

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2011 Nr. 65

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.* 1983, 32.

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

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.

Resolutie MSC.290(87) van 21 mei 2010

Bij Resolutie MSC.290(87) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 21 mei 2010 in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen.

men. De Engelse tekst¹⁾ van de Resolutie en de wijzigingen luidt als volgt:

Resolution MSC.290(87)
(adopted on 21 May 2010)

Adoption of 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 among the strategic directions of the Organization relating to developing and maintaining a comprehensive framework for safe, secure, efficient and environmentally sound shipping is the establishment of goal-based standards for the design and construction of new ships,

Considering that ships should be designed and constructed for a specified design life to be safe and environmentally friendly, so that, if properly operated and maintained under specified operating and environmental conditions, they can remain safe throughout their service life,

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

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

2. Determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2011, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Gov-

¹⁾ 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.

ernments 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 2012 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

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

5. Further 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;

6. Resolves to review the progress towards the implementation of SOLAS regulation II-1/3-10 in 2014 and, if proven necessary, to adjust the time periods set forth in paragraph 1 of the regulation.

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 A

GENERAL

Regulation 2

Definitions

1. The following new paragraph 28 is added after the existing paragraph 27:

“28. *Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers* means the International Goal-Based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.287(87), 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 thereof.”

PART A-1

STRUCTURE OF SHIPS

2. The following new regulation 3-10 is added after the existing regulation 3-9:

“Regulation 3-10

Goal-based ship construction standards for bulk carriers and oil tankers

1. This regulation shall apply to oil tankers of 150 m in length and above and to bulk carriers of 150 m in length and above, constructed with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, excluding ore carriers and combination carriers:

- .1. for which the building contract is placed on or after 1 July 2016;
 - .2. in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2017;
- or
- .3. the delivery of which is on or after 1 July 2020.

2. Ships shall be designed and constructed for a specified design life to be safe and environmentally friendly, when properly operated and maintained under the specified operating and environmental conditions, in intact and specified damage conditions, throughout their life.

2.1. *Safe and environmentally friendly* means the ship shall have adequate strength, integrity and stability to minimize the risk of loss of the ship or pollution to the marine environment due to structural failure, including collapse, resulting in flooding or loss of watertight integrity.

2.2. *Environmentally friendly* also includes the ship being constructed of materials for environmentally acceptable recycling.

2.3. *Safety* also includes the ship's structure, fittings and arrangements providing for safe access, escape, inspection and proper maintenance and facilitating safe operation.

2.4. *Specified operating and environmental conditions* are defined by the intended operating area for the ship throughout its life and cover the conditions, including intermediate conditions, arising from cargo and ballast operations in port, waterways and at sea.

2.5. *Specified design life* is the nominal period that the ship is assumed to be exposed to operating and/or environmental conditions and/or the corrosive environment and is used for selecting appropriate ship design parameters.

However, the ship's actual service life may be longer or shorter depending on the actual operating conditions and maintenance of the ship throughout its life cycle.

3. The requirements of paragraphs 2 to 2.5 shall be achieved through satisfying applicable structural requirements of an organization which is recognized by the Administration in accordance with the provisions of regulation XI-1/1, or national standards of the Administration, conforming to the functional requirements of the Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers.

4. A Ship Construction File with specific information on how the functional requirements of the Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers have been applied in the ship design and construction shall be provided upon delivery of a new ship, and kept on board the ship and/or ashore¹⁾ and updated as appropriate throughout the ship's service. The contents of the Ship Construction File shall, at least, conform to the guidelines developed by the Organization.^{1)''}

Resolutie MSC.291(87) van 21 mei 2010

Bij Resolutie MSC.291(87) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 21 mei 2010 in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen. De Engelse tekst²⁾ van de Resolutie en de wijzigingen luidt als volgt:

**Resolution MSC.291(87)
(adopted on 21 May 2010)**

**Adoption of 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,

¹⁾ Refer to the Guidelines for the information to be included in a Ship Construction File (MSC.1/Circ.1343).

²⁾ 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 further 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 eighty-seventh session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

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

2. Determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2011, 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 2012 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

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

5. Further 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 II-1

CONSTRUCTION STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A-1

STRUCTURE OF SHIPS

1. The following new regulation 3-11 is added after regulation 3-10:

“Regulation 3-11

Corrosion protection of cargo oil tanks of crude oil tankers

1. Paragraph 3 shall apply to crude oil tankers¹⁾, as defined in regulation 1 of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, of 5,000 tonnes deadweight and above:

- .1. for which the building contract is placed on or after 1 January 2013; or
- .2. in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2013; or
- .3. the delivery of which is on or after 1 January 2016.

2. Paragraph 3 shall not apply to combination carriers or chemical tankers as defined in regulations 1 of Annexes I and II, respectively, to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto. For the purpose of this regulation, chemical tankers also include chemical tankers certified to carry oil.

3. All cargo oil tanks of crude oil tankers shall be:

- .1. coated during the construction of the ship in accordance with the Performance standard for protective coatings for cargo oil tanks of crude oil tankers, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.288(87), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in

¹⁾ Refer to items 1.11.1 or 1.11.4 of the Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate (Form B).

accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I; or

.2. protected by alternative means of corrosion protection or utilization of corrosion resistance material to maintain required structural integrity for 25 years in accordance with the Performance standard for alternative means of corrosion protection for cargo oil tanks of crude oil tankers, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.289(87), 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.

4. The Administration may exempt a crude oil tanker from the requirements of paragraph 3 to allow the use of novel prototype alternatives to the coating system specified in paragraph 3.1, for testing, provided they are subject to suitable controls, regular assessment and acknowledgement of the need for immediate remedial action if the system fails or is shown to be failing. Such exemption shall be recorded on an exemption certificate.

5. The Administration may exempt a crude oil tanker from the requirements of paragraph 3 if the ship is built to be engaged solely in the carriage of cargoes and cargo handling operations not causing corrosion²⁾. Such exemption and conditions for which it is granted shall be recorded on an exemption certificate.”

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

PART A

GENERAL

Regulation 1

Application

2. In paragraph 2.2, in subparagraph .4, the word “and” is deleted; in subparagraph .5 the word “and” is added at the end; and the following new subparagraph .6 is added after the existing subparagraph .5:

²⁾ Refer to the guidelines to be developed by the Organization.

“6. regulation 4.5.7.1.”

PART B

PREVENTION OF FIRE AND EXPLOSION

Regulation 4

Probability of ignition

3. The existing paragraph 5.7 is replaced by the following:

“5.7. Gas measurement and detection

5.7.1. *Portable instrument*

Tankers shall be equipped with at least one portable instrument for measuring oxygen and one for measuring flammable vapour concentrations, together with a sufficient set of spares. Suitable means shall be provided for the calibration of such instruments.

