

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2025 Nr. 18

A. TITEL

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

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummers 002225, 013829, 014100 en 014101 in de Verdragenbank.

B. TEKST

Resolutie MSC.474(102) van 11 november 2020

Bij corrigendum heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie aangegeven dat in de Engelse tekst in hoofdstuk II-1, voorschrift 14, paragraaf 2, de verwijzing naar „13.9.1 and 13.9.2” dient te worden vervangen door „13.8.1 and 13.8.2”.

Resolutie MSC.549(108) van 23 mei 2024

Bij Resolutie MSC.549(108) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 23 mei 2024 in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen. De Engelse tekst¹⁾ van de Resolutie, en de wijzigingen, luidt als volgt:

Annex

Resolution MSC.549(108)

(Adopted on 23 May 2024)

Amendments to chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

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, 1974 (“the Convention”), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

Having considered, at its 108th session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with Article VIII(b)(i) of the Convention,

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 Arabische, de Chinese, de Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet opgenomen. Het 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 July 2027, 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 the Secretary-General of their objections to the amendments;
3. Invites Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with Article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2028 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. Requests the Secretary-General, for the purposes of Article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. Also requests the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

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

CHAPTER II-1

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

PART A-1

STRUCTURE OF SHIPS

Regulation 3–4

Emergency towing arrangements and procedures

1. The following new section 2 is added after existing section 1 (Emergency towing arrangements on tankers) and the subsequent section and paragraphs therein are renumbered accordingly:

"2 Emergency towing arrangements on ships other than tankers

- 2.1 Emergency towing arrangements shall be fitted on ships, other than tankers, of not less than 20,000 gross tonnage, constructed on or after 1 January 2028.
- 2.2 For ships, other than tankers, constructed on or after 1 January 2028:
 - .1 the arrangements shall, at all times, be capable of rapid deployment in the absence of main power on the ship to be towed and easy connection to the towing ship; and
 - .2 emergency towing arrangements shall be of adequate strength taking into account the size of the ship, and the expected forces during bad weather conditions. The design and construction and prototype testing of emergency towing arrangements shall be approved by the Administration, based on the guidelines developed by the Organization.

Resolutie MSC.550(108) van 23 mei 2024

Bij Resolutie MSC.550(108) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 23 mei 2024 in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen. De Engelse tekst¹⁾ van de Resolutie, en de wijzigingen, luidt als volgt:

Annex

Resolution MSC.550(108)

(Adopted on 23 May 2024)

Amendments to chapters II-2 and V of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

The Maritime Safety Committee,

¹⁾ De Arabische, de Chinese, de Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet opgenomen. Het gewaarmerkt afschrift is nog niet ontvangen. In de tekst kunnen derhalve onjuistheden voorkomen die in een volgend Tractatenblad zullen worden gecorrigeerd.

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

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

Having considered, at its 108th session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with Article VIII(b)(i) of the Convention,

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 2025, 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 the Secretary-General of their objections to the amendments;
3. Invites Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with Article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2026 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. Requests the Secretary-General, for the purposes of Article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. Also requests the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

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

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

PART B

PREVENTION OF FIRE AND EXPLOSION

Regulation 4

Probability of ignition

1. At the end of paragraph 2.1.7, the word "and" is deleted and at the end of paragraph 2.1.8, "." is replaced by "; and".
2. The following new sub-paragraph is added after existing paragraph 2.1.8:
".9 oil fuel delivered to and used on board ships shall not jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery or be harmful to personnel."

PART C

SUPPRESSION OF FIRE

Regulation 7

Detection and alarm

5. Protection of accommodation and service spaces and control stations

3. Paragraph 5.2 is replaced by the following:

"5.2 Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in service spaces, control stations and accommodation spaces, including corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces. Smoke detectors need not be fitted in private bathrooms and galleys. Spaces having little or no fire risk such as voids, public toilets, carbon dioxide rooms and similar spaces need not be fitted with a fixed fire detection and fire alarm sys-

tem. Detectors fitted in cabins, when activated, shall also be capable of emitting, or cause to be emitted, an audible alarm within the space where they are located.”

4. Section 5.5 (Cargo ships) is replaced by the following:

“5.5 Cargo ships

(The requirements of paragraph 5.5 shall apply to ships constructed on or after 1 January 2026. Ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 5.5.)

Accommodation and service spaces and control stations of cargo ships shall be protected by a fixed fire detection and fire alarm system and/or an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system as follows depending on a protection method adopted in accordance with regulation 9.2.3.1.

5.5.1 Method IC

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms.

5.5.2 Method IIC

An automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the relevant requirements of the Fire Safety Systems Code shall be so installed and arranged as to protect accommodation spaces, galleys and other service spaces, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc. In addition, a fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms.

5.5.3 Method IIIC

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to detect the presence of fire in all accommodation spaces and service spaces providing smoke detection in corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc. In addition, a fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms.”

Regulation 9

Containment of fire

6. Protection of cargo space boundaries

5. Paragraph 6.1 is deleted and the subsequent paragraphs are renumbered accordingly.

PART G

SPECIAL REQUIREMENTS

Regulation 20

Protection of vehicle, special category and ro-ro spaces

6. The title of regulation 20 is replaced by the following:

“Regulation 20

Protection of vehicle, special category, open and closed ro-ro spaces, and weather decks intended for the carriage of vehicles”

1. Purpose

7. Paragraph 1.1 is replaced by the following:

“1 fire protection systems shall be provided to adequately protect the ship from the fire hazards associated with vehicle, special category and ro-ro spaces, and weather deck intended for the carriage of vehicles;”

2. General requirements

2.1 Application

8. The following new paragraph 2.1.3 is added after existing paragraph 2.1.2:

“2.1.3 Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall also comply with regulations 20.4.1.6, 20.4.4 and 20.6.2.3, as adopted by resolution MSC.550(108).”

3. Precaution against ignition of flammable vapours in closed vehicle spaces, closed ro-ro spaces and special category spaces

9. Paragraph 3.1.5 is replaced by the following:

"3.1.5 **Permanent openings**

In cargo ships, permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of the space shall be so situated that a fire in the cargo space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the cargo spaces."

4. Detection and alarm

10. The following new paragraph is added under the existing title of section 4 (Detection and alarm):

"Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 4.1.6 not later than the first survey on or after 1 January 2028."

4.1 Fixed fire detection and fire alarm systems

11. Section 4.1 (Fixed fire detection and fire alarm systems) is replaced by the following:

"4.1 **Fixed fire detection and fire alarm systems**

The requirements of paragraphs 4.1.1 through 4.1.4 shall only apply to passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 4.1.6 and the previously applicable requirements of paragraph 4.1. The requirements of paragraph 4.1.5 shall apply to cargo ships constructed on or after 1 January 2026. Cargo ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 4.1.

4.1.1 In vehicle, special category and ro-ro spaces, there shall be provided an individually identifiable fixed fire detection and fire alarm system. The system shall comply with the requirements of the Fire Safety Systems Code.

