 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,

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

Recalling further that the Assembly, by resolution A.1070(28), adopted the IMO Instruments Implementation Code (III Code),

Noting proposed amendments to the Convention to make the use of the III Code mandatory,

---

<sup>1)</sup> 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.

Having considered, at its ninety-third session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VII-I(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 that, pursuant to new regulation 2 of chapter XIII, whenever the word “should” is used in the III Code (Annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being “shall”, except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3. Determines also, 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 2015, 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 their objections to the amendments;

4. 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 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

5. Requests the Secretary-General, in conformity with article VII-I(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;

6. 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, 1974, as amended**

#### CHAPTER XIII

#### VERIFICATION OF COMPLIANCE

A new chapter XIII is added after the existing chapter XII, as follows:

## “CHAPTER XIII

## VERIFICATION OF COMPLIANCE

## Regulation 1

*Definitions*

1. *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.
2. *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.
3. *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).
4. *Audit Standard* means the Code for Implementation.

## Regulation 2

*Application*

Contracting Governments shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

## Regulation 3

*Verification of compliance*

1. Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.
2. The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.
3. Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines adopted by the Organization.

4. Audit of all Contracting Governments shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

---

### Codes<sup>1)</sup>

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

#### *FSS-Code*

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.367(93) van 22 mei 2014.

#### *LSA-Code*

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.368(93) van 22 mei 2014.

#### *IBC-Code*

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.369(93) van 22 mei 2014.

#### *IGC-Code*

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.370(93) van 22 mei 2014.

#### *ESP-Code 2011*

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.371(93) van 22 mei 2014.

#### *IMDG-Code*

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.372(93) van 22 mei 2014.

---

<sup>1)</sup> De teksten van de Resoluties waarbij deze Codes en de wijzigingen daarvan zijn aangenomen, zijn niet opgenomen. Zij liggen ter inzage bij de bibliotheek van de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en zijn 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).

### 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 en *Trb.* 2012, 141, *Trb.* 2013, 80 en *Trb.* 2013, 249.

In *Trb.* 1977, 77 dient in de vertaling de volgende correctie te worden aangebracht.

Op blz. 294, in de titel, dient het woord „Bijlage” te worden vervangen door „Aanhangsel”.

In *Trb.* 2005, 55 dient in de vertaling de volgende correctie te worden aangebracht.

#### *Resolutie 1 van 12 december 2002*

Op blz. 291, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 2.4.2, subparagraaf .4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2006, 72 dienen in de vertaling de volgende correcties te worden aangebracht.

#### *Resolutie MSC.65(68) van 4 juni 1997*

Op blz. 19, in hoofdstuk V, voorschrift 8-2, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

#### *Resolutie MSC.69(69) van 18 mei 1998*

Op blz. 30, in hoofdstuk VI, voorschrift 5, paragraaf 6, dient de voetnoot te worden geschrapt.



*Resolutie MSC.99(73) van 5 december 2005*

Op blz. 70, in hoofdstuk II-2, deel B, voorschrift 5, paragraaf 3.2.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 132, in hoofdstuk II-2, deel C, voorschrift 10, paragraaf 6.4, subparagraaf .1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

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

*Resolutie MSC.152(78) van 20 mei 2004*

Op blz. 33, in hoofdstuk III, voorschrift 20, paragraaf 3.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 34, in hoofdstuk III, voorschrift 20, paragraaf 11.2, subparagraaf .3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 35, in hoofdstuk III, voorschrift 32, paragraaf 3.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.170(79) van 9 december 2004*

Op blz. 43, in hoofdstuk II-1, voorschrift 45, paragraaf 11, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 44, in hoofdstuk V, voorschrift 20, paragraaf 2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 45, in hoofdstuk XII, voorschrift 1, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 48, in hoofdstuk XII, voorschrift 5, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 50, in hoofdstuk XII, voorschrift 6, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 53, in hoofdstuk XII, voorschrift 10, paragraaf 2 en voorschrift 11, paragraaf 1 en paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 54, in hoofdstuk XII, in de titel van voorschrift 13, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.194(80) van 20 mei 2005, bijlage 1*