5.7.2. *Arrangements for gas measurement in double-hull spaces and double-bottom spaces*

5.7.2.1. Suitable portable instruments for measuring oxygen and flammable vapour concentrations in double-hull spaces and double-bottom spaces shall be provided. In selecting these instruments, due attention shall be given to their use in combination with the fixed gas sampling line systems referred to in paragraph 5.7.2.2.

5.7.2.2. Where the atmosphere in double-hull spaces cannot be reliably measured using flexible gas sampling hoses, such spaces shall be fitted with permanent gas sampling lines. The configuration of gas sampling lines shall be adapted to the design of such spaces.

5.7.2.3. The materials of construction and dimensions of gas sampling lines shall be such as to prevent restriction. Where plastic materials are used, they shall be electrically conductive.

5.7.3. *Arrangements for fixed hydrocarbon gas detection systems in double-hull and double-bottom spaces of oil tankers*

5.7.3.1. In addition to the requirements in paragraphs 5.7.1 and 5.7.2, oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above, constructed on or after 1 January 2012, shall be provided with a fixed hydrocarbon gas detection system complying with the Fire Safety Systems Code for measuring hydrocarbon gas concentrations in all ballast tanks and void spaces of double-hull and double-bottom spaces adjacent to the cargo tanks, including the forepeak tank and any other tanks and spaces under the bulkhead deck adjacent to cargo tanks.

5.7.3.2. Oil tankers provided with constant operative inerting systems for such spaces need not be equipped with fixed hydrocarbon gas detection equipment.

5.7.3.3. Notwithstanding the above, cargo pump-rooms subject to the provisions of paragraph 5.10 need not comply with the requirements of this paragraph.”

Resolutie MSC.308(88) van 3 december 2010

Bij Resolutie MSC.308(88) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 3 december 2010 in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen. De Engelse tekst¹⁾ van de Resolutie en de wijzigingen luidt als volgt:

Resolution MSC.308(88)
(adopted on 3 December 2010)

Adoption of 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 further 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 eighty-eighth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

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

¹⁾ 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.

2. Determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2012, 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 July 2012 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

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

5. Further 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 II-1

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

PART D

ELECTRICAL INSTALLATIONS

Regulation 41

Main source of electrical power and lighting systems

1. In paragraph 6, the words “constructed on or after 1 July 2010” are inserted after the words “In passenger ships”.

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND
FIRE EXTINCTION

PART A

GENERAL

Regulation 1

Application

2. In paragraph 1.1, the date “1 July 2002” is replaced by the date “1 July 2012”.

3. In paragraph 1.2.2, the date “1 July 2002” is replaced by the date “1 July 2012”.

4. The existing paragraph 2.1 is replaced by the following:

“2.1. Unless expressly provided otherwise, for ships constructed before 1 July 2012, the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) and MSC.291(87) are complied with.”

5. In paragraph 3.1, the date “1 July 2002” is replaced by the date “1 July 2012”.

6. In paragraph 3.2, the date “1 July 2002” is replaced by the date “1 July 2012”.

Regulation 3

Definitions

7. The existing paragraph 23 is replaced by the following:

“23. *Fire Test Procedures Code* means the International Code for Application of Fire Test Procedures, 2010 (2010 FTP Code) as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.307(88), 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.”

PART C

SUPPRESSION OF FIRE

Regulation 7

Detection and alarm

8. In paragraph 4.1, at the end of subparagraph .1, the word “and” is deleted; at the end of subparagraph .2.2, the period “.” is replaced by the word “; and”; and the following new subparagraph .3 is added after the existing subparagraph .2.2:

“.3. enclosed spaces containing incinerators”.

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 18

Approval, surveys and performance standards of navigation systems and equipment and voyage data recorder

9. The following new paragraph 9 is added after the existing paragraph 8:

“9. The automatic identification system (AIS) shall be subjected to an annual test. The test shall be conducted by an approved surveyor or an approved testing or servicing facility. The test shall verify the correct programming of the ship static information, correct data exchange with connected sensors as well as verifying the radio performance by radio frequency measurement and on-air test using, e.g., a Vessel Traffic Service (VTS). A copy of the test report shall be retained on board the ship.”

Regulation 23

Pilot transfer arrangements

10. The existing text of regulation 23 is replaced by the following:

“1.Application

1.1. Ships engaged on voyages in the course of which pilots may be employed shall be provided with pilot transfer arrangements.

1.2. Equipment and arrangements for pilot transfer which are installed¹⁾ on or after 1 July 2012 shall comply with the requirements of this regulation, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization²⁾.

1.3. Except as provided otherwise, equipment and arrangements for pilot transfer which are provided on ships before 1 July 2012 shall at least comply with the requirements of regulation 17³⁾ or 23, as applicable, of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in force prior to that date, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization prior to that date.

1.4. Equipment and arrangements installed on or after 1 July 2012, which are a replacement of equipment and arrangements provided on ships before 1 July 2012, shall, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this regulation.

1.5. With respect to ships constructed before 1 January 1994, paragraph 5 shall apply not later than the first survey⁴⁾ on or after 1 July 2012.

1.6. Paragraph 6 applies to all ships.

2. General

2.1. All arrangements used for pilot transfer shall efficiently fulfil their purpose of enabling pilots to embark and disembark safely. The appliances shall be kept clean, properly maintained and stowed and shall be regularly inspected to ensure that they are safe to use. They shall be used solely for the embarkation and disembarkation of personnel.

2.2. The rigging of the pilot transfer arrangements and the embarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer having means of communication with the navigation bridge and who shall also arrange for the escort of the pilot by a safe route to and from the navigation bridge. Personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment shall be instructed in the safe procedures to be adopted and the equipment shall be tested prior to use.

2.3. A pilot ladder shall be certified by the manufacturer as complying with this regulation or with an international standard acceptable to the Organization⁵⁾. Ladders shall be inspected in accordance with regulations I/6, 7 and 8.

¹⁾ Refer to the Unified interpretation of SOLAS regulation V/23 (MSC.1/Circ.1375).

²⁾ Refer to the Assembly resolution on Pilot transfer arrangements, to be adopted by the Organization.

³⁾ Refer to resolution MSC.99(73), renumbering previous regulation 17 as regulation 23, which entered into force on 1 July 2002.

⁴⁾ Refer to the Unified interpretation of the term "first survey" referred to in SOLAS regulations (MSC.1/Circ.1290).

⁵⁾ Refer to the recommendations by the International Organization for Standardization, in particular publication ISO 799:2004, Ships and marine technology – Pilot ladders.