4.1.1.1 The fixed fire detection and fire alarm system shall provide smoke and heat detection throughout vehicle, special category and ro-ro spaces. The Administration may accept linear heat detectors as the required system for heat detection. The system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The location of detectors shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of ventilation and other relevant factors. After being installed, the system shall be tested under normal ventilation conditions and shall give an overall response time to the satisfaction of the Administration.

4.1.2 If a fixed water-based deluge system is used for vehicle, special category and ro-ro spaces, then a fire detection and fire alarm system identifiable to the same sections of the deluge system shall be arranged.

4.1.3 The fire detection and fire alarm system shall be designed with a system interface which provides logical and unambiguous presentation of the information, to allow a quick and correct understanding and decision-making. In particular, section numbering of the alarm system shall coincide with that of other systems, such as a fixed water-based fire-extinguishing system or video monitoring system, if available.

4.1.4 There shall be provided a fixed fire detection and fire alarm system for the area on the weather deck intended for the carriage of vehicles. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of the fire anywhere on the area. The type of detectors and their spacing and location shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of weather conditions, cargo obstruction and other relevant factors. Different settings may be used for specific operation sequences, such as during loading or unloading and during voyage, in order to reduce the false alarms.

4.1.5 In cargo ships, vehicle spaces, special category spaces and ro-ro spaces shall be provided with a fixed fire detection and fire alarm system complying with the requirements of the Fire Safety Systems Code. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The type of detectors and their spacing and location shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of ventilation and other relevant factors. After being installed, the system shall be tested under normal ventilation conditions and shall give an overall response time to the satisfaction of the Administration.

4.1.6 For passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, a fixed fire detection and fire alarm system complying with the requirements of the Fire Safety Systems Code shall be provided in special category spaces, open and closed ro-ro and vehicle spaces. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The fixed fire detection and fire alarm system shall provide smoke and heat detection throughout vehicle, special category and ro-ro spaces. In this context, heat detectors shall comply with the spacing and coverage area requirements as applicable for smoke detectors. Heat detectors are only required where there is already a smoke detector."

4.3 Special category spaces

12. Paragraph 4.3.1 is replaced by the following:

"4.3.1 An efficient fire patrol system shall be maintained in special category spaces."

13. The following new section 4.4 is added after existing section 4.3 (Special category spaces):

"4.4 Video monitoring

The requirements of paragraphs 4.4.1 and 4.4.2 apply to ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships with vehicle, special category or ro-ro spaces constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraphs 4.4.1 and 4.4.2 not later than the first survey on or after 1 January 2028.

4.4.1 For passenger ships, an effective video monitoring system shall be arranged in vehicle, special category and ro-ro spaces for continuous monitoring of these spaces. The system shall be provided with immediate playback capability to allow for quick identification of fire location, as far as practicable. Cameras shall be installed to cover the whole space, high enough to see over cargo and vehicles after loading.

4.4.2 The videos recorded by this monitoring system shall be available for replay at a continuously manned control station or at the safety centre for at least seven days for installation on ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026 and 24 hours for existing ro-ro passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012. The correspondence between any one video camera and the section of the fixed water-based fire-extinguishing system protecting the space covered by this camera shall be clearly displayed close to the video monitor. Continuous monitoring of the video image by the crew is not required."

5. Structural fire protection

14. Section 5 (Structural fire protection) is replaced by the following:

"5 Structural fire protection and arrangement of openings

This paragraph applies to passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 5.

5.1 Structural fire protection

5.1.1 In passenger ships carrying more than 36 passengers, the boundary bulkheads and decks of special category and ro-ro spaces shall be insulated to "A-60" class standard. However, where a category (5), (9) and (10) space, as defined in regulation 9.2.2.3, is on one side of the division, the standard may be reduced to "A-0". Where fuel oil tanks are below a special category space, the integrity of the deck between such spaces may be reduced to "A-0" standard.

5.1.2 Where a special category space or ro-ro space is subdivided with internal decks, the fire rating of these decks shall be determined based on the capacity and arrangement of the fixed water-based fire-extinguishing system. If the fixed water-based fire-extinguishing system cannot simultaneously cover the applicable area above and below a given deck, this deck shall be of "A-30" standard while any ramps and doors between decks shall be made of steel and of a design being as tight as practical.

5.2 Arrangement of openings in ro-ro spaces and special category spaces

5.2.1 Openings in the side plating, the ends or deckhead of the ro-ro space shall be situated and arranged so that a fire in the ro-ro space does not endanger:

- .1 stowage areas for survival craft;
- .2 embarkation stations and assembly stations, including access to such stations; and
- .3 accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses above the ro-ro space.

Openings are not permitted for all decks directly below these objects and within a safety distance of minimum 6.0 m measured horizontally.

5.2.2 This requirement does not apply to openings fitted with closing arrangements, such as ramps and doors. Ramps and doors shall be of steel for all decks directly below accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces, and minimum "A-0" for all decks directly below survival craft, embarkation stations and assembly stations.

5.2.3 Openings are, however, accepted in ro-ro spaces below accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces, when the fire integrity of the ship's side, including windows and doors, is "A-60" on boundaries in a rectangular area measured 6.0 m horizontally forward and aft of the openings and vertically minimum two deck levels above the deck level with the opening. "A-0" windows protected by a water-based system with an application rate of at least 5.0 L/min per square metre may be accepted as equivalent to "A-60" windows. Ventilation inlets shall be designed to minimize the risk of contamination.

5.2.4 Openings for mechanical ventilation of ro-ro and special category spaces are permitted below accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures, if the opening is protected by a closing device, with a closing arrangement not likely to be cut off in case of a fire in the ro-ro spaces, capable of being closed from a readily accessible position. The closing device shall be made of steel or other fire-resistant material. Such openings are not permitted below survival craft, the emergency generator and air intakes for the engine-room(s).

5.2.5 Notwithstanding the above, air intakes serving machinery used for the ship's main propulsion, power generation and emergency power generation shall be in a position minimizing the risk of being contaminated by a fire in the ro-ro space or special category space.

5.3 Arrangement of weather deck intended for the carriage of vehicles

- 5.3.1 Appropriate arrangements shall be made so that a fully developed fire on weather decks intended for the carriage of vehicles does not endanger:
- .1 stowage areas for survival craft;
 - .2 embarkation stations and assembly stations including access to these; and
 - .3 accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses adjacent to the weather deck.
- 5.3.2 Appropriate arrangements shall be made providing a safety distance, measured horizontally, from the designated vehicle lanes of more than 6.0 m to accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses adjacent to the weather deck.
- 5.3.3 The safety distance can be reduced to 3.0 m when boundaries, including windows and doors, within 6.0 m are of "A-60" integrity. Alternatively, "A-0" boundaries protected by a water-based system with an application rate of at least 5.0 L/min per square metre may be accepted as equivalent.
- 5.3.4 Survival craft and embarkation stations, including access to these, shall be protected with a safety distance of more than 12.0 m. Safety distances shall be measured horizontally.
- 5.3.5 Notwithstanding the above, air intakes serving machinery used for the ship's main propulsion, power generation and emergency power generation shall be in a position minimizing the risk of being contaminated by a fire on the weather deck intended for carriage of vehicles."

