

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1996 Nr. 18

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 Verdrag en Bijlage zijn geplaatst in *Trb.* 1976, 157.

Voor correcties van de Bijlage zie *Trb.* 1985, 155.

Voor wijzigingen van de Bijlage zie *Trb.* 1983, 32 en rubriek J van *Trb.* 1983, 173, van *Trb.* 1985, 155, van *Trb.* 1989, 42 en 98, van *Trb.* 1992, 24, van *Trb.* 1994, 19 en rubriek J hieronder.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1983, 32 en rubriek J van *Trb.* 1983, 173, de rubrieken C en J van *Trb.* 1985, 155, rubriek J van *Trb.* 1989, 42 en 98, van *Trb.* 1992, 24 en 173, van *Trb.* 1994, 19 en 134, van *Trb.* 1995, 236 en rubriek J hieronder.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1994, 19 en *Trb.* 1995, 236.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1983, 32 en 173, *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1994, 134 en *Trb.* 1995, 236.

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1976, 157, *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1983, 32 en 173, *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1986, 51, *Trb.* 1989, 42 en 98, *Trb.* 1992, 24 en 173, *Trb.* 1994, 19 en 134 en *Trb.* 1995, 236.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1979, 128.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie *Trb.* 1983, 32, *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1989, 42 en *Trb.* 1992, 24.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1976, 157, *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1983, 32 en 173, *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1986, 51, *Trb.* 1989, 42 en 98, *Trb.* 1992, 24 en 173, *Trb.* 1994, 19 en 134 en *Trb.* 1995, 236.

Wijzigingen

Resolutie MSC. (27)61 van 11 december 1992 (Trb. 1995, 236)

In de derde alinea dient gelezen te worden: „De wijzigingen zijn op 1 april 1994 aanvaard.”

Resolutie MSC.31(63) van 23 mei 1994

Bij resolutie MSC.31(63) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 23 mei 1994 in overeenstemming met artikel VIIIb)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen.

De wijzigingen behoeven in overeenstemming met artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen met de goedkeuring van de Staten-Generaal.

De wijzigingen genoemd in bijlage 1 zijn aanvaard op 1 juli 1995 en zijn op 1 januari 1996 in werking getreden.

De wijzigingen genoemd in bijlage 2 worden in overeenstemming met artikel VIIIb)(vi)(2)(bb) van het Verdrag geacht te zijn aanvaard op 1 januari 1998, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verslagsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag of Verslagsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot tenminste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen de wijzigingen hebben kenbaar gemaakt. Indien zij op genoemde datum zijn aanvaard, zullen zij op 1 juli 1998 in werking treden.

De Engelse tekst van de resolutie luidt als volgt:

**Resolution MSC.31(63)
adopted on 23 May 1994**

**Adoption of Amendments to the International Convention for the
Safety of Life at Sea, 1974**

The Maritime Safety Committee,

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

Recalling further article VIIIb) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as “the Convention”, concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

Having considered, at its sixty-third session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIIIb)(i) thereof,

1. Adopts, in accordance with article VIIIb)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annexes to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article VIIIb)(vi)(2)bb) of the Convention, that:

a) the amendments set out in Annex 1 shall be deemed to have been accepted on 1 July 1995; and

b) the amendments set out in Annex 2 shall be deemed to have been accepted on 1 January 1998;

unless, prior to these dates, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. Invites Contracting Governments to note that, in accordance with article VIIIb)(vii)(2) of the Convention:

a) the amendments set out in Annex 1 shall enter into force on 1 January 1996; and

b) the amendments set out in Annex 2 shall enter into force on 1 July 1998;

upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General, in conformity with article VIIIb)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annexes to all Contracting Governments to the Convention;

5. Further requests the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annexes to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex 1**Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974***Regulation V/8-1 - Ship reporting systems*

1. The following new regulation V/8-1 is added:

“Regulation 8-1

Ship reporting systems

a) Ship reporting systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and protection of the marine environment. A ship reporting system, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation, shall be used by all ships, or certain categories of ships or ships carrying cargoes, in accordance with the provisions of each system so adopted.

b) The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ship reporting systems. Contracting Governments shall refer proposals for the adoption of ship reporting systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ship reporting system.

c) This regulation and its associated guidelines and criteria do not apply to any warship, naval auxiliary or other vessel owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only on government non-commercial service; however, such ships are encouraged to participate in ship reporting systems that have been adopted in accordance with this regulation.

d) The initiation of action for establishing a ship reporting system is the responsibility of the Government or the Governments concerned. In developing such systems, provisions of the guidelines and criteria developed by the Organization shall be taken into account.

e) Ship reporting systems not submitted to the Organization for adoption do not necessarily need to comply with this regulation. However, Governments implementing such systems are encouraged to follow, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization. Contracting Governments may submit such systems to the Organization for recognition.

f) Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate proposals for a co-ordinated ship reporting system on the basis of agreement between them. Before proceeding with a proposal adoption of a ship reporting system, the Organi-

zation shall disseminate details of the proposal to those Governments which have a common interest in the area covered by the proposed system. Where a co-ordinated ship reporting system is adopted and established, it shall have uniform procedures and operations.

g) After adoption of a ship reporting system in accordance with this regulation, the Government or Governments concerned shall take all measures necessary for the promulgation of any information needed for the efficient and effective use of the system. Any adopted ship reporting system shall have the capability of interaction and the ability to assist ships with information when necessary. Such systems shall be operated in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation.

h) The master of a ship shall comply with the requirements of adopted ship reporting systems and report to the appropriate authority all information required in accordance with the provisions of each such system.

i) All adopted ship reporting systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

j) Nothing in this regulation or in its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law, or the legal regime of international straits.

k) The participation of ships in accordance with the provisions of adopted ship reporting systems shall be free of charge to the ships concerned.

l) The Organization shall ensure that adopted ship reporting systems are reviewed under the guidelines and criteria developed by the Organization.”

Regulation V/15-1 – Emergency towing arrangements on tankers

2. The following new regulation V/15-1 is added:

“Regulation 15-1

Emergency towing arrangements on tankers

a) For the purpose of this regulation, tankers include oil tankers as defined in regulation II-1/2.12, chemical tankers as defined in regulation VII/8.2 and gas carriers as defined in regulation VII/11.2.

b) An emergency towing arrangement shall be fitted at both ends on board all tankers of not less than 20,000 tonnes deadweight as defined in regulation II-1/3.21 constructed on or after 1 January 1996. For tankers constructed before 1 January 1996, such an arrangement shall be fitted at the first scheduled dry-docking after 1 January 1996, but not later

than 1 January 1999. The design and construction of the towing arrangement shall be approved by the Administration, based on the guidelines developed by the Organization.”