2.4. All pilot ladders used for pilot transfer shall be clearly identified with tags or other permanent marking so as to enable identification of each appliance for the purposes of survey, inspection and record keeping. A record shall be kept on the ship as to the date the identified ladder is placed into service and any repairs effected.

2.5. Reference in this regulation to an accommodation ladder includes a sloping ladder used as part of the pilot transfer arrangements.

3. Transfer arrangements

3.1. Arrangements shall be provided to enable the pilot to embark and disembark safely on either side of the ship.

3.2. In all ships, where the distance from sea level to the point of access to, or egress from, the ship exceeds 9 m, and when it is intended to embark and disembark pilots by means of the accommodation ladder⁶⁾, or other equally safe and convenient means in conjunction with a pilot ladder, the ship shall carry such equipment on each side, unless the equipment is capable of being transferred for use on either side.

3.3. Safe and convenient access to, and egress from, the ship shall be provided by either:

.1. a pilot ladder requiring a climb of not less than 1.5 m and not more than 9 m above the surface of the water so positioned and secured that:

.1. it is clear of any possible discharges from the ship;

.2. it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship;

.3. each step rests firmly against the ship's side; where constructional features, such as rubbing bands, would prevent the implementation of this provision, special arrangements shall, to the satisfaction of the Administration, be made to ensure that persons are able to embark and disembark safely;

.4. the single length of pilot ladder is capable of reaching the water from the point of access to, or egress from, the ship and due allowance is made for all conditions of loading and trim of the ship, and for an adverse list of 15°; the securing strong point, shackles and securing ropes shall be at least as strong as the side ropes; or

.2. an accommodation ladder in conjunction with the pilot ladder (i.e. a combination arrangement), or other equally safe and convenient means, whenever the distance from the surface of the water to the point of access to the ship is more than 9 m. The accommodation ladder shall be sited leading aft. When in use,

⁶⁾ Refer to regulation II-1/3-9 on Means of embarkation on and disembarkation from ships, adopted by resolution MSC.256(84), together with the associated Guidelines (MSC.1/Circ.1331).

means shall be provided to secure the lower platform of the accommodation ladder to the ship's side, so as to ensure that the lower end of the accommodation ladder and the lower platform are held firmly against the ship's side within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length and clear of all discharges.

.1. when a combination arrangement is used for pilot access, means shall be provided to secure the pilot ladder and manropes to the ship's side at a point of nominally 1.5 m above the bottom platform of the accommodation ladder. In the case of a combination arrangement using an accommodation ladder with a trapdoor in the bottom platform (i.e. embarkation platform), the pilot ladder and man ropes shall be rigged through the trapdoor extending above the platform to the height of the handrail.

4. Access to the ship's deck

Means shall be provided to ensure safe, convenient and unobstructed passage for any person embarking on, or disembarking from, the ship between the head of the pilot ladder, or of any accommodation ladder or other appliance, and the ship's deck. Where such passage is by means of:

.1. a gateway in the rails or bulwark, adequate handholds shall be provided;

.2. a bulwark ladder, two handhold stanchions rigidly secured to the ship's structure at or near their bases and at higher points shall be fitted. The bulwark ladder shall be securely attached to the ship to prevent overturning.

5. Shiplside doors

Shiplside doors used for pilot transfer shall not open outwards.

6. Mechanical pilot hoists

Mechanical pilot hoists shall not be used.

7. Associated equipment

7.1. The following associated equipment shall be kept at hand ready for immediate use when persons are being transferred:

.1. two man-ropes of not less than 28 mm and not more than 32 mm in diameter properly secured to the ship if required by the pilot; man-ropes shall be fixed at the rope end to the ring plate fixed on deck and shall be ready for use when the pilot disembarks, or upon request from a pilot approaching to board (the manropes shall reach the height of the stanchions or bulwarks at the point of access to the deck before terminating at the ring plate on deck);

.2. a lifebuoy equipped with a self-igniting light;

.3. a heaving line.

7.2. When required by paragraph 4 above, stanchions and bulwark ladders shall be provided.

8. Lighting

Adequate lighting shall be provided to illuminate the transfer arrangements overside and the position on deck where a person embarks or disembarks.”

Appendix

Certificates

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

11. The following new paragraphs 2.10 and 2.11 are added after the existing paragraph 2.9:

“2.10. the ship was/was not¹ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ of the Convention;

2.11. a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements¹ is/is not¹ appended to this Certificate.

¹ Delete as appropriate.”

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

12. The following new paragraphs 4 and 5 are added after the existing paragraph 3:

“4. That the ship was/was not⁴ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17⁴ of the Convention.

5. That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.

⁴ Delete as appropriate.”

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

13. The following new paragraphs 2.7 and 2.8 are added after the existing paragraph 2.6:

“2.7. the ship was/was not⁴ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38⁴ of the Convention;

2.8. a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances and arrangements⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.

⁴ Delete as appropriate.”

Form of Nuclear Passenger Ship Safety Certificate

14. The existing paragraphs 2.11 and 2.12 are replaced by the following:

“2.11. the ship was/was not¹ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ of the Convention;

2.12. a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements¹ is/is not¹ appended to this Certificate.

¹ Delete as appropriate.”

Form of Nuclear Cargo Ship Safety Certificate

15. The existing paragraphs 2.10 and 2.11 are replaced by the following:

“2.10. the ship was/was not³ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38/³ of the Convention;

2.11. a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements³ is/is not³ appended to this Certificate.

³ Delete as appropriate.”

Codes¹⁾

Zie *Trb.* 2009, 84.

¹⁾ De teksten van de Resoluties waarbij deze codes en de wijzigingen daarvan zijn aangenomen, zijn niet opgenomen. Zij liggen ter inzage bij 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).

FSS-Code

Deze Code is gewijzigd bij Resoluties MSC.292(87) van 21 mei 2010 en MSC.311(88) van 3 december 2010.

LSA-Code

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.293(87) van 21 mei 2010.

IMDG-Code

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.294(87) van 21 mei 2010.

FTP-Code 2010

Bij Resolutie MSC.307(88) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 3 december 2010 de International Code for Application of Fire Test Procedures, 2010 aangenomen.

Verplichte meldingssystemen voor schepen¹⁾

Zie *Trb.* 2009, 84.

Het mandatory ship reporting system „In the Strait of Gibraltar” (GIBREP) is gewijzigd bij Resolutie MSC.300(87) van 17 mei 2010.

Het mandatory ship reporting system „In the Western European Particularly Sensitive Sea Area” (WETREP) is gewijzigd bij Resolutie MSC.301(87) van 17 mei 2010.

Bij Resolutie MSC.314(88) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 29 november 2010 het mandatory ship reporting system „In the Sound between Denmark and Sweden” (SOUNDREP) aangenomen.