6. Fire extinction

6.1 Fixed fire-extinguishing systems

15. The explanatory paragraph under the title of existing section 6.1 (Fixed fire-extinguishing systems) is replaced by the following:
- "(The requirements of paragraphs 6.1.1 and 6.1.2 shall apply to ships constructed on or after 1 July 2014. Ships constructed before 1 July 2014 shall comply with the previously applicable requirements of paragraphs 6.1.1 and 6.1.2. The requirements of paragraphs 6.2.1 and 6.2.2 shall apply to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships with vehicle, special category or ro-ro spaces constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 6.2.3 not later than the first survey on or after 1 January 2028.)"
16. The following new section 6.2 is inserted after existing section 6.1 (Fixed fire-extinguishing systems) and the subsequent section (Portable fire extinguishers) and its paragraphs are renumbered accordingly:
- "6.2 Fixed water-based fire-extinguishing system on weather decks intended for carriage of vehicles**
- 6.2.1 In passenger ships, a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) shall be installed in order to cover weather decks intended for the carriage of vehicles. The monitor(s) shall comply with the provisions of the Fire Safety Systems Code.
- 6.2.2 In passenger ships, drainage shall be provided where a fixed water-based fire-extinguishing system is installed to cover weather decks intended for carriage of vehicles. The system shall be sized to remove no less than 125% of the combined capacity of both the monitor(s) and the required number of fire hose nozzles.
- 6.2.3 For passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) shall be installed in order to protect areas on weather decks intended for the carriage of vehicles. Monitors shall be located in positions which ensure unobstructed protection of vehicles in the area on the weather deck intended for carriage for vehicles, as far as practicable. Operation of monitors shall be ensured by safe access ways or remote control not to be impaired by a fire in the area protected by that monitor. Capacity of each monitor shall be at least 1,250 L/min. The Administration may permit lower flow rates when the required rate is not practical given the size and arrangement of the ship. The Administration may also permit alternative arrangements for ships that have already installed a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) prior to 1 January 2026."
17. The following new section 7 is added after existing section 6 (Fire extinction):
- "7 Decision-making**
- (The requirements of paragraph 7 shall apply to passenger ships constructed on or after 1 January 2026.)
- In passenger ships, vehicle, special category and ro-ro spaces, where fixed pressure water-spraying systems are fitted, shall be provided with suitable signage and marking on deckhead and bulkhead and on the vertical boundaries allowing easy identification of the sections of the fixed fire-extinguishing system. Suitable signage and markings shall be adapted to typical patterns of crew movement taking into consideration obstruction by cargo or fixed installations. Section number signs shall be of photoluminescent material. The section numbering indicated inside the space shall be same as section valve identification and section identification at the safety centre or continuously manned control station.

Regulation 23

Safety centre on passenger ships

6. Control and monitoring of safety systems

18. Paragraph 6.10 is replaced by the following:

“.10 fire detection and fire alarm system;”

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 31

Danger messages

19. The following new paragraphs are inserted after existing paragraph 1:

- “2.1 The master of every ship involved in the loss of freight container(s), shall communicate the particulars of such an incident by appropriate means without delay and to the fullest extent possible to ships in the vicinity, to the nearest coastal State, and also to the flag State.
- 2.2 In the event of the ship referred to in paragraph 2.1 being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the company, as defined in regulation IX/1.2, shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master by this regulation.
- 2.3 The flag State, once informed in accordance with paragraph 2.1, shall report to the Organization on the loss of freight container(s).
- 2.4 The master of every ship that observes freight container(s) drifting at sea, shall communicate the particulars of such an observation by appropriate means without delay and to the fullest extent possible to ships in the vicinity and to the nearest coastal State.”

20. Existing paragraphs 2, 3 and 4 are renumbered as paragraphs 3, 4 and 5, respectively.

Regulation 32

Information required in danger messages

21. The following new paragraph is inserted after existing paragraph 2 (Tropical cyclones (storms)):

“3 Loss or observation of freight container(s)

.1 Loss of freight container(s) from a ship

It is recognized that at the time of the initial reporting, not all of the information elements may be available. Any subsequent and/or additional information shall be reported by the master at the earliest opportunity after the initial reporting. The report shall include:

.1 General information

- Type of report: Loss of freight container(s) from a ship
- Time (Universal Coordinated Time) and date
- Ship's identity (IMO number/name/call sign/MMSI)
- From: Master of the ship, or contact details of their representative reporting on master's behalf
- To: Nearest coastal State where the incident occurred and flag State
- The message number: In chronological order if other freight container loss messages are sent following the first one.

At the earliest, safe and practicable opportunity, a thorough inspection shall be conducted. The number or estimated number of lost freight container(s) shall be verified. A message containing this verified number shall be marked as “final” and sent to the same recipients.

.2 Position reporting

Position in latitude and longitude, or true bearing and distance in nautical miles from a clearly identified landmark (where possible)

- Position of the ship when freight container(s) were lost; or
- If the position of the ship when the freight container(s) were lost is not known, the estimated position of the ship when the freight container(s) were lost; or
- If an estimated position of the ship when the freight container(s) were lost is not known or cannot be determined, the position of the ship upon discovery of the loss.

.3 Total number or estimated number of freight container(s) lost, as appropriate:

.4 Type of goods in freight container(s):

- Dangerous goods: Yes/No
- UN number (if known)

.5 Description of freight container(s) lost as far as available and practicable:

- .1 Dimension of freight container(s) (e.g. 20 foot);
- .2 Type(s) of freight container(s) (e.g. reefer); and

- .3 Number or estimated number of empty freight container(s).
- .6 The master may provide additional information, if available and practicable, for example but not limited to:
 - Cargo description according to the dangerous goods manifest (if applicable)
 - Description of any cargo spill
 - Wind direction and speed
 - Sea current direction and speed
 - Estimated drift direction and speed of lost freight container(s)
 - Sea state and wave height
- .2 Observation of freight container(s) drifting at sea
 - .1 General information
 - Type of report: Observation of freight container(s) drifting at sea
 - Time (Universal Coordinated Time) and date
 - Ship's identity (IMO number/name/call sign/MMSI)
 - From: Master of the ship
 - To: Nearest coastal State to the position of observation
 - .2 Position reporting
 - Time (Universal Coordinated Time), date and position of the observed freight container(s) in latitude and longitude, or true bearing and distance in nautical miles from a clearly identified land-mark (where possible)
 - .3 Total number of freight container(s) observed
 - .4 The master may provide additional information, if available and practicable, for example but not limited to:
 - Dimension of freight container(s) (e.g. 20 foot)
 - Type(s) of freight container(s) (e.g. reefer)
 - Description of any cargo spill
 - Wind direction and speed
 - Sea current direction and speed
 - Estimated drift direction and speed of observed freight container(s)
 - Sea state and wave height "

22. Existing paragraphs 3, 4 and 5 are renumbered as paragraphs 4, 5 and 6, respectively.

Codes¹⁾

IGF Code

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.551(108) van 23 mei 2024.