Annex 2

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Regulation II-2/15 – Arrangements for oil fuel, lubricating oil and other flammable oils

1. The following text is added after the title:
“(Paragraphs 2.9 to 2.12 of this regulation apply to all ships)”
2. The following new subparagraphs .9 to .12 are added after existing subparagraph .8 of paragraph 2:
 - .9 All external high pressure fuel delivery lines between the high pressure fuel pumps and fuel injectors shall be protected with a jacketed piping system capable of containing fuel from a high pressure line failure. A jacketed pipe incorporates an outer pipe into which the high pressure fuel pipe is placed forming a permanent assembly. The jacketed piping system shall include a means for collection of leakages and arrangements shall be provided for an alarm to be given of a fuel line failure.
 - .10 All surfaces with temperatures above 220°C which may be impinged as a result of a fuel system failure shall be properly insulated.
 - .11 Oil fuel lines shall be screened or otherwise suitably protected to avoid as far as practicable oil spray or oil leakages onto hot surfaces, into machinery air intakes, or other sources of ignition. The number of joints in such piping systems shall be kept to a minimum.
 - .12 Ships constructed before 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 2.9 to 2.11 not later than 1 July 2003, except that a suitable enclosure on engines having an output of 375 kW or less having fuel injection pumps serving more than one injector may be used as an alternative to the jacketed piping system in paragraph 2.9.”
3. The words “2.7 and 2.8” in the existing paragraph 3 are replaced by “2.7, 2.8, 2.10 and 2.11”.
4. The words “2.4 and 2.6” in the existing paragraph 4 are replaced by “2.4, 2.6, 2.10 and 2.11”.
5. The existing paragraph 5.1 is deleted, and paragraphs 5.2 and 5.3 are renumbered 5.1 and 5.2.

Regulation V/3 – Information required in danger messages

6. In paragraph b), the phrase “Tropical storms (hurricanes in the West Indies, typhoons in the China Sea, cyclones in Indian waters and storms of a similar nature in other regions)” is replaced by “Tropical storms”.

Regulation V/4 – Meteorological services

7. In paragraph b)(ii), the phrase “To issue daily, by radio” is replaced by “To issue twice daily, by radio”..

Regulation V/22 – Navigation bridge visibility

8. The following new regulation V/22 is added:

“Regulation 22

Navigation bridge visibility

a) Ships of not less than 45 m in length as defined in regulation III/3.10, constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:

- (i) The view of the sea surface from the conning position shall not be obscured by more than two ship lengths, or 500 m, whichever is the less, forward of the bow to 10° on either side under all conditions of draught, trim and deck cargo.
- (ii) No blind sector caused by cargo, cargo gear or other obstructions outside of the wheelhouse forward of the beam which obstructs the view of the sea surface as seen from the conning position, shall exceed 10°. The total arc of blind sectors shall not exceed 20°. The clear sectors between blind sectors shall be at least 5°. However, in the view described in paragraph a)(i), each individual blind sector shall not exceed 5°.
- (iii) The horizontal field of vision from the conning position shall extend over an arc of not less than 225°, that is from right ahead to not less than 22.5° abaft the beam on either side of the ship.
- (iv) From each bridge wing the horizontal field of vision shall extend over an arc of at least 225°, that is from at least 45° on the opposite bow through right ahead and then from right ahead to right astern through 180° on the same side of the ship.
- (v) From the main steering position the horizontal field of vision shall extend over an arc from right ahead to at least 60° on each side of the ship.
- (vi) The ship’s side shall be visible from the bridge wing.
- (vii) The height of the lower edge of the navigation bridge front windows above the bridge deck shall be kept as low as possible. In

- no case shall the lower edge present an obstruction to the forward view as described in this regulation.
- (viii) The upper edge of the navigation bridge front windows shall allow a forward view of the horizon, for a person with a height of eye of 1.800 mm above the bridge deck at the conning position, when the ship is pitching in heavy seas. The Administration, if satisfied that a 1.800 mm height of eye is unreasonable and impractical, may allow reduction of the height of eye but not to less than 1.600 mm.
- (ix) Windows shall meet the following requirements:
- (1) framing between navigation bridge windows shall be kept to a minimum and not be installed immediately forward of any workstation;
 - (2) to help avoid reflections, the bridge front windows shall be inclined from the vertical plane top out, at an angle of not less than 10° and not more than 25°;
 - (3) polarized and tinted windows shall not be fitted; and
 - (4) at all times regardless of weather conditions, at least two of the navigation bridge front windows shall provide a clear view, and in addition depending on the bridge configuration, an additional number of windows shall provide a clear view.
- b) Ships constructed before 1 July 1998 shall, where practicable, meet the requirements of a)(i) and a)(ii). However, structural alterations or additional equipment need not be required.
- c) With ships of unconventional design which, in the opinion of the Administration cannot comply with this regulation, arrangements shall be provided to achieve a level of visibility that is as near as practical to those prescribed in this regulation.'

De vertaling van bovenstaande resolutie MSC.31(63) luidt als volgt:

**Resolutie MSC.31(63)
aangenomen op 23 mei 1994**

**Aanneming van wijzigingen op het Internationaal Verdrag voor de
beveiliging van mensenlevens op zee, 1974**

De Maritieme Veiligheidscommissie,

Herinnerend aan artikel 28b van het Verdrag nopens de Internationale Maritieme Organisatie betreffende de taken van de Commissie,

Voorts herinnerend aan artikel VIIIb van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), 1974, hierna te noemen „het Verdrag”, betreffende de procedure voor wijziging van de Bijlage bij het Verdrag, met uitzondering van Hoofdstuk I,

Na bestudering, tijdens haar drieënzestigste zitting, van wijzigingen van het Verdrag, voorgesteld en rondgezonden overeenkomstig artikel VIIIb(i) daarvan,

1. Neemt, in overeenstemming met artikel VIIIb(iv) van het Verdrag, de wijzigingen op het Verdrag aan, waarvan de tekst is vervat in de Bijlage bij deze resolutie;

2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel VIIIb(vi)(2)bb van het Verdrag, dat:

a. de wijzigingen genoemd in bijlage 1 worden geacht te zijn aanvaard op 1 juli 1995, en

b. de wijzigingen genoemd in bijlage 2 worden geacht te zijn aanvaard op 1 januari 1998;

tenzij vóór die data meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag, of Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen de wijzigingen kenbaar hebben gemaakt;

3. Nodigt de Verdragsluitende Regeringen uit er nota van te nemen dat, in overeenstemming met artikel VIIIb(vii)(2) van het Verdrag,

a. de wijzigingen vervat in bijlage 1 in werking treden op 1 januari 1996, en

b. de wijzigingen vervat in bijlage 2 in werking treden op 1 juli 1998;

na aanvaarding daarvan in overeenstemming met punt 2 hierboven;

4. Verzoekt de Secretaris-Generaal, in overeenstemming met artikel VIIIb(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 die Partij zijn bij het Verdrag;

5. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts afschriften van de resolutie en de bijlagen daarbij te doen toekomen aan de Leden van de Organisatie waarvan de Regeringen geen Partij zijn bij het Verdrag.