Het mandatory ship reporting system „In the Torres Strait region and the Inner Route of the Great Barrier Reef” (REEFREP) is gewijzigd bij Resolutie MSC.315(88) van 29 november 2010.

¹⁾ De teksten van de Resoluties waarbij deze verplichte meldingssystemen en de wijzigingen daarvan zijn aangenomen, zijn niet opgenomen. Zij liggen ter inzage bij 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).

Het mandatory ship reporting system „Off the south and south-west coast of Iceland” (TRANSREP) is gewijzigd bij Resolutie MSC.316(88) van 29 november 2010.

Verplichte standaarden voor schepen¹⁾

Bij Resolutie MSC.287(87) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 20 mei 2010 de verplichte „International Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers” aangenomen.

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.* 1986, 51, *Trb.* 1989, 42 en 98, *Trb.* 1992, 24 en 173, *Trb.* 1994, 19 en 134, *Trb.* 1995, 236, *Trb.* 1996, 18, 128 en 340, *Trb.* 1998, 155, *Trb.* 2005, 55 en rubriek C van *Trb.* 2006, 72, *Trb.* 2009, 84 en 147.

De vertaling van de in *Trb.* 2009, 147 geplaatste wijzigingen luidt als volgt:

Resolutie MSC.282(86) van 5 juni 2009

Resolutie MSC.282(86) (aangenomen op 5 juni 2009)

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

De Maritieme Veiligheidscommissie,

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

¹⁾ De tekst van de Resolutie waarbij deze verplichte standaarden zijn aangenomen, is niet opgenomen. Deze ligt ter inzage bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en is eveneens te vinden op:

[http://www.imo.org/KnowledgeCentre/HowAndWhereToFindIMOInformation/IndexofIMOResolutions/Pages/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\).aspx](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/HowAndWhereToFindIMOInformation/IndexofIMOResolutions/Pages/Maritime-Safety-Committee-(MSC).aspx).

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

Na bestudering, tijdens haar zesentachtigste zitting, van wijzigingen van het Verdrag, voorgesteld en rondgezonden overeenkomstig artikel VIII(b)(i) van het Verdrag,

1. Neemt, overeenkomstig artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag, wijzigingen van het Verdrag aan, waarvan de tekst is vervat in de Bijlage bij deze resolutie;

2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag, dat genoemde wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 juli 2010, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag, of de Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen de wijzigingen kenbaar hebben gemaakt;

3. Nodigt de SOLAS-Verdragsluitende Regeringen uit er nota van te nemen dat, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vii)(2) van het Verdrag, de wijzigingen na hun aanvaarding in overeenstemming met punt 2 hierboven, in werking treden op 1 januari 2011;

4. Verzoekt de Secretaris-Generaal, in overeenstemming met artikel VIII(b)(v) van het Verdrag, voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van deze resolutie en van de tekst van de in de Bijlage vervatte wijzigingen te doen toekomen aan alle Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag;

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

Bijlage**Wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als gewijzigd**

HOOFDSTUK II-1

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

DEEL A-1

STRUCTUUR VAN SCHEPEN

Voorschrift 3-5

Nieuwe installatie van materialen die asbest bevatten

1. De bestaande tekst van de tweede paragraaf wordt vervangen door de volgende tekst:

„Met ingang van 1 januari 2011 is voor alle schepen de nieuwe installatie van materialen die asbest bevatten verboden.”

DEEL C

MACHINE-INSTALLATIES

Voorschrift 35-1

Lenspomprielingen

2. De volgende nieuwe paragraaf 2.6.3 wordt toegevoegd na de bestaande paragraaf 2.6.2:

„2.6.3. Voorzieningen voor de waterafvoer in gesloten voertuig- en ro-ro-ruimten en ruimten van bijzondere aard moeten tevens voldoen aan de voorschriften II-2/20.6.1.4 en II-2/20.6.1.5.”

HOOFDSTUK V

VEILIGHEID VAN DE NAVIGATIE

Voorschrift 19

Vervoersvereisten voor navigatiesystemen en -uitrusting aan boord van schepen

3. De bestaande subparagraaf .4 van paragraaf 2.1 wordt vervangen door de volgende:

„4. zeevaartkundige kaarten en zeevaartkundige publicaties om de route van het schip voor de voorgenomen reis te plannen en weer te geven, alsmede posities gedurende de reis te plotten en te monitoren.

Een weergave- en informatiesysteem voor elektronische zeekaarten (ECDIS) dat voldoet aan de vereisten van deze subparagraaf inzake het aan boord hebben van kaarten wordt eveneens geaccepteerd. Schepen waarop paragraaf 2.10 van toepassing is moeten voldoen aan de daarin vervatte vervoersvereisten voor ECDIS;”.

4. Aan paragraaf 2.2 worden na de bestaande subparagraaf .2 de volgende nieuwe subparagrafen .3 en .4 toegevoegd:

„3. een brugwachtalarmsysteem (BNWAS), als volgt:

.1. vrachtschepen met een brutotonnage van 150 ton of meer en passagiersschepen, ongeacht hun omvang, gebouwd op of na 1 juli 2011;

.2. passagiersschepen, ongeacht hun omvang, gebouwd voor 1 juli 2011, uiterlijk op de datum van het eerste onderzoek¹⁾ na 1 juli 2012;

.3. vrachtschepen met een brutotonnage van 3000 ton of meer, gebouwd voor 1 juli 2011, uiterlijk op de datum van het eerste onderzoek¹⁾ na 1 juli 2012;

.4. vrachtschepen met een brutotonnage van 500 ton of meer maar minder dan 3000 ton, gebouwd voor 1 juli 2011, uiterlijk op de datum van het eerste onderzoek¹⁾ na 1 juli 2013; en

.5. vrachtschepen met een brutotonnage van 150 ton of meer maar minder dan 500 ton, gebouwd voor 1 juli 2011, uiterlijk op de datum van het eerste onderzoek¹⁾ na 1 juli 2014.

Het brugwachtalarmsysteem moet te allen tijde in bedrijf zijn als het schip op zee vaart.

.4. een brugwachtalarmsysteem (BNWAS) dat voor 1 juli 2011 is geïnstalleerd kan daarna worden uitgezonderd van volledige overeenstemming met de standaarden die door de Organisatie zijn aangenomen, zulks ter beoordeling door de Administratie.”

¹⁾ Zie de Eenduidige Interpretatie van de term „eerste onderzoek” waarnaar verwezen wordt in de SOLAS-voorschriften (MSC.1/Circ.1290).