Grain Code

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.552(108) van 23 mei 2024.

2011 ESP Code

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.553(108) van 23 mei 2024.

LSA Code

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.554(108) van 23 mei 2024.

FSS Code

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.555(108) van 23 mei 2024.

IMDG Code

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.556(108) van 23 mei 2024.

IMSBC Code

Deze Code is gewijzigd bij Resolutie MSC.539(107) van 8 juni 2023.

¹⁾ De teksten van de Resoluties waarbij de Codes zijn gewijzigd, zijn niet opgenomen. Zij liggen ter inzage bij de bibliotheek van de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Bij Resolutie MSC.557(108) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 23 mei 2024 wijzigingen van de verplichte „*Performance standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers*” aangenomen.

Bij Resolutie MSC.558(108) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 23 mei 2024 wijzigingen van de verplichte „*Performance standard for protective coatings for cargo oil tanks of crude oil tankers*” aangenomen.

Bij Resolutie MSC.559(108) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 23 mei 2024 wijzigingen van de verplichte „*Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear*” aangenomen.

C. VERTALING

Resolutie MSC.474(102) van 11 november 2020

In de vertaling dient in hoofdstuk II-1, voorschrift 14, paragraaf 2, de verwijzing naar „13.9.1 en 13.9.2” te worden vervangen door „13.8.1 en 13.8.2”.

Resolutie MSC.549(108) van 23 mei 2024

Bijlage

Resolutie MSC.549(108)

(Aangenomen op 23 mei 2024)

Wijzigingen van hoofdstuk II-1 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974

De Maritieme Veiligheidscommissie,

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

Voorts herinnerend aan artikel VIII(b) van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 („het Verdrag”) betreffende de procedure voor wijziging die van toepassing is op de Bijlage bij het Verdrag, met uitzondering van de bepalingen van hoofdstuk I,

Na bestudering, tijdens haar 108^e zitting, van wijzigingen van het Verdrag, voorgesteld en rondgezonden overeenkomstig artikel VIII(b)(i) van het Verdrag,

1. Neemt, in overeenstemming met 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 2027, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag, dan wel de Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen de wijzigingen kenbaar hebben gemaakt aan de Secretaris-Generaal;
3. Nodigt de Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag uit er nota van te nemen dat, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vii)(2) van het Verdrag, de wijzigingen na hun aanvaarding in overeenstemming met paragraaf 2 hierboven, in werking treden op 1 januari 2028;
4. Verzoekt de Secretaris-Generaal, voor de toepassing van artikel VIII(b)(v) van het Verdrag, 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;

²⁾ De teksten van de Resoluties waarbij de wijzigingen van de verplichte standaarden zijn aangenomen, zijn niet opgenomen. Zij liggen ter inzage bij de bibliotheek van de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

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 Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag zijn.

Bijlage

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

HOOFDSTUK II-1

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

DEEL A-1

STRUCTUUR VAN SCHEPEN

Voorschrift 3–4

Noodsleepvoorzieningen en -procedures

1. De volgende nieuwe sectie 2 wordt toegevoegd na de bestaande sectie 1 (Noodsleepvoorzieningen aan boord van tankschepen) en de volgende paragrafen worden dienovereenkomstig vernummerd:

"2 Noodsleepvoorzieningen aan boord van schepen anders dan tankschepen

2.1 Noodsleepvoorzieningen moeten worden aangebracht op schepen, anders dan tankschepen, met een brutotonnage van 20.000 ton of meer, gebouwd op of na 1 januari 2028.

2.2 Voor schepen, anders dan tankschepen, gebouwd op of na 1 juli 2028:

.1 moeten de voorzieningen te allen tijde snel kunnen worden ingezet indien het hoofdvermogen niet beschikbaar is op het te slepen schip en eenvoudig aan het slepende schip kunnen worden bevestigd; en

.2 moeten de noodsleepvoorzieningen voldoende sterk zijn voor de omvang van het schip en de verwachte krachten bij slechte weersomstandigheden. Het ontwerp en de constructie alsmede de beproeving van het prototype van de sleepvoorzieningen moeten door de Administratie overeenkomstig de door de Organisatie opgestelde richtlijnen worden goedgekeurd.

Resolutie MSC.550(108) van 23 mei 2024

Bijlage

Resolutie MSC.550(108)

(Aangenomen op 23 mei 2024)

Wijzigingen van de hoofdstukken II-2 en V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974

De Maritieme Veiligheidscommissie,

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

Voorts herinnerend aan artikel VIII(b) van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 ("het Verdrag") betreffende de procedure voor wijziging die van toepassing is op de Bijlage bij het Verdrag, met uitzondering van de bepalingen van hoofdstuk I,

Na bestudering, tijdens haar 108^e zitting, van wijzigingen van het Verdrag, voorgesteld en rondgezonden overeenkomstig artikel VIII(b)(i) van het Verdrag,

1. Neemt, in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag, wijzigingen van het Verdrag aan, waarvan de tekst is vervat in de bijlage bij deze resolutie;
2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag, dat de genoemde wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 juli 2025, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag, dan wel de Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke

- koopvaardijvloot ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen de wijzigingen kenbaar hebben gemaakt aan de Secretaris-Generaal;
3. Nodigt de Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag uit er nota van te nemen dat, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vii)(2) van het Verdrag, de wijzigingen na hun aanvaarding in overeenstemming met paragraaf 2 hierboven, in werking treden op 1 januari 2026;
 4. Verzoekt de Secretaris-Generaal, voor de toepassing van artikel VIII(b)(v) van het Verdrag, 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 Verdragsluitende Regeringen bij het Verdrag zijn.

Bijlage

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

HOOFDSTUK II-2

CONSTRUCTIE – BEVEILIGING TEGEN, OPSPORING EN BESTRIJDING VAN BRAND

DEEL B

VOORKOMING VAN BRAND EN EXPLOSIE

Voorschrift 4

Kans op ontsteking

1. Aan het einde van paragraaf 2.1.7 wordt het woord “en” geschrapt en op het einde van paragraaf 2.1.8 wordt “.” vervangen door “; en”.
2. De volgende nieuwe paragraaf wordt toegevoegd na de bestaande paragraaf 2.1.8:
 “.9 brandstofolie geleverd aan en gebruikt aan boord van schepen mag de veiligheid van schepen niet in gevaar brengen en de prestaties van de machines niet nadelig beïnvloeden of niet schadelijk zijn voor personeel.”