Bijlage 1

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

Voorschrift V/8-1 – Meldingssystemen voor schepen

1. Het volgende nieuwe voorschrift V/8-1 wordt toegevoegd:

„Voorschrift 8-1

Meldingssystemen voor schepen

a. Meldingssystemen voor schepen dragen bij tot de beveiliging van mensenlevens op zee, een veilige en efficiënte navigatie en de bescherming van het mariene milieu. Na aanneming en toepassing ervan in overeenstemming met de door de Organisatie conform dit voorschrift opgestelde richtlijnen en criteria, dient een meldingssysteem voor schepen door alle schepen te worden gebruikt, of door bepaalde categorieën schepen of door schepen die een bepaalde lading vervoeren, in overeenstemming met de bepalingen van elk aldus aangenomen systeem.

b. De Organisatie wordt erkend als het enige internationale lichaam voor het ontwikkelen van richtlijnen, criteria en voorschriften op internationaal niveau voor meldingssystemen voor schepen. Verdragsluitende Regeringen dienen voorstellen tot aanneming van meldingssystemen voor schepen voor te leggen aan de Organisatie. De Organisatie zal alle relevante informatie ter zake van elk aangenomen meldingssysteem voor schepen verzamelen en verspreiden onder de Verdragsluitende Regeringen.

c. Dit voorschrift alsmede de hiermee verband houdende richtlijnen en criteria zijn niet van toepassing op oorlogsschepen, ondersteuningsschepen, of andere schepen die eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een Verdragsluitende Regering en die, vooralsnog, slechts door de overheid voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt; dergelijke schepen worden echter aangemoedigd gebruik te maken van de meldingssystemen voor schepen die in overeenstemming met dit voorschrift zijn aangenomen.

d. Het initiatief voor de invoering van een meldingssysteem voor schepen ligt bij de desbetreffende Regering of Regeringen. Bij het ontwikkelen van meldingssystemen voor schepen moet rekening worden gehouden met de bepalingen van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen en criteria.

e. Meldingssystemen voor schepen die niet ter aanneming aan de Organisatie worden voorgelegd, behoeven niet noodzakelijkerwijs aan dit voorschrift te voldoen. Regeringen die een meldingssysteem voor schepen ontwikkelen worden echter aangemoedigd, zo veel mogelijk de door de Organisatie opgestelde richtlijnen en criteria na te leven. Verdragsluitende Regeringen kunnen dergelijke systemen aan de Organisatie voorleggen voor erkenning.

f. Wanneer twee of meer Regeringen in een bepaald gebied een gemeenschappelijk belang hebben, dienen zij voorstellen te formuleren voor een gezamenlijk meldingssysteem voor schepen op basis van een onderlinge overeenkomst. Alvorens over te gaan tot behandeling van een voorstel ter aanneming van een meldingssysteem voor schepen, verspreidt de Organisatie details betreffende het voorstel onder de Regeringen die een gemeenschappelijk belang hebben in het gebied waarop het

voorgestelde systeem betrekking heeft. Wanneer een gezamenlijk meldingssysteem voor schepen wordt aangenomen en ingevoerd, dienen daarvoor gelijke procedures en operaties te gelden.

g. Na aanneming van een meldingssysteem voor schepen in overeenstemming met dit voorschrift, dient de betrokken Regering of dienen de betrokken Regeringen alle nodige maatregelen te nemen voor de verspreiding van alle benodigde informatie voor een efficiënte en effectieve werking van het systeem. Alle aangenomen meldingssystemen moeten met elkaar kunnen communiceren en de mogelijkheid bieden schepen indien nodig bij te staan door het verstrekken van informatie. Bedoelde systemen dienen te worden geëxploiteerd in overeenstemming met de richtlijnen en criteria die door de Organisatie overeenkomstig dit voorschrift zijn opgesteld.

h. De kapitein van een schip dient de voorschriften van aangenomen meldingssystemen voor schepen na te leven en alle informatie die in overeenstemming met de bepalingen van elk van deze systemen is vereist, te rapporteren aan de bevoegde autoriteit.

i. Alle aangenomen meldingssystemen en maatregelen die worden genomen om naleving van deze systemen te bewerkstelligen, dienen in overeenstemming te zijn met het internationale recht, in het bijzonder met de relevante bepalingen van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee.

j. Dit voorschrift alsmede de hiermee verband houdende richtlijnen en criteria laten de rechten en plichten van Regeringen uit hoofde van het internationale recht of het rechtsregime van internationale zeestraten onverlet.

k. Aan deelname van schepen in overeenstemming met de bepalingen van aangenomen meldingssystemen voor schepen mogen voor de betrokken schepen geen kosten verbonden zijn.

l. De Organisatie draagt er zorg voor dat aangenomen meldingssystemen voor schepen worden beoordeeld aan de hand van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen en criteria.”

Voorschrift V/15-1 – Noodsleepvoorzieningen aan boord van tankschepen

2. Het volgende nieuwe voorschrift V/15-1 wordt toegevoegd:

„Voorschrift 15-1

Noodsleepvoorzieningen aan boord van tankschepen

a. Voor de toepassing van dit voorschrift wordt onder tankschepen verstaan olietankschepen zoals omschreven in voorschrift II-1/2.12, chemicaliëntankschepen zoals omschreven in voorschrift VII/8.2 en gastankschepen zoals omschreven in voorschrift VII/11.2.

b. Een noodsleepvoorziening dient te worden aangebracht op het voorschip en op het achterschip van alle tankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton of meer, zoals omschreven in voorschrift II-1/3.21, gebouwd op of na 1 januari 1996. Aan boord van tankschepen die vóór 1 januari 1996 zijn gebouwd, dient een dergelijke voorziening te worden aangebracht bij de eerstvolgende geplande droogzetting in een dok na 1 januari 1996, maar uiterlijk op 1 januari 1999. Het ontwerp en de constructie van de sleepvoorziening dienen door de Administratie overeenkomstig de door de Organisatie opgestelde richtlijnen te worden goedgekeurd.”