5. Na de bestaande paragraaf 2.9 worden de volgende nieuwe paragrafen 2.10 en 2.11 ingevoegd:

„2.10.Schepen die internationale reizen maken moeten als volgt worden uitgerust met een weergave- en informatiesysteem voor elektronische zeekaarten (ECDIS):

.1. passagiersschepen met een brutotonnage van 500 ton of meer, gebouwd op of na 1 juli 2012;

.2. tankschepen met een brutotonnage van 3000 ton of meer, gebouwd op of na 1 juli 2012;

.3. vrachtschepen, anders dan tankschepen, met een brutotonnage van 10.000 ton of meer gebouwd op of na 1 juli 2013;

.4. vrachtschepen, anders dan tankschepen, met een brutotonnage van 3000 ton of meer maar minder dan 10.000 ton, gebouwd op of na 1 juli 2014;

.5. passagiersschepen met een brutotonnage van 500 ton of meer, gebouwd voor 1 juli 2012, uiterlijk op de datum van het eerste onderzoek¹⁾ op of na 1 juli 2014;

.6. tankschepen met een brutotonnage van 3000 ton of meer, gebouwd voor 1 juli 2012, uiterlijk op de datum van het eerste onderzoek¹⁾ op of na 1 juli 2015;

.7. vrachtschepen, anders dan tankschepen, met een brutotonnage van 50.000 ton of meer, gebouwd voor 1 juli 2013, uiterlijk op de datum van het eerste onderzoek¹⁾ op of na 1 juli 2016;

.8. vrachtschepen, anders dan tankschepen, met een brutotonnage van 20.000 ton of meer, maar minder dan 50.000 ton, gebouwd voor 1 juli 2013, uiterlijk op de datum van het eerste onderzoek¹⁾ op of na 1 juli 2017; en

.9. vrachtschepen, anders dan tankschepen, met een brutotonnage van 10.000 ton of meer, maar minder dan 20.000 ton, gebouwd voor 1 juli 2013, uiterlijk op de datum van het eerste onderzoek¹⁾ op of na 1 juli 2018.

2.11.Administraties kunnen schepen van de toepassing van de in paragraaf 2.10 vervatte eisen vrijstellen, wanneer deze schepen binnen twee jaar na de in de subparagrafen .5 tot en met .9 van paragraaf 2.10 bedoelde uitvoeringsdatum voorgoed uit de vaart zullen worden genomen.”

¹⁾ Zie de Eenduidige Interpretatie van de term „eerste onderzoek” waarnaar verwezen wordt in de SOLAS-voorschriften (MSC.1/Circ.1290).

HOOFDSTUK VI
VERVOER VAN LADING

6. De titel van hoofdstuk VI wordt vervangen door:

„VERVOER VAN LADING EN BRANDSTOFOLIE”

Voorschrift 1

Toepassing

7. Aan het begin van de eerste paragraaf worden de woorden „Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald,” ingevoegd en worden de bestaande woorden „Dit hoofdstuk is” vervangen door „is dit hoofdstuk”.

Voorschrift 5-1

Materiaalveiligheidsinstructies

8. De bestaande tekst van het voorschrift wordt vervangen door:
„Schepen die olie of brandstofolie vervoeren als omschreven in voorschrift 1 van Bijlage 1 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij, moeten voordat dergelijke olie als bulkloading aan boord wordt genomen of voordat brandstofolie gebunkerd wordt, worden voorzien van materiaalveiligheidsinstructies op basis van de door de Organisatie ontwikkelde aanbevelingen²⁾.”

Aanhangsel

Certificaten

*Uitrustingsrapport voor het veiligheidscertificaat voor
passagiersschepen
(Formulier P)*

9. In het Uitrustingsrapport voor het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen (Formulier P) wordt in sectie 5 het volgende nieuwe punt 14 ingevoegd:

„14. Brugwachタルarmsysteem (BNWAS)”.

²⁾ Zie de Aanbevelingen inzake materiaalveiligheidsinstructies (MSDS) voor MARPOL Bijlage I ladingolie en brandstofolie, aangenomen door de Organisatie bij resolutie MSC.286(86), zoals deze kan worden gewijzigd.

*Uitrustingsrapport voor het veiligheidsuitrustingscertificaat voor vrachtschepen
(Formulier E)*

10. In het Uitrustingsrapport voor het veiligheidsuitrustingscertificaat voor vrachtschepen (Formulier E) wordt in sectie 3 het volgende nieuwe punt 14 ingevoegd:

„14. Brugwachtalarmsysteem (BNWAS)”.

*Uitrustingsrapport voor het veiligheidscertificaat voor nucleaire passagiersschepen
(Formulier PNUC)*

11. In het Uitrustingsrapport voor het veiligheidscertificaat voor nucleaire passagiersschepen (Formulier PNUC) wordt in sectie 5 het volgende nieuwe punt 15 ingevoegd:

„15. Brugwachtalarmsysteem (BNWAS)”.

*Uitrustingsrapport voor het veiligheidscertificaat voor nucleaire vrachtschepen
(Formulier CNUC)*

12. In het Uitrustingsrapport voor het veiligheidscertificaat voor nucleaire vrachtschepen (Formulier CNUC) wordt in sectie 5 het volgende nieuwe punt 14 ingevoegd:

„14. Brugwachtalarmsysteem (BNWAS)”.

Voetnoot toe te voegen aan SOLAS voorschrift V/18

In de bestaande voetnoot bij de tweede paragraaf, moet na de laatste verwijzing het volgende worden ingevoegd:

„Prestatienormen voor een brugwachtalarmsysteem (BNWAS) (resolutie MSC.128(75))”.

D. PARLEMENT

Zie rubriek D van *Trb.* 1979, 128, rubriek J van *Trb.* 1983, 173, *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1989, 42 en 98, *Trb.* 1992, 24 en 173, rubriek D van *Trb.* 1994, 19, *Trb.* 1995, 236, rubriek J van *Trb.* 1996, 18, 128 en 257, rubriek D van *Trb.* 1996, 340, rubriek J van *Trb.* 1997, 226, de

rubrieken D en J van *Trb.* 1998, 155, rubriek J van *Trb.* 2005, 55 en rubriek D van *Trb.* 2008, 87, *Trb.* 2009, 84 en 147.

Resolutie MSC.290(87) van 21 mei 2010

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

Resolutie MSC.291(87) van 21 mei 2010

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

Resolutie MSC.308(88) van 3 december 2010

De wijzigingen behoeven in overeenstemming met 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.

De in rubriek B genoemde Codes, verplichte meldingssystemen en standaarden en wijzigingen daarvan behoeven in overeenstemming met artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

E. PARTIJGEGEVENS

Zie de rubrieken E en F van *Trb.* 1976, 157.