Op blz. 80, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 81, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-3, paragraaf 2 en voorschrift 3-4, paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 83, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-6, paragraaf 3.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 85, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-7, paragraaf 1 en voorschrift 3-8, paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 86, in hoofdstuk II-1, deel B, voorschrift 23-3, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.194(80) van 20 mei 2005, bijlage 2*

Op blz. 95, in hoofdstuk II-1, deel B, voorschrift 4, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 96, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 97, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 5-1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 98, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 109, in hoofdstuk II-1, deel B-1, voorschrift 7-2, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 123, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 13, paragraaf 7.6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 127, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 13-1, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 132, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 17, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 133, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 17, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 136, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 19, paragraaf 1 en paragraaf 5, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 142, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 25, paragraaf 2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 150, in hoofdstuk XI-1, voorschrift 3-1, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.201(81) van 18 mei 2006*

Op blz. 153, in hoofdstuk II-2, voorschrift 9, paragraaf 4.1.3.3, subparagraaf .3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.202(81) van 19 mei 2006*

Op blz. 157, in hoofdstuk V, in de titel van voorschrift 2 en in voorschrift 19-1, paragraaf 1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 158, in hoofdstuk V, voorschrift 19-1, paragraaf 2.1, subparagraaf .2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 159, in hoofdstuk V, voorschrift 19-1, paragraaf 6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 160, in hoofdstuk V, voorschrift 19-1, paragraaf 8.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

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

Op blz. 164, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-2, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 169, in hoofdstuk III, voorschrift 19, paragraaf 3.3.4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 170, in hoofdstuk III, voorschrift 20, paragraaf 11.3, subparagraaf .3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

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

Op blz. 182, in hoofdstuk II-1, deel B, voorschrift 4, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 183, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 184, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 5-1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 186, in hoofdstuk II-1, deel B-1, in de titel van voorschrift 6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 196, in hoofdstuk II-1, deel B-1, voorschrift 7-2, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 201, in hoofdstuk II-1, deel B-1, voorschrift 8-1, paragraaf 2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 211, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 13, paragraaf 7.6, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 214, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 13-1, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 220, in hoofdstuk II-1, deel B-2, voorschrift 17, paragraaf 1 en paragraaf 4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 223, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 19, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 224, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 19, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

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

Op blz. 230, in hoofdstuk II-1, deel B-4, voorschrift 25, paragraaf 2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

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

Op blz. 232, in hoofdstuk II-1, deel F, voorschrift 55, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 233, in hoofdstuk II-1, deel F, voorschrift 55, paragraaf 4.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 236, in hoofdstuk II-2, voorschrift 13, paragraaf 3.2.5.3, dient de voetnoot te worden geschrapt en in de laatste regel dient een spatie te worden ingevoegd tussen „opgestelde” en „richtsnoeren”.

Op blz. 237, in hoofdstuk II-2, voorschrift 21, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 238, in hoofdstuk II-2, voorschrift 21, paragraaf 5.2 en voorschrift 22, paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 239, in hoofdstuk II-2, voorschrift 23, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 240, in hoofdstuk III, voorschrift 4, paragraaf 3, subparagraaf .1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 241, in hoofdstuk III, deel C, voorschrift 38, paragraaf 3, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 242, in hoofdstuk III, deel C, voorschrift 38, paragraaf 4.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.239(83) van 12 oktober 2007*

Op blz. 245, in hoofdstuk VI, voorschrift 5-1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

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

*Resolutie MSC.256(84) van 16 mei 2008*

Op blz. 9, in hoofdstuk II-1, voorschrift 3-4, paragraaf 1.2, subparagraaf .2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 10, in hoofdstuk II-1, voorschrift 3-4, paragraaf 2.3 en voorschrift 3-9, paragraaf 1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 11, in hoofdstuk II-1, voorschrift 3-9, paragraaf 2 en paragraaf 3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 12, in hoofdstuk II-2, voorschrift 20, paragraaf 6.1.4, subparagraaf 1, onder .1.1 en .1.3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 13, in hoofdstuk II-2, voorschrift 20, paragraaf 6.1.4, subparagraaf .2 en in paragraaf 6.1.5, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 14, in hoofdstuk III, voorschrift 6, paragraaf 2.2, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