DEEL C

BRANDBESTRIJDING

Voorschrift 7

Detectie en alarmering

5. Beveiliging van ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations

3. Paragraaf 5.2 wordt vervangen door de volgende tekst:

“5.2 Vereisten voor passagiersschepen die meer dan 36 passagiers vervoeren

Er moet een vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallatie op zodanige wijze worden geïnstalleerd en ingesteld, dat rookdetectie mogelijk is in dienstruimten, controlestations en ruimten voor accommodatie, met inbegrip van gangen, trappen en vluchtwegen binnen ruimten voor accommodatie. Rookdetectors behoeven niet te worden aangebracht in privé-badkamers en kombuizen. In ruimten waar geen of weinig brandrisico bestaat, zoals lege ruimten, openbare toiletten, kooldioxidekamers en soortgelijke ruimten, behoeft geen vaste branddetectie- en brandalarminstallatie te worden geïnstalleerd. In hutten aangebrachte detectors moeten, wanneer deze zijn geactiveerd, tevens een hoorbaar waarschuwingssignaal kunnen afgeven of doen afgeven, dat hoorbaar is in de ruimte waar ze zijn aangebracht.”

4. Sectie 5.5 (Vrachtschepen) wordt vervangen door de volgende tekst:

“5.5 Vrachtschepen

(De vereisten van paragraaf 5.5 zijn van toepassing op schepen gebouwd op of na 1 januari 2026. Schepen gebouwd vóór 1 januari 2026 moeten, voor zover praktisch uitvoerbaar, voldoen aan de eerder van toepassing zijnde vereisten van paragraaf 5.5.)

Ruimten voor accommodatie en dienstruimten en controlestations op vrachtschepen moeten, afhankelijk van de in overeenstemming met voorschrift 9.2.3.1 gekozen beveiligingsmethode, als volgt worden beveiligd door middel van een vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallatie en/of een automatische sprinkler-, branddetectie- of brandalarminstallatie.

5.5.1 Methode IC

Er moet een vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallatie worden geïnstalleerd en ingesteld, zodanig dat rookdetectie mogelijk is in alle gangen en trapgedeelten en op alle ontsnappingsroutes binnen ruimten voor accommodatie en in alle controlestations en ladingcontrolekamers.

5.5.2 *Methode IIC*

Er moet een automatische sprinkler-, branddetectie- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type die voldoet aan de desbetreffende vereisten van de Code inzake brandveiligheidssystemen worden geïnstalleerd en ingesteld, zodanig dat ruimten voor accommodatie, kombuizen en andere dienstruimten worden beveiligd, met uitzondering van ruimten die vrijwel geen brandgevaar opleveren (zoals lege ruimten, sanitaire ruimten, enzovoort). Daarnaast moet een vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallatie worden geïnstalleerd en ingesteld, zodanig dat rookdetectie mogelijk is in alle gangen en trapgedeelten en op alle ontsnappingsroutes binnen ruimten voor accommodatie en in alle controlestations en ladingcontrolekamers.

5.5.3 *Methode IIIC*

Er moet een vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallatie worden geïnstalleerd en ingesteld, zodanig dat branddetectie mogelijk is in alle ruimten voor accommodatie en dienstruimten en rookdetectie mogelijk is in gangen, trapgedeelten en op vluchtwegen binnen ruimten voor accommodatie, met uitzondering van ruimten die vrijwel geen brandgevaar opleveren (zoals lege ruimten, sanitaire ruimten enzovoort). Daarnaast moet een vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallatie worden geïnstalleerd en ingesteld, zodanig dat rookdetectie mogelijk is in alle gangen en trapgedeelten en op alle ontsnappingsroutes binnen ruimten voor accommodatie en in alle controlestations en ladingcontrolekamers."

Voorschrift 9

Insluiting van brand

6. Beveiliging van scheidingswanden in laadruimten

5. Paragraaf 6.1 wordt geschrapt en de resterende paragrafen worden dienovereenkomstig vernummerd.

DEEL G

BIJZONDERE VEREISTEN

Voorschrift 20

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

6. De titel van voorschrift 20 wordt vervangen door de volgende tekst:

"Voorschrift 20

Beveiliging van voertuigruimten, ruimten van bijzondere aard, open en gesloten ro-ro-ruimten en aan weer en wind blootgestelde dekken bedoeld voor het vervoer van voertuigen"

1. Doel

7. Paragraaf 1.1 wordt vervangen door de volgende tekst:

"1 er moeten brandbeveiligingssystemen aanwezig zijn om het schip deugdelijk te beveiligen tegen brandrisico's die samenhangen met voertuigruimten, ruimten van bijzondere aard en ro-ro-ruimten en aan weer en wind blootgestelde dekken bedoeld voor het vervoer van voertuigen;"

2. Algemene vereisten

2.1 Toepassing

8. De volgende nieuwe paragraaf 2.1.3 wordt toegevoegd na de bestaande paragraaf 2.1.2:

"2.1.3 Passagiersschepen gebouwd vóór 1 januari 2026, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012, moeten ook voldoen aan voorschriften 20.4.1.6, 20.4.4 en 20.6.2.3, zoals aangenomen bij resolutie MSC.550(108)."

3. Voorzorgsmaatregelen tegen de ontsteking van ontvlambare dampen in gesloten voertuigruimten, gesloten ro-ro-ruimten en ruimten van bijzondere aard

9. Paragraaf 3.1.5 wordt vervangen door de volgende tekst:

"3.1.5 Permanente openingen

In vrachtschepen moeten permanente openingen in de huidbeplating, de einden of dekken van de ruimte zodanig zijn geplaatst dat brand in de laadruimte geen gevaar oplevert voor stuwageruimten en inschepingsplaatsen voor reddingboten en -vloten, ruimten voor accommodatie, dienst-ruimten en controlestations in de bovenbouwen en dekhuizen boven de laadruimten."

4. Detectie en alarmering

10. De volgende nieuwe paragraaf wordt toegevoegd onder de bestaande titel van sectie 4 (Detectie en alarmering)
- “Passagiersschepen gebouwd vóór 1 januari 2026, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012, moeten voldoen aan de vereisten van paragraaf 4.1.6 uiterlijk bij het eerste onderzoek op of na 1 januari 2028.”

4.1 Vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallaties

11. Sectie 4.1 (Vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallaties) wordt vervangen door de volgende tekst:

“4.1 Vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallaties

De vereisten van de paragrafen 4.1.1 tot en met 4.1.4 zijn alleen van toepassing op passagiersschepen gebouwd op of na 1 januari 2026. Passagiersschepen gebouwd vóór 1 januari 2026, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012, moeten voldoen aan de vereisten van paragraaf 4.1.6 en aan de eerder van toepassing zijnde vereisten van paragraaf 4.1. De vereisten van paragraaf 4.1.5 zijn van toepassing op vrachtschepen gebouwd op of na 1 januari 2026. Vrachtschepen gebouwd vóór 1 januari 2026 moeten voldoen aan de eerder van toepassing zijnde vereisten van de paragraaf 4.1.

- 4.1.1 In voertuig- en ro-ro-ruimten en ruimten van bijzondere aard moet er een individueel identificeerbare vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallatie aanwezig zijn. De installatie moet voldoen aan de vereisten van de Code inzake brandveiligheidssystemen.