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
Albanië		07-06-04	T	07-09-04		
Algerije		03-11-83	T	03-02-84		
Angola		03-10-91	T	03-01-92		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Antigua en Barbuda		09-02-87	T	09-05-87		
Argentinië	12-12-74	05-12-79	R	25-05-80		
Australië		17-08-83	T	17-11-83		
Azerbeidzjan		01-07-97	T	01-10-97		
Bahama's		16-02-79	T	25-05-80		
Bahrein		21-10-85	T	21-01-86		
Bangladesh		06-11-81	T	06-02-82		
Barbados		01-09-82	T	01-12-82		
Belarus	01-11-74	07-01-94	R	07-04-94		
België	17-12-74	24-09-79	R	25-05-80		
Belize		02-04-91	T	02-07-91		
Benin		01-11-85	T	01-02-86		
Bolivia		04-06-99	T	04-09-99		
Brazilië		22-05-80	T	25-05-80		
Brunei		23-10-86	T	23-01-87		
Bulgarije	08-11-74	02-11-83	R	02-02-84		
Cambodja		28-11-94	T	28-02-95		
Canada		08-05-78	T	25-05-80		
Chili	01-11-74	28-03-80	R	25-05-80		
China	20-06-75	07-01-80	R	25-05-80		
Colombia		31-10-80	T	31-01-81		
Comoren, de		22-11-00	T	22-02-01		
Congo, Democratische Republiek		17-12-04	T	17-03-05		
Congo, Republiek	01-11-74	10-09-85	R	10-12-85		
Cookeilanden		30-06-03	T	30-09-03		
Cuba		19-06-92	T	19-09-92		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type [*]	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Cyprus		11-10-85	T	11-01-86		
Denemarken	01-11-74	08-03-78	R	25-05-80		
Djibouti		01-03-84	T	01-06-84		
Dominica		21-06-00	T	21-09-00		
Dominicaanse Republiek, de		10-04-80	T	25-05-80		
Duitsland	18-02-75	26-03-79	R	25-05-80		
Ecuador		28-05-82	T	28-08-82		
Egypte	01-11-74	04-09-81	R	04-12-81		
Equatoriaal Guinee		24-04-96	T	24-07-96		
Eritrea		22-04-96	T	22-07-96		
Estland		16-12-91	T	16-03-92		
Ethiopië		18-07-85	T	18-10-85		
Fiji-eilanden		04-03-83	T	04-06-83		
Filipijnen, de		15-12-81	T	15-03-82		
Finland		21-11-80	T	21-02-81		
Frankrijk	01-11-74	25-05-77	R	25-05-80		
Gabon		21-01-82	T	21-04-82		
Gambia		01-11-91	T	01-02-92		
Georgië		19-04-94	T	19-07-94		
Ghana	01-11-74	19-05-83	R	19-08-83		
Grenada		28-06-04	T	28-09-04		
Griekenland	01-11-74	12-05-80	R	25-05-80		
Guatemala		20-10-82	T	20-01-83		
Guinee		19-01-81	T	19-04-81		
Guyana		10-12-97	T	10-03-98		
Haïti		06-04-89	T	06-07-89		
Honduras		24-09-85	T	24-12-85		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Hongarije	01-11-74	09-01-80	R	25-05-80		
Ierland		29-11-83	T	29-02-84		
IJsland	01-11-74	06-07-83	R	06-10-83		
India		16-06-76	T	25-05-80		
Indonesië	01-11-74	17-02-81	R	17-05-81		
Irak		14-12-90	T	14-03-91		
Iran	01-11-74	17-10-94	R	17-01-95		
Israël	01-11-74	15-05-79	R	25-05-80		
Italië		11-06-80	T	11-09-80		
Ivoorkust		05-10-87	T	05-01-88		
Jamaica		14-10-83	T	14-01-84		
Japan		15-05-80	T	25-05-80		
Jemen		06-03-79	T	25-05-80		
Joegoslavië (< 25-06-1991)	01-11-74	11-06-79	R	25-05-80		
Jordanië		07-08-85	T	07-11-85		
Kaapverdië		28-04-77	T	25-05-80		
Kameroen		14-05-84	T	14-08-84		
Kazachstan		07-03-94	T	07-06-94		
Kenia		21-07-99	T	21-10-99		
Kiribati		05-02-07	T	05-05-07		
Koeweit		29-06-79	T	25-05-80		
Kroatië		08-10-91	VG	08-10-91		
Letland		20-05-92	T	20-08-92		
Libanon		29-11-83	T	29-02-84		
Liberia	01-11-74	14-11-77	R	25-05-80		
Libië		02-07-81	T	02-10-81		
Litouwen		04-12-91	T	04-03-92		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type [*]	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Luxemburg		14-02-91	T	14-05-91		
Madagaskar		07-03-96	T	07-06-96		
Malawi		09-03-93	T	09-06-93		
Maldiven, de		14-01-81	T	14-04-81		
Maleisië		19-10-83	T	19-01-84		
Malta		08-08-86	T	08-11-86		
Marokko		28-06-90	T	28-09-90		
Marshalleilan- den, de		26-04-88	T	26-07-88		
Mauritanië		24-11-97	T	24-02-98		
Mauritius		01-02-88	T	01-05-88		
Mexico	01-11-74	28-03-77	R	25-05-80		
Moldavië		11-10-05	T	11-01-06		
Monaco		01-11-74	O	25-05-80		
Mongolië		26-06-02	T	26-09-02		
Montenegro		03-06-06	VG	03-06-06		
Mozambique		23-12-96	T	23-03-97		
Myanmar		11-11-87	T	11-02-88		
Namibië		27-11-00	T	27-02-01		
Nederlanden, het Koninkrijk der – Nederland: – in Europa – Bonaire – Sint Eustatius – Saba – Aruba – Curaçao – Sint Maarten		10-07-78 – – – – – –	T	25-05-80 10-10-10 10-10-10 10-10-10 01-01-86 10-10-10 10-10-10		
Nicaragua		17-12-04	T	17-03-05		
Nieuw-Zeeland		23-02-90	T	23-05-90		
Nigeria		07-05-81	T	07-08-81		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Noord-Korea		01-05-85	T	01-08-85		
Noorwegen	24-06-75	15-02-77	R	25-05-80		
Oekraïne		01-11-74	O	25-05-80		
Oman		25-04-85	T	25-07-85		
Oostenrijk		27-05-88	T	27-08-88		
Pakistan		10-04-85	T	10-07-85		
Panama		09-03-78	T	25-05-80		
Papua-Nieuw Guinea		12-11-80	T	12-02-81		
Paraguay		15-06-04	T	15-09-04		
Peru		04-12-79	T	25-05-80		
Polen	10-01-75	15-03-84	R	15-06-84		
Portugal	01-11-74	07-11-83	R	07-02-84		
Qatar		22-12-80	T	22-03-81		
Roemenië		24-05-79	T	25-05-80		
Russische Federatie	01-11-74	09-01-80	R	25-05-80		
Saint Kitts en Nevis		11-06-04	T	11-09-04		
Saint Lucia		20-05-04	T	20-08-04		
Saint Vincent en de Grenadines		28-10-83	T	28-01-84		
Salomonseilan- den		30-06-04	T	30-09-04		
Samoa		14-03-97	T	14-06-97		
Sao Tomé en Principe		29-10-98	T	29-01-99		
Saudi-Arabië		24-04-85	T	24-07-85		
Senegal		16-01-97	T	16-04-97		
Servië		27-04-92	VG	27-04-92		
Seychellen, de		10-05-88	T	10-08-88		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Sierra Leone		13-08-93	T	13-11-93		
Singapore		16-03-81	T	16-06-81		
Slovenië		25-06-91	VG	25-06-91		
Slowakije		01-01-93	VG	01-01-93		
Soedan		15-05-90	T	15-08-90		
Spanje	04-03-75	05-09-78	R	25-05-80		
Sri Lanka		30-08-83	T	30-11-83		
Suriname		04-11-88	T	04-02-89		
Syrië		20-07-01	T	20-10-01		
Tanzania		28-03-01	T	28-06-01		
Thailand		18-12-84	T	18-03-85		
Togo		19-07-89	T	19-10-89		
Tonga		12-04-77	T	25-05-80		
Trinidad en Tobago		15-02-79	T	25-05-80		
Tsjechië		19-10-93	VG	01-01-93		
Tsjechoslowakije (<01-01-1993)	01-11-74	18-08-80	R	18-11-80		
Tunesië		06-08-80	T	06-11-80		
Turkije		31-07-80	T	31-10-80		
Turkmenistan		04-02-09	T	04-05-09		
Tuvalu		22-08-85	T	22-11-85		
Uruguay		30-04-79	T	25-05-80		
Vanuatu		28-07-82	T	28-10-82		
Venezuela	01-11-74	29-03-83	R	29-06-83		
Verenigd Koninkrijk, het	01-11-74	07-10-77	R	25-05-80		
Verenigde Arabische Emiraten, de		15-12-83	T	15-03-84		