Bijlage 2

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

Voorschrift II-2/15 – Inrichtingen voor brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën

1. Onder de titel wordt de volgende tekst tussengevoegd:
„(De leden 2.9 t/m 2.12 van dit voorschrift zijn van toepassing op alle schepen)”.
2. De volgende nieuwe leden .9 t/m .12 worden tussengevoegd na het bestaande lid 2.8:
 - „.9 Alle uitwendig aangebrachte hogedruk-brandstoftoevoerleidingen tussen de hogedruk-brandstofpompen en de brandstofkleppen moeten worden beschermd door middel van een ommanteling waarin brandstof die als gevolg van een defecte hogedrukleiding weglekt, kan worden opgevangen. De ommanteling vormt één geheel en bestaat uit een buitenleiding waarin de hogedruk-brandstofleiding is aangebracht. De ommanteling moet worden voorzien van een systeem voor het opvangen van gelekte brandstof en er moeten voorzieningen worden aangebracht opdat er een alarm in werking treedt bij defecten aan een brandstofleiding.
 - .10 Alle oppervlakken met een temperatuur hoger dan 220°C die in geval van een defect aan het brandstofsysteem met brandstof in aanraking kunnen komen, moeten deugdelijk worden geïsoleerd.
 - .11 Brandstofolieleidingen moeten worden afgeschermd of anderszins op passende wijze worden beschermd om zo veel mogelijk het sproeien of lekken van olie op hete oppervlakken, in luchtinlaten van werktuigen of op andere ontstekingsbronnen te voorkomen. Het aantal koppelingen in zulke leidingstelsels moet tot een minimum worden beperkt.

- .12 Schepen gebouwd vóór 1 juli 1998 moeten uiterlijk op 1 juli 2003 aan de vereisten van de leden 2.9 tot en met 2.11 voldoen, met dien verstande dat motoren met een vermogen kleiner dan of gelijk aan 375 kW en waarvan de brandstofinjectiepompen meer dan één brandstofklep activeren, als alternatief voor het ommantelingsysteem als bedoeld in lid 2.9, mogen worden voorzien van een geschikte omkasting.
3. In de bestaande tekst van lid 3, moet „2.7 en 2.8” worden vervangen door „2.7, 2.8, 2.10 en 2.1”.
4. In de bestaande tekst van lid 4, moet „2.4 en 2.6” worden vervangen door „2.4, 2.6, 2.10 en 2.11”.
5. De bestaande tekst van lid 5.1 vervalt en de leden 5.2 en 5.3 worden vernummerd tot 5.1 en 5.2.

Voorschrift V/3 – Inlichtingen op te nemen in gevarenberichten

6. De tekst onder letter b „Tropische stormen (orkanen in West-Indië, tyfonen in de Chinese Zee, cyclonen in de Indische Oceaan en stormen van soortgelijk karakter in andere streken)”, wordt vervangen door: „Tropische stormen”.

Voorschrift V/4 – Meteorologische diensten

7. In letter b (ii), wordt de zinsnede: „dagelijks per radio” vervangen door: „tweemaal daags per radio”.

Voorschrift V/22 – Zicht vanaf de navigatiebrug

8. Het volgende nieuwe voorschrift V/22 wordt toegevoegd:

„Voorschrift 22

Zicht vanaf de navigatiebrug

- a. Schepen met een lengte, zoals omschreven in voorschrift III/3.10, van niet minder dan 45 m gebouwd op of na 1 juli 1998, moeten aan de volgende vereisten voldoen:
- (i) Vanaf het punt waar het schip wordt bestuurd mag het zicht over het zee-oppervlak voor de boeg binnen een hoek van 10° aan beide zijden, ongeacht de diepgang, trim of deklading, niet worden gehinderd over meer dan twee scheepslengtes, of 500 m, naar gelang welke afstand het kleinst is.
 - (ii) Geen van de door lading, hefwerktuigen of andere obstakels buiten het stuurhuis veroorzaakte dode hoeken die voorlijker dan dwars het zicht op het zee-oppervlak vanaf het punt waar het schip wordt bestuurd ontnemen, mogen groter zijn dan 10°. De

gezamenlijke dode hoeken mogen samen niet meer dan 20° bedragen. De hoek met vrij zicht tussen de dode hoeken in moet ten minste 5° zijn.

Voor het zicht genoemd onder a (i) geldt echter dat elke afzonderlijke dode hoek niet groter mag zijn dan 5° .

- (iii) Het horizontale gezichtsveld vanaf het punt waar het schip wordt bestuurd moet zich uitstrekken over een boog van ten minste 225° , die zich uitstrekt van recht vooruit tot ten minste $22,5^\circ$ achterlijker dan dwars aan beide zijden van het schip.
 - (iv) Het horizontale gezichtsveld vanaf elke brugvleugel moet zich uitstrekken over een boog van ten minste 225° , die loopt van ten minste 45° ten opzichte van de lengte-as van het schip aan de tegengestelde zijde naar recht vooruit, en van recht vooruit over 180° naar recht achteruit aan dezelfde zijde.
 - (v) Het horizontale gezichtsveld vanaf de belangrijkste stuurpositie moet zich uitstrekken over een boog van ten minste 60° aan weerszijden van de lengte-as het schip.
 - (vi) De zijkant van het schip moet vanaf de brugvleugel zichtbaar zijn.
 - (vii) De hoogte van de onderste rand van de voorramen van de navigatiebrug moeten zo laag mogelijk boven het brugdek worden gehouden. In geen geval mag de onderste rand een obstakel vormen voor het voorwaartse zicht zoals in dit voorschrift omschreven.
 - (viii) De bovenste rand van de voorramen van de navigatiebrug mag, wanneer het schip in ruwe zee stampt, vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd aan een persoon wiens ogen zich op 1800 mm boven het brugdek bevinden, niet het zicht op de horizon ontnemen. Indien de Administratie een ooghoogte van 1800 mm onredelijk en onpraktisch acht, kan zij een verlaging tot uiterlijk 1600 mm toestaan.
 - (ix) De ramen moeten aan de volgende vereisten voldoen:
 1. de afmetingen van de kozijnen van de ramen op de navigatiebrug moeten zo klein mogelijk zijn en deze kozijnen mogen zich niet recht voor enige werkplek bevinden;
 2. om weerspiegeling te voorkomen, moeten de voorramen van de brug aan de bovenzijde ten opzichte van het verticale vlak onder een hoek van ten minste 10° en ten hoogste 25° naar buiten worden geplaatst;
 3. de beglazing van de ramen mag noch gepolariseerd, noch gekleurd zijn, en
 4. ongeacht de weersomstandigheden moet het te allen tijde mogelijk zijn om door ten minste twee voorramen van de navigatiebrug een helder zicht te hebben en voorts moet, afhankelijk van de opstelling van de brug, het zicht door nog een aantal ramen vrij zijn.
- b Schepen gebouwd vóór 1 juli 1998 moeten, indien dit praktisch uitvoerbaar is, voldoen aan de vereisten van de leden a (i) en a (ii). Het