- 4.1.1.1 De vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallatie zorgt voor rook- en hittedetectie in voertuig- en ro-ro-ruimten en ruimten van bijzondere aard. De Administratie kan lineaire hittedetectoren aanvaarden als vereiste installatie voor hittedetectie. De installatie moet in staat zijn het begin van een brand snel te detecteren. De locatie van de detectoren moet ten genoegen van de Administratie zijn, rekening houdend met de effecten van de ventilatie en andere relevante factoren. Na het aanbrengen moet de installatie worden beproefd onder normale omstandigheden wat betreft ventilatie, waarbij de gemiddelde reactietijd ten genoegen van de Administratie moet zijn.

- 4.1.2 Indien een vast aangebrachte deluge-installatie op waterbasis wordt gebruikt voor voertuig- en ro-ro-ruimten en ruimten van bijzondere aard moet een branddetectie- en brandalarminstallatie worden aangebracht dat identificeerbaar is aan dezelfde delen van de deluge-installatie.

- 4.1.3 De branddetectie- en brandalarminstallatie moet zijn ontworpen met een systeeminterface die zorgt voor een logische en ondubbelzinnige presentatie van de informatie, om een snel en correct begrip en besluitvorming mogelijk te maken. Met name moet de sectienummering van het alarmsysteem samenvallen met die van andere systemen, zoals een vast aangebracht brandblusinstallatie op waterbasis of een videobewakingssysteem, indien beschikbaar.

- 4.1.4 Er moet een vast aangebrachte branddetectie- en brandalarminstallatie aanwezig zijn voor het gebied op het aan weer en wind blootgestelde dek bedoeld voor het vervoer van voertuigen. De vast aangebrachte branddetectie-installatie moet in staat zijn het begin van een brand overal in het gebied snel te detecteren. Het type detectoren, de onderlinge afstand en de plaats ervan moeten ten genoegen van de Administratie zijn, rekening houdend met de effecten van de weersomstandigheden, ladingobstakels en andere relevante factoren. Verschillende instellingen kunnen worden gebruikt tijdens specifieke werkingssequenties, zoals tijdens het laden of lossen en tijdens de reis, om het aantal valse alarmen te verminderen.

- 4.1.5 Op vrachtschepen moet een vaste branddetectie- en brandalarminstallatie zijn aangebracht in voertuig- en ro-ro-ruimten en ruimten van bijzondere aard die voldoet aan de vereisten van de Code inzake brandveiligheidssystemen. De vast aangebrachte branddetectie-installatie moet in staat zijn het begin van een brand snel te detecteren. Het type detectoren, de onderlinge afstand en de plaats ervan moeten ten genoegen van de Administratie zijn, rekening houdend met de effecten van de ventilatie en andere relevante factoren. Na het aanbrengen moet de installatie worden beproefd onder normale omstandigheden wat betreft ventilatie, waarbij de gemiddelde reactietijd ten genoegen van de Administratie moet zijn.

- 4.1.6 Op passagiersschepen gebouwd vóór 1 januari 2026, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012, moet een vaste branddetectie- en brandalarminstallatie zijn aangebracht in ruimten van bijzondere aard en open en gesloten ro-ro-ruimten en voertuigruimten die voldoet aan de vereisten van de Code inzake brandveiligheidssystemen. De vast aangebrachte branddetectie-installatie moet in staat zijn het begin van een brand snel te detecteren. Het vast aangebrachte branddetectie- en brandalarmsysteem zorgt voor rook- en hittedetectie in voertuig- en ro-ro-ruimten en ruimten van bijzondere aard. In deze context moeten hittedetectoren voldoen aan de eisen inzake afstand en dekkingsgebied die van toepassing zijn op rookdetectoren. Hittedetectoren zijn alleen nodig als er al een rookmelder is.”

4.3 Ruimten van bijzondere aard

12. Paragraaf 4.3.1 wordt vervangen door de volgende tekst:

“4.3.1 In ruimten van bijzondere aard moet een doeltreffende brandrondedienst worden onderhouden.”

13. De volgende nieuwe sectie 4.4 wordt toegevoegd na de bestaande sectie 4.3 (Ruimten van bijzondere aard):

"4.4 Videobewaking

De vereisten van de paragrafen 4.4.1 en 4.4.2 zijn van toepassing op schepen gebouwd op of na 1 januari 2026. Passagiersschepen met voertuigruimten, ruimten van bijzondere aard of ro-ro-ruimten, gebouwd vóór 1 januari 2026, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012, moeten voldoen aan de vereisten van paragraaf 4.4.1 en 4.4.2 uiterlijk bij het eerste onderzoek op of na 1 januari 2028.

- 4.4.1 Voor passagiersschepen moet een doeltreffend videobewakingssysteem worden geïnstalleerd in voertuigruimten, ruimten van bijzondere aard of ro-ro-ruimten, voor continue bewaking van deze ruimten. Het systeem moet voorzien zijn van een mogelijkheid om beelden onmiddellijk te kunnen afspelen om een snelle identificatie van de brandlocatie mogelijk te maken, voor zover dit praktisch uitvoerbaar is. Er moeten camera's worden geïnstalleerd die de hele ruimte bestrijken en die hoog genoeg aangebracht zijn om na het laden over vracht en voertuigen heen te kunnen kijken.
- 4.4.2 De door dit bewakingssysteem opgenomen video's moeten gedurende ten minste zeven dagen beschikbaar zijn om te worden afgespeeld in een permanent bemand controlestation of in het beveiligingscentrum, voor een installatie op ro-ro-passagiersschepen gebouwd op of na 1 januari 2026 en 24 uur voor bestaande ro-ro-passagiersschepen gebouwd vóór 1 januari 2026, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012. De link tussen een videocamera en het gedeelte van de vast aangebrachte brandblusinstallatie op waterbasis dat de door deze camera bestreken ruimte beschermt, moet duidelijk dicht bij de videomonitor worden aangegeven. Continue monitoring van het videobeeld door de bemanning is niet vereist."

5. Structurele brandbeveiliging

14. Sectie 5 (Structurele brandbeveiliging) wordt vervangen door de volgende tekst:

"5 Structurele brandbeveiliging en plaatsing van openingen

Deze paragraaf is van toepassing op passagiersschepen gebouwd op of na 1 januari 2026. Passagiersschepen gebouwd vóór 1 januari 2026 moeten, waar praktisch uitvoerbaar, voldoen aan de eerder van toepassing zijnde vereisten van paragraaf 5.