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Verenigde Staten van Amerika, de	01-11-74	07-09-78	R	25-05-80		
Vietnam		18-12-90	T	18-03-91		
Zuid-Afrika		23-05-80	T	25-05-80		
Zuid-Korea	01-11-74	31-12-80	R	31-03-81		
Zweden	01-11-74	07-07-78	R	25-05-80		
Zwitserland	01-11-74	01-10-81	R	01-01-82		

* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrchtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend

Uitbreidingen

China

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Hongkong SAR	01-07-1997	
Macau SAR	20-12-1999	

Denemarken

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Faeröer	25-05-1980	
Groenland	25-05-1980	

Portugal

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Macau (<20-12-1999)	24-08-1999	20-12-1999

Verenigd Koninkrijk, het

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Alderney	19-05-2004	
Anguilla	19-05-2004	
Bermuda	23-06-1988	

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Britse Maagdeneilanden	10-06-2004	
Caymaneilanden	23-06-1988	
Falklandeilanden	30-01-2004	
Gibraltar	01-12-1988	
Guernsey	30-01-2004	
Hongkong (< 01-07-1997)	25-05-1980	01-07-1997
Jersey	30-01-2004	
Man	01-07-1985	
Montserrat	19-05-2004	
Sint-Helena, Ascension en Tristan da Cunha	10-06-2004	
Turks- en Caicoseilanden	07-07-2004	

Verklaringen, voorbehouden en bezwaren

Argentinië, 30 september 2009

The Argentine Government recalls that the Falkland Islands (Malvinas), South Georgia and the South Sandwich Islands and the surrounding maritime areas are an integral part of the Argentine Republic's territory and that, being illegitimately occupied by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, they are subject to a sovereignty dispute between both countries, which is recognized by the United Nations and by other international organizations.

In that respect, it recalls that the General Assembly of the United Nations has adopted resolutions 2065 (XX), 3160 (XXVIII), 31/49, 37/9, 38/12, 39/6, 40/21, 41/40, 42/19 and 43/25, in which it recognizes the existence of the sovereignty dispute to which the "Question of the Malvinas Islands" refers and urges the Government of the Argentine Republic and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to resume negotiations in order to find a peaceful and lasting solution to the dispute as soon as possible. In turn, the United Nations Special Committee on Decolonization has repeatedly urged them to do likewise, most recently through its resolution of 18 June 2009. Furthermore, on 4 June 2009, the General Assembly of the Organization of American States issued a similar decision on the Question.

Accordingly, the Argentine Government rejects and objects to the attempts by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to

apply the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, to the Falkland Islands (Malvinas).

The Argentine Government reaffirms its legitimate sovereign rights over the Falkland Islands (Malvinas), South Georgia and the South Sandwich Islands and the surrounding maritime areas.

China, 20 juni 1975

1. The People's Republic of China reserves the right to rationally implement, in conformity with the conditions of China, the regulations concerning fire detection and fire protection for tankers and passenger ships stipulated in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

2. The so-called 'signing' on the Convention by the perished Saigon puppet regime is illegal and null and void, and the sole legitimate representative of the South Vietnamese people is the Provisional Revolutionary Government of the Republic of South Viet Nam.

Frankrijk, 25 mei 1977

Article VIII, paragraph (d)(i): the Government of the French Republic enters a reservation concerning article VIII, paragraph (d)(i), to the effect that it will not recognize any invocation of that provision against it in respect of its own ships as the provision is contrary to international law.

Jordanië, 7 augustus 1985

The accession by the Hashemite Kingdom of Jordan to the International Convention on the Safety of Life at Sea in no way means recognition of or entry into treaty regulations with Israel under the Said Convention.

Bezwaar door Israël, 6 november 1985

The Government of the State of Israel has noted that the instrument of accession deposited by the Government of Jordan contains a declaration of a political character in respect of Israel. In the view of the Government of the State of Israel, this Convention is not the proper place for making such political pronouncements, which are in flagrant contradiction to the principles and purposes of the Convention. Moreover, the statement by the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan cannot in any way affect whatever obligations are binding upon it under general international law or under particular conventions. Insofar as the substance of the matter is concerned, the Government of the State of Israel will adopt towards the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan an attitude of complete reciprocity.

Koeweit, 29 juni 1979

It is understood that the accession of the State of Kuwait to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, done at London on the 1st of November 1974 ... does not in any way mean recognition

of Israel by the State of Kuwait. Furthermore, no treaty relations will arise between the State of Kuwait and Israel.