is echter niet noodzakelijk aanpassingen aan de structuur of aanvullingen op de uitrusting te eisen.

c. Indien de Administratie van oordeel is dat dit voorschrift op bepaalde schepen niet kan worden toegepast vanwege hun ongebruikelijke ontwerp, moeten maatregelen worden getroffen opdat een zicht wordt bereikt dat het in dit voorschrift omschreven niveau zo dicht mogelijk benadert.”

Resolutie 1 van 24 mei 1994

De Conferentie van de Verdragsluitende Regeringen die partij zijn bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, heeft op 24 mei 1994 in overeenstemming met artikel VIIIc(ii) van het Verdrag wijzigingen aangenomen bij resolutie 1 van die Conferentie.

De wijzigingen behoeven in overeenstemming met artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen met de goedkeuring van de Staten-Generaal.

De wijzigingen genoemd in bijlage 1 bij resolutie 1 zijn aanvaard op 1 juli 1995 en zijn op 1 januari 1996 in werking getreden.

De wijzigingen genoemd in bijlage 2 worden in overeenstemming met artikel VIIIb(vi)(2)bb van het Verdrag geacht te zijn aanvaard op 1 januari 1998, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag of Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden tenminste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen de wijzigingen hebben kenbaar gemaakt. Indien zij op genoemde datum zijn aanvaard, zullen zij op 1 juli 1998 in werking treden.

De Engelse tekst van de resolutie luidt als volgt:

Resolution 1 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 adopted on 24 May 1994

Adoption of Amendments to the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

The Conference,

Recalling article VIIIc) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as “the Convention”) concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments.

Having considered amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated to the Members of the Organization and to all Contracting Governments to the Convention,

1. Adopts, in accordance with article VIIIc)(ii) of the Convention, amendments to the Annex to the Convention, the texts of which are given in the Annexes to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article VIIIb)(vi)(2)bb) of the Convention, that:

a) the amendments set out in Annex 1 shall be deemed to have been accepted on 1 July 1995; and

b) the amendments set out in Annex 2 shall be deemed to have been accepted on 1 January 1988,

unless, prior to these dates, more than one third of Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. Invites Contracting Governments to note that, in accordance with article VIIIb)(vii)(2) of the Convention:

a) the amendments set out in Annex 1 shall enter into force on 1 January 1996; and

b) the amendments set out in Annex 2 shall enter into force on 1 July 1998,

upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above.

Annex 1

Addition of new Chapters X and XI to, and Amendments to the Appendix to, the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

The following new chapter X is added to the Annex:

“CHAPTER X

SAFETY MEASURES FOR HIGH SPEED CRAFT

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter:

1. ‘High Speed Craft Code (HSC Code)’ means the International Code of Safety for High Speed Craft adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.36(63), as may be amended by the Organization, provided that such amendments 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.

2. 'High speed craft' is a craft capable of a maximum speed in metres per second (m/s) equal to or exceeding:

$$3.7 \nabla^{0.1667}$$

where: ∇ = displacement corresponding to the design waterline (m^3).

3. 'Craft constructed' means a craft the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

4. 'Similar stage of construction' means a stage at which:

- .1 construction identifiable with a specific craft begins; and
- .2 assembly of that craft has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is the less.

Regulation 2

Application

1. This chapter applies to high speed craft constructed on or after 1 January 1996, as follows:

- .1 passenger craft which do not proceed in the course of their voyage more than 4 h at operational speed from a place of refuge when fully laden; and
- .2 cargo craft of 500 gross tonnage and upwards which do not proceed in the course of their voyage more than 8 h at operational speed from a place of refuge when fully laden.

2. Any craft, irrespective of the date of construction, which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the craft. Such a craft, if constructed before 1 January 1996, shall, as a rule, comply with the requirements for a craft constructed on or after that date to at least the same extent as it did before undergoing such repairs, alterations, modifications or outfitting. Repairs, alterations and modifications of a major character, and outfitting related thereto, shall meet the requirements for a craft constructed on or after 1 January 1996 in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

Regulation 3

Requirements for high speed craft

1. Notwithstanding the provisions of chapters I to IV and regulation V/12, a high speed craft which complies with the requirements of the High Speed Craft Code in its entirety and which has been surveyed and certified as provided for in that Code shall be deemed to have complied with the requirements of chapters I to IV and regulation V/12. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory.

2. The certificates and permits issued under the High Speed Craft Code shall have the same force and the same recognition as the certificates issued under chapter I.”

2. The following new chapter XI is added to the Annex:

“CHAPTER XI

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

Regulation 1

Authorization of recognized organizations

Organizations referred to in regulation I/6 shall comply with the guidelines developed by the Organization.

Regulation 2

Enhanced surveys

Bulk carriers as defined in regulation IX/1.6 and oil tankers as defined in regulation II-1/2.12 shall be subject to an enhanced programme of inspections in accordance with the guidelines adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.744(18), as may be amended by the Organization, provided that such amendments 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.

Regulation 3

Ship identification number

1. This regulation applies to all passenger ships of 100 gross tonnage and upwards and to all cargo ships of 300 gross tonnage and upwards.

2. Every ship shall be provided with an identification number which conforms to the IMO ship identification number scheme adopted by the Organization.

3. The ship's identification number shall be inserted on the certificates and certified copies thereof issued under regulation I/12 or regulation I/13.

4. For ships constructed before 1 January 1996, this regulation shall take effect when a certificate is renewed on or after 1 January 1996.

Regulation 4

Port State control on operational requirements

1. A ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government concern-

ing operational requirements in respect of the safety of ships, when there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships.