5.1 Structurele brandbeveiliging

- 5.1.1 Op passagiersschepen die meer dan 36 passagiers vervoeren, moeten de wandschotten en dekken van ruimten van bijzondere aard en ro-ro-laadruimten worden geïsoleerd volgens de norm voor klasse "A-60". Indien zich aan één zijde van het schot een ruimte van categorie (5), (9) en (10), als omschreven in paragraaf 9.2.2.3, bevindt, kan de norm echter worden verlaagd naar "A-0". Indien zich onder een ruimte van bijzondere aard brandstofoliel tanks bevinden, mag de brandwerendheid van het dek tussen deze ruimten kan de norm worden verlaagd naar "A-0".
- 5.1.2 Wanneer een ruimte van bijzondere aard of een ro-ro-ruimte is onderverdeeld in binnendekken, wordt de brandwerendheid van deze dekken bepaald op basis van de capaciteit en opstelling van de vast aangebrachte brandblusinstallatie op waterbasis. Indien de vast aangebrachte brandblusinstallatie op waterbasis het toepasselijke oppervlak boven en onder een bepaald dek niet gelijktijdig kan bedekken, moet de norm van dit dek "A-30" zijn, terwijl opritten en deuren tussen de dekken van staal moeten zijn vervaardigd en een zo strak mogelijk ontwerp moeten hebben.

5.2 Plaatsing van openingen in ro-ro-ruimten en ruimten van bijzondere aard

- 5.2.1 Openingen in de huidbeplating, de einden of het dek van de ro-ro-ruimte moeten zodanig zijn geplaatst dat brand in de ro-ro-ruimte geen gevaar oplevert voor:
- .1 stuwageruimten voor reddingsboten en -vloten;
 - .2 inschepingsplaatsen en verzamelstations, met inbegrip van de toegang tot dergelijke stations; en
 - .3 ruimten voor accommodatie, controlestations en normaal bezette dienstruimten in bovenbouw en dekhuizen boven de ro-ro-ruimte.
- Openingen zijn niet toegestaan voor alle dekken direct onder deze objecten en binnen een veiligheidsafstand van minimaal 6,0 m horizontaal gemeten.
- 5.2.2 Dit vereiste is niet van toepassing op openingen die zijn voorzien van afsluitvoorzieningen, zoals opritten en deuren. Opritten en deuren moeten van staal zijn voor alle dekken direct onder ruimten voor accommodatie, controlestations en normaal bezette dienstruimten, en ten minste "A-0" voor alle dekken direct onder reddingsboten en -vloten, inschepingsplaatsen en verzamelstations.
- 5.2.3 Openingen zijn echter toegestaan in ro-ro-ruimten onder ruimten voor accommodatie, controlestations en normaal bezette dienstruimten, indien de brandwerendheid van de scheepswand, met inbegrip van ramen en deuren, "A-60" is op scheidingswanden in een rechthoekig gebied gemeten op 6,0 m horizontaal voor en achter de openingen en verticaal op ten minste twee dekhoogten boven het dekniveau met de opening. "A-0"-vensters die worden beschermd door een systeem op waterbasis met een toepassingsdebiet van ten minste 5,0 l/min per vierkante meter mogen worden aanvaard als gelijkwaardig met "A-60"-vensters. Ventilatie-inlaatopeningen moeten zodanig zijn ontworpen dat het risico van verontreiniging tot een minimum wordt beperkt.
- 5.2.4 Openingen voor mechanische ventilatie van ro-ro-ruimten en ruimten van bijzondere aard zijn toegestaan onder ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations in bovenbouw, indien de

opening wordt beschermd door een afsluiting, met een sluiting die bij brand in de ro-ro-ruimten waarschijnlijk niet kan worden afgesneden en die vanaf een gemakkelijk bereikbare plaats kan worden gesloten. De sluiting moet zijn vervaardigd van staal of ander brandwerend materiaal. Dergelijke openingen zijn niet toegestaan onder reddingsboten en -vloten, de noodgenerator en de luchtinlaten voor de machinekamer(s).

- 5.2.5 Niettegenstaande het bovenstaande moeten luchtinlaten ten behoeve van machines die worden gebruikt voor de hoofdvoortstuwning, elektriciteitsopwekking en noodstroomopwekking van het schip zich in een zodanige positie bevinden dat het risico van besmetting door brand in de ro-ro-ruimte of ruimte van bijzondere aard tot een minimum wordt beperkt.

5.3 Plaatsing van het aan weer en wind blootgestelde dek bestemd voor het vervoer van voertuigen

- 5.3.1 Er moeten passende voorzieningen worden getroffen om ervoor te zorgen dat een volledig ontwikkelde brand op aan weer en wind blootgestelde dekken bestemd voor het vervoer van voertuigen geen gevaar oplevert voor:
- .1 Stuwageruimten voor reddingsboten en -vloten;
 - .2 inschepingsplaatsen en verzamelstations met inbegrip van de toegang hiertoe; en
 - .3 ruimten voor accommodatie, controlestations en normaal bezette dienstruimten in bovenbouw en dekhuizen naast het aan weer en wind blootgestelde dek.
- 5.3.2 Er moeten passende voorzieningen worden getroffen om te zorgen voor een horizontale veiligheidsafstand tussen de aangewezen voertuigstroken van meer dan 6,0 m met de ruimten voor accommodatie, controlestations en normaal bezette dienstruimten in bovenbouw en dekhuizen naast het aan weer en wind blootgestelde dek.
- 5.3.3 De veiligheidsafstand kan tot 3,0 m worden teruggebracht wanneer de scheidingswanden, met inbegrip van vensters en deuren, binnen 6,0 m voldoen aan "A-60". Als alternatief kunnen "A-0"-scheidingswanden die worden beschermd door een systeem op waterbasis met een toepassingsdebiet van ten minste 5,0 l/min per vierkante meter worden aanvaard als gelijkwaardig.
- 5.3.4 Reddingsboten en -vloten en inschepingsplaatsen, met inbegrip van de toegang daartoe, moeten worden beschermd met een veiligheidsafstand van meer dan 12,0 m. De veiligheidsafstanden moeten horizontaal worden gemeten.
- 5.3.5 Niettegenstaande het bovenstaande moeten luchtinlaten ten behoeve van machines die worden gebruikt voor de hoofdvoortstuwning, elektriciteitsopwekking en noodstroomopwekking van het schip zich in een zodanige positie bevinden dat het risico van overslaan van brand op het voor het vervoer van voertuigen bestemde aan weer en wind blootgestelde dek tot een minimum wordt beperkt."