Bezwaar door Israël, 3 december 1979

The instrument of accession deposited by the Government of the State of Kuwait was accompanied by a statement of a political character in respect of Israel. In the view of the Government of Israel, this Convention is not the proper place for making such political pronouncements. Moreover, the said declaration cannot in any way affect whatever obligations are binding upon Kuwait under general international law or under particular conventions. The Government of Israel will, so far as concerns the substance of the matter, adopt towards the Government of the State of Kuwait an attitude of complete reciprocity.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1979, 128 en rubriek J van *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1986, 51, *Trb.* 1989, 98, *Trb.* 1992, 24 en 173, *Trb.* 1994, 19, *Trb.* 1995, 236, *Trb.* 1996, 18, 128 en 257, *Trb.* 1997, 226, *Trb.* 1998, 155 en *Trb.* 2005, 55 en rubriek G van *Trb.* 2008, 87, *Trb.* 2009, 84 en 147.

Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, geldt het Verdrag, dat vanaf 1 januari 1986 voor Nederland (het Europese deel), de Nederlandse Antillen en Aruba gold, vanaf 10 oktober 2010 voor Nederland (het Europese en het Caribische deel), Aruba, Curaçao en Sint Maarten.

Resolutie MSC.201(81) van 18 mei 2006

De wijzigingen zijn in overeenstemming met artikel VIII(b)(vii)(2) van het Verdrag op 1 juli 2010 in werking getreden voor de partijen, met uitzondering van Finland dat op 23 december 2009 bezwaar heeft gemaakt.

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

Resolutie MSC.269(85) van 4 december 2008

De wijzigingen uit Bijlage 1 en 2 bij de Resolutie zijn in overeenstemming met artikel VIII(b)(vii)(2) van het Verdrag op 1 juli 2010 respectievelijk 1 januari 2011 in werking getreden voor de partijen, met uitzondering van Finland dat op 23 december 2009 respectievelijk 30 juni 2010 bezwaar heeft gemaakt.

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

Resolutie MSC.282(86) van 5 juni 2009

De wijzigingen zijn in overeenstemming met artikel VIII(b)(vii)(2) van het Verdrag op 1 januari 2011 in werking getreden.

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

Resolutie MSC.290(87) van 21 mei 2010

De wijzigingen zullen ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2012 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2011 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot niet minder dan vijftig procent van de bruto tonnage 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.291(87) van 21 mei 2010

De wijzigingen zullen ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2012 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2011 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot niet minder dan vijftig procent van de bruto tonnage 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.308(88) van 3 december 2010

De wijzigingen zullen ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 juli 2012 in werking treden, tenzij vóór 1 januari 2012 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot niet minder dan vijftig procent van de bruto ton-

nage 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 en 147.

FSS-Code

Resoluties MSC.206(81) en MSC.217(82) waarbij de FSS-Code is gewijzigd zijn op 1 juli 2010 in werking getreden. Resoluties MSC.292(87) en MSC.311(88) waarbij de FSS-Code opnieuw is gewijzigd zullen ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2012 respectievelijk 1 juli 2012 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2011 respectievelijk 1 januari 2012 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeten niet minder dan vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie ervan in kennis stellen, dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen.

IS-Code 2008

Resolutie MSC.267(85) waarbij de IS-Code 2008 is aangenomen is op 1 juli 2010 in werking getreden.

IMSBC-Code

Resolutie MSC.268(85) waarbij de IMSBC-Code is aangenomen is op 1 januari 2011 in werking getreden.

HSC-Code 2000

Resolutie MSC.271(85) waarbij de HSC-Code 2000 is gewijzigd is op 1 juli 2010 in werking getreden.

LSA-Code

Resolutie MSC.272(85) waarbij de LSA-Code is gewijzigd is op 1 juli 2010 in werking getreden. Resolutie MSC.293(87) waarbij de LSA-Code opnieuw is gewijzigd zal ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2012 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2011 meer dan een derde van de Verdragslui-

tende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvlooten niet minder dan vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie ervan in kennis stellen, dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen.

ISM-Code

Resolutie MSC.273(85) waarbij de ISM-Code is gewijzigd is op 1 juli 2010 in werking getreden.

IMDG-Code

Resolutie MSC.294(87) waarbij de IMDG-Code is gewijzigd zal ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2012 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2011 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvlooten niet minder dan vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie ervan in kennis stellen, dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen.

FTP-Code 2010

Resolutie MSC.307(88) waarbij de FTP-Code 2010 is aangenomen zal op 1 juli 2012 in werking treden, bij inwerkingtreding van de wijzigingen van het Verdrag van 3 december 2010.

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

Verplichte meldingssystemen voor schepen

Zie *Trb.* 2009, 84.

De wijzigingen van het mandatory ship reporting system „In the Strait of Gibraltar” (GIBREP) vervat in Resolutie MSC.300(87) zijn op 1 december 2010 in werking getreden.

De wijzigingen van het mandatory ship reporting system „In the Western European Particularly Sensitive Sea Area” (WETREP) vervat in Resolutie MSC.301(87) zijn op 1 december 2010 in werking getreden.

Het mandatory ship reporting system „In the Sound between Denmark and Sweden” (SOUNDREP) [MSC.314(88)] zal op 1 september 2011 in werking treden.

De wijzigingen van het mandatory ship reporting system „In the Torres Strait region and the Inner Route of the Great Barrier Reef” (REEFREP) vervat in Resolutie MSC.315(88) zullen op 1 juli 2011 in werking treden.

De wijzigingen van het mandatory ship reporting system „Off the south and south-west coast of Iceland” (TRANSREP) vervat in Resolutie MSC.316(88) zullen op 1 juli 2011 in werking treden.

Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, gelden de meldingssyste-
men en wijzigingen daarvan, evenals het Verdrag, voor het gehele
Koninkrijk.

Verplichte standaarden voor schepen

De „International Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers” [MSC.287(87)] zullen op 1 januari 2012 in werking treden, bij inwerkingtreding van de wijzigingen van het Verdrag van 21 mei 2010.

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

J. VERWIJZINGEN

Zie voor verwijzingen en overige verdragsgegevens *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, *Trb.* 1995, 236, *Trb.* 1996, 18, 128, 257 en 340, *Trb.* 1997, 226, *Trb.* 1998, 155, *Trb.* 2005, 55, *Trb.* 2006, 72, *Trb.* 2008, 87, *Trb.* 2009, 84 en 147.

Verbanden

Het Verdrag wordt aangevuld door:

Titel : Protocol van 1988 bij het Internationaal Verdrag voor
de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974;
Londen, 11 november 1988
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 66

Overige verwijzingen

Titel : Handvest van de Verenigde Naties;
San Francisco, 26 juni 1945
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 57

- Titel : Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978;
Londen, 2 november 1973
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 43

Uitgegeven de vierde april 2011.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

U. ROSENTHAL