2. In the circumstances defined in paragraph 1 of this regulation, the Contracting Government carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of the present Convention.

3. Procedures relating to the port State control prescribed in regulation I/19 shall apply to this regulation.

4. Nothing in the present regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Contracting Government carrying out control over operational requirements specifically provided for in the regulations.”

3. Amendments to the Appendix to the Annex:

.1 Form of Safety Certificate for Passenger Ships

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

The text of footnote 3 is replaced by the following:

“In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization resolution A.600(15).”

.2 Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

The text of footnote 3 is replaced by the following:

“In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).”

.3 Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

The text of footnote 3 is replaced by the following:

“In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).”

.4 Form of Safety Radio Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

The text of footnote 2 is replaced by the following:

“In accordance with the IMO Ship Identification Number

Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).”
 .5 Form of Exemption Certificate

EXEMPTION CERTIFICATE

The text of footnote 2 is replaced by the following:

“In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).”

Annex 2

Addition of a New Chapter IX to the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

The following new chapter IX is added to the Annex:

“CHAPTER IX

MANAGEMENT FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

1. ‘International Safety Management (ISM) Code’ means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention adopted by the Organization by resolution A.741(18), as may be amended by the Organization, provided that such amendments 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.
2. ‘Company’ means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code.
3. ‘Oil tanker’ means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12.
4. ‘Chemical tanker’ means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2.
5. ‘Gas carrier’ means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2.

6. 'Bulk carrier' means a ship which is constructed generally with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, and is intended primarily to carry dry cargo in bulk, and includes such types as ore carriers and combination carriers.

7. 'Mobile offshore drilling unit (MODU)' means a vessel capable of engaging in drilling operations for the exploration for or exploitation of resources beneath the sea-bed such as liquid or gaseous hydrocarbons, sulphur or salt.

8. 'High speed craft' means a craft as defined in regulation X/1.2.

Regulation 2

Application

1. This chapter applies to ships, regardless of the date of construction, as follows:

- .1 passenger ships including passenger high speed craft, not later than 1 July 1998;
- .2 oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 1998, and
- .3 other cargo ships and mobile offshore drilling units of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 2002.

2. This chapter does not apply to government-operated ships used for non-commercial purposes.

Regulation 3

Safety management requirements

1. The company and the ship shall comply with the requirements of the International Safety Management Code.

2. The ship shall be operated by a company holding a Document of Compliance referred to in regulation 4.

Regulation 4

Certification

1. A Document of Compliance shall be issued to every company which complies with the requirements of the International Safety Management Code. This document shall be issued by the Administration, by an organization recognized by the Administration, or at the request of the Administration by another Contracting Government.

2. A copy of the Document of Compliance shall be kept on board the ship in order that the master can produce it on request for verification.

3. A Certificate, called a Safety Management Certificate, shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.

Regulation 5

Maintenance of conditions

The safety management system shall be maintained in accordance with the provisions of the International Safety Management Code.

Regulation 6

Verification and control

1. The Administration, another Contracting Government at the request of the Administration or an organization recognized by the Administration shall periodically verify the proper functioning of the ship's safety management system.

2. Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, a ship required to hold a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 4.3 shall be subject to control in accordance with the provisions of regulation XI/4. For this purpose such certificate shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

3. In case of change of flag State or company, special transitional arrangements shall be made in accordance with the guidelines developed by the Organization."

De vertaling van bovenstaande resolutie 1 luidt als volgt:

Resolutie 1 van de Conferentie van de Verdragsluitende Regeringen die partij zijn bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, aangenomen op 24 mei 1994

Aanneming van wijzigingen op de Bijlage bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974

De Conferentie,

Herinnerend aan artikel VIIIc van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (hierna te noemen „het Verdrag”) betreffende de procedure voor wijziging van het Verdrag door een Conferentie van de Verdragsluitende Regeringen,

Na bestudering van de wijzigingen op de Bijlage bij het Verdrag, voorgesteld en toegezonden aan de leden van de Organisatie en alle Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag,

1. Neemt, in overeenstemming met artikel VIIIc(ii) van het Verdrag, wijzigingen aan op de Bijlage bij het Verdrag, waarvan de tekst is weergegeven in de bijlagen bij deze resolutie;

2. Besluit, in overeenstemming met artikel VIIIb(vi)(2)bb van het Verdrag dat:

a. de wijzigingen weergegeven in bijlage 1 worden geacht te zijn aanvaard op 1 juli 1995; en

b. de wijzigingen weergegeven in bijlage 2 worden geacht te zijn aanvaard op 1 januari 1998,

tenzij vóór deze data meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, of de Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot ten minste vijftig procent van de bruto tonnages van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen de wijzigingen kenbaar hebben gemaakt;

3. Nodigt de Verdragsluitende Regeringen uit er nota van te nemen dat in overeenstemming met artikel VIIIb(vii)(2) van het Verdrag:

a. de wijzigingen vervat in bijlage 1 in werking treden op 1 januari 1996, en

b. de wijzigingen vervat in bijlage 2 in werking treden op 1 juli 1998;

na aanvaarding daarvan in overeenstemming met punt 2 hierboven.

Bijlage 1

Toevoeging van nieuwe hoofdstukken X en XI aan, en wijzigingen op het aanhangsel van de Bijlage bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974

1. Het volgende nieuwe hoofdstuk X wordt aan de Bijlage toegevoegd:

„HOOFDSTUK X

VEILIGHEIDSMATREGELEN VOOR HOGESNELHEIDSVAARTUIGEN

Voorschrift 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder

1. „High Speed Craft Code (HSC Code)’: de internationale veiligheidscode voor hogesnelheidsvaartuigen, aangenomen door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie bij resolutie MSC.36 (63), zoals deze kan worden gewijzigd door de Organisatie, mits de wijzigingen worden aangenomen, in werking treden en van kracht worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel VIII van dit Verdrag inzake de wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op de Bijlage, met uitzondering van hoofdstuk I.

2. „Hogesnelheidsvaartuig’: een vaartuig dat in staat is een maximumsnelheid in meter per seconde (m/s) te behalen van hoger of gelijk aan:

$$3,7 \nabla^{0,1667}$$

waarbij ∇ = waterverplaatsing corresponderend met de ontwerp-waterlijn (m³).

3. „Schepen die worden gebouwd’: schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt.

4. „Soortgelijk bouwstadium’: het stadium waarin:

- .1 de bouw ten behoeve van een specifiek schip aanvangt; en
- .2 is aangevangen met de montage van dat schip, welke ten minste 50 ton of 1 procent van de geschatte massa van alle bouwmaterialen omvat, naar gelang welk van beide het minst is.