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

Op blz. 23, in hoofdstuk II-2, deel C, voorschrift 9, paragraaf 7.4.4.3.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

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

Op blz. 24, in hoofdstuk II-2, deel A, voorschrift 1, paragraaf 2.4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 28, in hoofdstuk II-2, deel G, voorschrift 19, paragraaf 2.1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

In *Trb.* 2011, 65 dienen in de vertaling de volgende correcties te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.282(86) van 5 juni 2009*

Op blz. 23, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 2.2, onder .2, .3, .4 en .5, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 24, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 2.10, onder .5, .6, .7, .8 en .9, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 25, in hoofdstuk VI, voorschrift 5-1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 26 dient de voetnoot toegevoegd aan voorschrift V/18 te worden geschrapt.

In *Trb.* 2012, 141 dienen in de vertaling de volgende correcties te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.290(87) van 21 mei 2010*

Op blz. 9, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-10, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.291(87) van 21 mei 2010*

Op blz. 11, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-11, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 12, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-11, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.308(88) van 3 december 2010*

Op blz. 17, in hoofdstuk V, voorschrift 23, paragraaf 1.2 en paragraaf 1.3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 18, in hoofdstuk V, voorschrift 23, paragraaf 1.5 en paragraaf 2.3, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 19, in hoofdstuk V, voorschrift 23, paragraaf 3.2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2013, 80 dient in de vertaling de volgende correctie te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.317(89) van 20 mei 2011*

Op blz. 41, in hoofdstuk III, voorschrift 1, paragraaf 5, dient de voetnoot te worden geschrapt.

In *Trb.* 2013, 249 dienen in de vertaling de volgende correcties te worden aangebracht.

*Resolutie MSC.350(92) van 21 juni 2013*

Op blz. 10, in hoofdstuk III, deel B, voorschrift 19, paragraaf 3.6.1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 11, in hoofdstuk III, deel B, voorschrift 19, paragraaf 4.2, subparagraaf .5 en in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 1.2.4, subparagraaf .1, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 12, in hoofdstuk V, voorschrift 19, paragraaf 1.2.4, subparagraaf .2, subparagraaf .3 en subparagraaf .4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 13, in hoofdstuk XI-1, voorschrift 1, dient de nummering van de subparagrafen a), b) en c) te worden vervangen door .1, .2 en .3.

*Resolutie MSC.325(90) van 24 mei 2012*

Op blz. 15, in hoofdstuk II-1, deel B-1, voorschrift 8-1, paragraaf 2 en paragraaf 3, subparagraaf .2 en in hoofdstuk III, deel B, voorschrift 20, paragraaf 11.2 subparagraaf .4, dienen de voetnoten te worden geschrapt.

Op blz. 16, in hoofdstuk V, voorschrift 14, paragraaf 2, subparagraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 17, in hoofdstuk VI, deel A, voorschrift 5-2, paragraaf 4, dient de voetnoot te worden geschrapt.

*Resolutie MSC.338(91) van 30 november 2012*

Op blz. 20, in hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-12, paragraaf 2, subparagraaf .2, dient de voetnoot te worden geschrapt.

Op blz. 21, in hoofdstuk II-2, deel A, dient de voetnoot toegevoegd aan de titel van voorschrift 1 te worden geschrapt.

Op blz. 26, in hoofdstuk III, deel B, voorschrift 17-1, paragraaf 1, dient de voetnoot te worden geschrapt.

---

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 en *Trb.* 2013, 249.

*Resolutie MSC.365(93) van 22 mei 2014 en Resolutie MSC.366(93) van 22 mei 2014*

De wijzigingen van 22 mei 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 en *Trb.* 2013, 249.