Voorschrift 2

Toepassing

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de volgende hogesnelheidsvaartuigen gebouwd op of na 1 januari 1996:

- .1 volledig geladen passagiersschepen die gedurende hun reis, wanneer zij op kruissnelheid varen, niet meer dan 4 uur verwijderd zijn van een veilige plaats; en
- .2 volledig geladen vrachtschepen met een bruto tonnage van 500 of meer die gedurende hun reis, wanneer zij op kruissnelheid varen, niet meer dan 8 uur verwijderd zijn van een veilige plaats.

2. Alle schepen die, ongeacht de datum van bouw, reparaties, wijzigingen of veranderingen, alsmede de daarmee verband houdende aanpassing van de uitrusting ondergaan, moeten ten minste blijven voldoen aan de vereisten die voordien op die schepen van toepassing waren. Indien het schepen gebouwd vóór 1 januari 1996 betreft, moeten deze in het algemeen voldoen aan de voorschriften voor schepen gebouwd op of na die datum, in ten minste dezelfde mate als voordat zij die reparaties, wijzigingen, veranderingen alsmede aanpassing van de uitrusting ondergingen. Reparaties, wijzigingen en veranderingen van ingrijpende aard

alsmede de daarmee verband houdende aanpassing van de uitrusting, moeten voldoen aan de voorschriften voor schepen gebouwd op of na 1 januari 1996, voor zover de Administratie zulks redelijk en uitvoerbaar acht.

Voorschrift 3

Voorschriften voor hogesnelheidsvaartuigen

1. Onverminderd de bepalingen van de hoofdstukken I tot en met IV en van voorschrift V/12 wordt een hogesnelheidsvaartuig dat volledig aan de voorschriften van de ‚High Speed Craft Code’ voldoet, en dat is onderzocht en gecertificeerd overeenkomstig de bepalingen van genoemde Code, geacht aan de voorschriften van de hoofdstukken I tot en met IV alsmede aan voorschrift V/12 te hebben voldaan. Voor de toepassing van dit voorschrift worden de voorschriften van de ‚High Speed Craft Code’ als verplicht beschouwd.

2. De certificaten en vergunningen afgegeven krachtens de ‚High Speed Craft Code’ hebben dezelfde waarde en worden onder dezelfde voorwaarden erkend als de certificaten afgegeven krachtens de bepalingen van hoofdstuk I.”

2. Het volgende nieuwe hoofdstuk XI wordt aan de bijlage toegevoegd:

„HOOFDSTUK XI

SPECIALE MAATREGELEN TER VERBETERING VAN DE VEILIGHEID OP ZEE

Voorschrift 1

Bevoegdverklaring van de erkende organisaties

De in voorschrift I/6 bedoelde organisaties dienen de door de Organisatie opgestelde richtlijnen na te leven.

Voorschrift 2

Verzwarend onderzoek

Bulkcarriers zoals omschreven in voorschrift IX/1.6 en olietankschepen zoals omschreven in voorschrift II-1/2.12 worden onderworpen aan een verzwaard inspectieprogramma, in overeenstemming met de bij resolutie A.744(18) door de Vergadering van de Organisatie aangenomen richtlijnen, zoals deze kunnen worden gewijzigd door de Organisatie, mits de wijzigingen worden aangenomen, in werking treden en van

kracht worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel VIII van dit Verdrag inzake de wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op de Bijlage, met uitzondering van hoofdstuk I.

Voorschrift 3

Scheepsidentificatienummer

1. Dit voorschrift is van toepassing op alle passagiersschepen met een bruto tonnage van 100 of meer en op alle vrachtschepen met een bruto tonnage van 300 of meer.

2. Elk schip wordt voorzien van een identificatienummer dat in overeenstemming is met het IMO-scheepsidentificatiesysteem dat door de Organisatie is aangenomen.

3. Het identificatienummer van een schip wordt vermeld op de certificaten en op de gewaarmerkte afschriften daarvan die worden afgegeven krachtens voorschrift I/12 of I/13.

4. Voor schepen gebouwd vóór 1 januari 1996 treedt dit voorschrift in werking wanneer een certificaat wordt vernieuwd op of na 1 januari 1996.

Voorschrift 4

Havenstaatcontrole op de vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord

1. Een schip dat zich in een haven van een andere Verdragsluitende Regering bevindt, is onderworpen aan controle door ambtenaren die door bedoelde Regering naar behoren zijn gemachtigd om te verzekeren dat is voldaan aan de vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord ten aanzien van de veiligheid van schepen, wanneer er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de kapitein of de leden van de bemanning niet op de hoogte zijn van de essentiële werkwijzen met betrekking tot de veiligheid van schepen.

2. In de omstandigheden bedoeld in het eerste lid van dit voorschrift, neemt de Verdragsluitende Regering die de controle uitoefent de noodzakelijke maatregelen om te voorkomen dat het schip uitvaart voordat de situatie in overeenstemming is gebracht met de voorschriften van dit Verdrag.

3. De werkwijzen betreffende de controle door de havenstaat bedoeld in voorschrift I/19 zijn van toepassing op dit voorschrift.

4. Geen enkele bepaling van dit voorschrift mag op zodanige wijze worden uitgelegd dat daarmee de rechten en plichten worden beperkt

van een Verdragsluitende Regering die controle uitoefent betreffende de vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord die nadrukkelijk worden genoemd in de voorschriften.”

3. Wijzigingen op het Aanhangsel bij de Bijlage:

.1 Model van een Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen

VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR PASSAGIERS-
SCHEPEN

De tekst van voetnoot 3 wordt vervangen door het volgende:
„In overeenstemming met het IMO-scheepsidentificatienummer-
systeem dat door de Organisatie is aangenomen bij resolutie
A.600 (15).”

.2 Model van een Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen

VEILIGHEIDSCONSTRUCTIECERTIFICAAT VOOR
VRACHTSCHEPEN

De tekst van voetnoot 3 wordt vervangen door het volgende:

„In overeenstemming met het IMO-scheepsidentificatienummer-
systeem dat door de Organisatie is aangenomen bij resolutie
A.600 (15).”

.3 Model van een Veiligheidsuitrustingscertificaat voor vrachtschepen

VEILIGHEIDSUITRUSTINGSCERTIFICAAT VOOR
VRACHTSCHEPEN

De tekst van voetnoot 3 wordt vervangen door het volgende:

„In overeenstemming met het IMO-scheepsidentificatienummer-
systeem dat door de Organisatie is aangenomen bij resolutie
A.600 (15).”