De in rubriek B genoemde codes en wijzigingen daarvan behoeven ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

#### 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 en *Trb.* 2014, 33.

---

*Resolutie MSC.350(92) van 21 juni 2013*

De wijzigingen zullen in overeenstemming met artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2015 in werking treden voor de partijen bij het Verdrag.

Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, zullen de wijzigingen, evenals het Verdrag, voor het gehele Koninkrijk gelden.

---

*Resolutie MSC.365(93) van 22 mei 2014*

De wijzigingen zullen ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2016 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2015 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij 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.366(93) van 22 mei 2014*

De wijzigingen zullen ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2016 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2015 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij 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.

---

**Codes**

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

*Code on Noise Levels on Board Ships*

Resolutie MSC.337(91), waarbij de Code on Noise Levels on Board Ships werd aangenomen, is op 1 juli 2014 in werking getreden.

*Code for recognized organizations (RO Code)*

Resolutie MSC.349(92), waarbij de Code voor erkende organisaties werd aangenomen, zal op 1 januari 2015 in werking treden.



*HSC-Code 1994*

Resolutie MSC.351(92), waarbij de 1994 HSC-Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2015 in werking treden.

*HSC-Code 2000*

Resolutie MSC.352(92), waarbij de 2000 HSC-Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2015 in werking treden.

*ISM-Code*

Resolutie MSC.353(92), waarbij de ISM-Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2015 in werking treden.

*IMSBC-Code*

Resolutie MSC.354(92), waarbij de IMSBC-Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2015 in werking treden voor de partijen, met uitzondering van Finland dat op 20 juni 2014, bezwaar heeft gemaakt.

*FSS-Code*

Resolutie MSC.367(93) van 22 mei 2014, waarbij de FSS-Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2016 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2015 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

*LSA-Code*

Resolutie MSC.368(93) van 22 mei 2014, waarbij de LSA-Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2016 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2015 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

*IBC-Code*

Resolutie MSC.369(93) van 22 mei 2014, waarbij de IBC-Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2016 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2015 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

*IGC-Code*

Resolutie MSC.370(93) van 22 mei 2014, waarbij de IGC-Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2016 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2015 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvlooten ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

*ESP-Code 2011*

Resolutie A.1049(27), waarbij de ESP-Code 2011 is aangenomen, is op 1 januari 2014 in werking getreden.

Resolutie MSC.371(93) van 22 mei 2014, waarbij de ESP-Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2016 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2015 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvlooten ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

*IMDG-Code*

Resolutie MSC.372(93) van 22 mei 2014, waarbij de ESP-Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2016 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2015 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvlooten ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, zullen de Codes en wijzigingen daarvan, evenals het Verdrag, voor het gehele Koninkrijk gelden.

---

**Verplichte meldingssystemen voor schepen**

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

---

**Verplichte standaarden voor schepen**

Zie *Trb.* 2011, 65.

*Performance standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of Bulk carriers*

Resolutie MSC.341(91), waarbij de verplichte standaard (MSC.215(82)) is gewijzigd, is op 1 juli 2014 in werking getreden.

*Performance Standard for protective coatings for cargo oil tanks of crude oil tankers*

Resolutie MSC.342(91), waarbij de verplichte standaard (MSC.288(87)) is gewijzigd, is op 1 juli 2014 in werking getreden.

#### J. VERWIJZINGEN

Zie voor verwijzingen en overige verdragsgegevens *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 en *Trb.* 2014, 33.

#### **Verbanden**

Titel : Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974;  
Londen, 17 februari 1978

Laatste *Trb.* : *Trb.* 2014, 200

Titel : Protocol van 1988 bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974;  
Londen, 11 november 1988

Laatste *Trb.* : *Trb.* 2014, 201

#### **Overige verwijzingen**

Titel : Handvest van de Verenigde Naties;  
San Francisco, 26 juni 1945

Laatste *Trb.* : *Trb.* 2014, 112

- Titel : Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978;  
Londen, 2 november 1973
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2014, 197

Uitgegeven de zesentwintigste november 2014.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

A.G. KOENDERS