.4 Model van een Radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen

RADIOVEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR VRACHT-
SCHEPEN

De tekst van voetnoot 2 wordt vervangen door het volgende:

„In overeenstemming met het IMO-scheepsidentificatienummer-
systeem dat door de Organisatie is aangenomen bij resolutie
A.600 (15).”

.5 Model van een Certificaat van vrijstelling

CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING

De tekst van voetnoot 2 wordt vervangen door het volgende:

„In overeenstemming met het IMO-scheepsidentificatienummer-systeem dat door de Organisatie is aangenomen bij resolutie A.600 (15).”

Bijlage 2**Toevoeging van een nieuw Hoofdstuk IX aan de Bijlage bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974**

1. Het volgende nieuwe hoofdstuk IX wordt aan de Bijlage toegevoegd:

„HOOFDSTUK IX

MANAGEMENT VOOR EEN VEILIGE BEDRIJFSVOERING AAN
BOORD VAN SCHEPEN

Voorschrift 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt, tenzij uitdrukkelijk anders wordt bepaald, verstaan onder:

1. de ‚International Safety Management (ISM) Code’: de internationale Code inzake het management voor een veilige bedrijfsvoering aan boord van schepen en ter voorkoming van verontreiniging, aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.741 (18), zoals deze kan worden gewijzigd door de Organisatie, mits de wijzigingen worden aangenomen, in werking treden en van kracht worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel VIII van dit Verdrag inzake de wijzigingsprocedures die van toepassing zijn op de Bijlage, met uitzondering van hoofdstuk I.

2. ‚Maatschappij’: de eigenaar van het schip of enige andere organisatie of persoon, bijvoorbeeld de manager of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid betreffende de bedrijfsvoering aan boord van het schip heeft overgenomen van de eigenaar van het schip en die door de aanvaarding van die verantwoordelijkheid ermee heeft ingestemd alle

plichten en verantwoordelijkheden die door de International Safety Management (ISM) Code worden opgelegd over te nemen.

3. ‚Olietankschip‘: een olietankschip zoals omschreven in voorschrift II-1/2.12.

4. ‚Chemicaliëntankschip‘: een chemicaliëntankschip zoals omschreven in voorschrift VII/8.2.

5. ‚Gastankschip‘: een gastankschip zoals omschreven in voorschrift VII/11.2.

6. ‚Bulkcarrier‘: een schip dat in het algemeen slechts één dek heeft, met top-zijttanks en hopper-zijttanks in de vrachtruimen, en hoofdzakelijk is bedoeld voor het vervoer van droge stortlading; onder deze omschrijving vallen onder andere ertschepen en combinatietankschepen.

7. ‚Booreenheid‘ (MODU): een vaartuig dat in staat is op zee boorwerkzaamheden uit te voeren voor de exploratie of exploitatie van grondstoffen uit de zeebodem, zoals vloeibare of gasvormige koolwaterstoffen, zwavel of zout.

8. ‚Hogesnelheidsvaartuig‘: een schip zoals omschreven in voorschrift X/1.2.

Voorschrift 2

Toepassing

1. Dit hoofdstuk is, ongeacht de datum van bouw van de schepen, van toepassing

- .1 op passagiersschepen, met inbegrip van hogesnelheids-passagiersschepen, uiterlijk op 1 juli 1998;
- .2 op olietankschepen, chemicaliëntankschepen, gastankschepen, bulkcarriers en hogesnelheidsvrachtschepen met een bruto tonnage van 500 of meer, uiterlijk op 1 juli 1998; en
- .3 op overige vrachtschepen en booreenheden met een bruto tonnage van 500 of meer, uiterlijk op 1 juli 2002.

2. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op schepen van de overheid die voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt.

Voorschrift 3

Voorschriften betreffende het veiligheidsmanagement

1. De maatschappij en het schip dienen te voldoen aan de voorschriften van de ‚International Safety Management Code‘.

2. Het schip dient te worden geëxploiteerd door een maatschappij die in het bezit is van een conformiteitsdocument zoals bedoeld in voorschrift 4.

Voorschrift 4

Certificering

1. Een conformiteitsdocument wordt afgegeven aan alle maatschappijen die voldoen aan de voorschriften van de 'International Safety Management Code'. Dit document wordt afgegeven door de Administratie, door een door de Administratie erkende organisatie, of op verzoek van de Administratie door een andere Verdragsluitende Regering.

2. Een afschrift van het conformiteitsdocument dient aan boord van het schip te worden bewaard, zodat de kapitein dit, indien hij daarom wordt verzocht, ter verificatie kan overleggen.

3. Een certificaat, genaamd 'Veiligheidsmanagementcertificaat', wordt aan alle schepen afgegeven door de Administratie of door een door de Administratie erkende organisatie. De Administratie of de door haar erkende organisatie dient, alvorens het 'Veiligheidsmanagementcertificaat' af te geven, te verifiëren of het management van de maatschappij en haar management aan boord van het schip functioneren overeenkomstig het goedgekeurde veiligheidsmanagementsysteem.

Voorschrift 5

Instandhouding

Het veiligheidsmanagementsysteem moet in stand worden gehouden overeenkomstig de bepalingen van de International Safety Management Code.

Voorschrift 6

Verificatie en controle

1. De Administratie, of op verzoek van de Administratie een andere Overeenkomstsluitende Regering of een door de Administratie erkende organisatie, dient periodieke controles te verrichten naar de goede functionering van het veiligheidsmanagementsysteem van het schip.

2. Met inachtneming van de bepalingen van het derde lid van dit voorschrift dient een schip dat in het bezit moet zijn van een certificaat dat wordt afgegeven krachtens de bepalingen van voorschrift 4.3, te worden onderworpen aan de controle zoals bedoeld in de bepalingen van voorschrift XI/4. Hiertoe dient een dergelijk certificaat te worden beschouwd als een certificaat afgegeven op grond van voorschrift I/12 of I/13.

3. In geval van wijziging van vlaggestaat of maatschappij gelden er speciale overgangsbepalingen, overeenkomstig de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.”

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat bovenstaande tekst van Bijlage 1 van Resolutie MSC.31 (63) en van Bijlage 1 van Resolutie 1 d.d. 24 mei 1994 in het gehele Koninkrijk zal zijn bekendgemaakt op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *achttiende* januari 1996.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

H. F. DIJKSTAL