6. Blussen van brand

6.1 Vast aangebrachte brandblusinstallaties

15. De toelichting onder de titel van de bestaande sectie 6.1 (Vaste brandblusinstallaties) wordt vervangen door de volgende tekst:
- "(De vereisten van de paragrafen 6.1.1 en 6.1.2 zijn van toepassing op schepen gebouwd op of na 1 juli 2014. Schepen gebouwd vóór 1 juli 2014 moeten voldoen aan de eerder van toepassing zijnde vereisten van de paragrafen 6.1.1 en 6.1.2. De vereisten van de paragrafen 6.2.1 en 6.2.2 zijn van toepassing op ro-ro-passagiersschepen gebouwd op of na 1 januari 2026. Passagiersschepen met voertuigruimten, ruimten van bijzondere aard of ro-ro-ruimten, gebouwd vóór 1 januari 2026, met inbegrip van die gebouwd vóór 1 juli 2012, moeten voldoen aan de vereisten van paragraaf 6.2.3 uiterlijk bij het eerste onderzoek op of na 1 januari 2028.)"
16. De volgende nieuwe sectie 6.2 wordt toegevoegd na sectie 6.1 (Vast aangebrachte brandblusinstallaties) en de volgende sectie (Draagbare brandblustoestellen) en de paragrafen daarvan worden dienovereenkomstig vernummerd:
- "6.2 **Vast aangebrachte brandblusinstallatie op waterbasis op aan weer en wind blootgestelde dekken bestemd voor het vervoer van voertuigen**
- 6.2.1 Op passagiersschepen moet een vast aangebrachte brandblusinstallatie op waterbasis op basis van monitor(s) worden geïnstalleerd voor aan weer en wind blootgestelde dekken die bestemd zijn voor het vervoer van voertuigen. De monitor(s) moeten voldoen aan de bepalingen van de Code inzake brandveiligheidssystemen.
- 6.2.2 Op passagiersschepen moet worden voorzien in afwatering wanneer een vast aangebrachte brandblusinstallatie op waterbasis is geïnstalleerd voor de aan weer en wind blootgestelde dekken die bestemd zijn voor het vervoer van voertuigen. De installatie moet een zodanige capaciteit hebben dat hiermee ten minste 125% van de gezamenlijke capaciteit van zowel de monitor(s) als van het vereiste aantal brandslangstraalpijpen kan worden afgevoerd.
- 6.2.3 Op passagiersschepen die vóór 1 januari 2026 zijn gebouwd, met inbegrip van passagiersschepen die vóór 1 juli 2012 zijn gebouwd, moet een vast aangebrachte brandblusinstallatie op waterbasis op basis van monitor(s) worden geïnstalleerd voor aan weer en wind blootgestelde dekken die bestemd zijn voor het vervoer van voertuigen. De monitors moeten zich bevinden op plaatsen die een onbelemmerde bescherming van voertuigen garanderen in het gebied op het aan weer en wind blootgestelde dek dat bestemd is voor het vervoer van voertuigen, voor zover dit praktisch uitvoerbaar is. De werking van de monitors moet worden gewaarborgd door veilige

toegangswegen of afstandsbedieningen die niet door brand in het door die monitor beschermde gebied mogen worden belemmerd. De capaciteit van elke monitor moet ten minste 1.250 l/min bedragen. De Administratie mag ook lagere debieten toestaan wanneer het vereiste debiet niet praktisch is gezien de grootte en inrichting van het schip. De Administratie kan ook alternatieve inrichtingen toestaan voor schepen die al vóór 1 januari 2026 een vast aangebrachte brandblusinstallatie op waterbasis op basis van monitor(s) hadden.”

17. De volgende nieuwe sectie 7 wordt toegevoegd na de bestaande sectie 6 (Blussen van brand):

“7 Besluitvorming

(De vereisten van paragraaf 7 zijn van toepassing op schepen gebouwd op of na 1 januari 2026.)

Op passagiersschepen moeten voertuig- en ro-ro ruimten alsmede ruimten van bijzondere aard, waar vaste sproei-installaties voor water onder druk zijn aangebracht, voorzien zijn van passende bewegwijzering en markering op het dek en het schot en op de verticale scheidingswanden, zodat de delen van de vaste brandblusinstallatie gemakkelijk kunnen worden geïdentificeerd. Passende bewegwijzering en markeringen moeten worden aangepast aan typische bewegingspatronen van de bemanning, rekening houdend met belemmering door vracht of vaste installaties. De sectienummerborden moeten van materiaal met fotoluminescentie zijn. De in de ruimte aangegeven sectienummering moet dezelfde zijn als de sectie-klepidentificatie en sectie-identificatie in het beveiligingscentrum of het permanent bemande controlestation.

Voorschrift 23

Beveiligingscentrum op passagiersschepen

6. Toezicht op en monitoring van beveiligingssystemen

18. Paragraaf 6.10 wordt vervangen door de volgende tekst:

“ .10 branddetectie- en brandalarminstallatie;”

HOOFDSTUK V

VEILIGHEID VAN DE NAVIGATIE

Voorschrift 31

Gevaarberichten

19. De volgende nieuwe paragrafen wordt toegevoegd na de bestaande paragraaf 1:

- “2.1 De kapitein van elk schip dat betrokken is bij het verlies van vrachtcontainer(s), moet de bijzonderheden van dat voorval op passende wijze onverwijld en zo volledig mogelijk melden bij schepen in de nabijheid, aan de dichtstbijzijnde kuststaat en ook aan de vlaggenstaat.
- 2.2 Indien het schip als bedoeld in paragraaf 2.1 wordt verlaten, of indien een melding van dat schip onvolledig of niet verkrijgbaar is, moet de maatschappij, als omschreven in voorschrift IX/1.2 zo volledig mogelijk de verplichtingen op zich nemen die door dit voorschrift aan de kapitein worden opgelegd.
- 2.3 Zodra de vlaggenstaat overeenkomstig paragraaf 2.1 in kennis is gesteld, brengt hij aan de Organisatie verslag uit over het verlies van vrachtcontainer(s).
- 2.4 De kapitein van elk schip dat vrachtcontainer(s) op zee ziet drijven, moet de bijzonderheden van die waarneming op passende wijze onverwijld en zo volledig mogelijk melden bij schepen in de nabijheid en aan de dichtstbijzijnde kuststaat.”

20. De bestaande paragrafen 2, 3 en 4 worden vernummerd tot respectievelijk paragrafen 3, 4 en 5.

Voorschrift 32

In gevaarberichten op te nemen informatie

21. De volgende nieuwe paragraaf wordt toegevoegd na de bestaande tweede paragraaf (Tropische cyclonen (stormen)):

“3 Verlies of waarneming van vrachtcontainer(s)

.1 Verlies van vrachtcontainer(s) van een schip

Erkend wordt dat op het moment van de eerste melding mogelijk niet alle informatie beschikbaar is. Eventuele latere en/of aanvullende informatie wordt zo spoedig mogelijk na de eerste melding door de kapitein gemeld. De melding omvat:

.1 Algemene informatie

- Type melding: Verlies van vrachtcontainer(s) van een schip
- Tijd (UTC – Universal Coordinated Time) en datum
- Identiteit van het schip (IMO-nummer/naam/roepnaam/MMSI)
- Van: Kapitein van het schip, of de contactgegevens van de vertegenwoordiger die namens de kapitein de melding doet

- Aan: Dichtstbijzijnde kuststaat voor de locatie waar het voorval zich heeft voorgedaan en vlaggenstaat
 - Het berichtnummer: In chronologische volgorde als andere berichten over het verlies van vrachtcontainers na het eerste bericht worden verzonden.
- Zo spoedig mogelijk wordt op een veilige en praktisch uitvoerbare manier een grondige inspectie uitgevoerd. Het aantal of het geraamde aantal verloren vrachtcontainers moet worden geverifieerd. Een bericht met dit geverifieerde aantal wordt als “definitief” gemarkeerd en naar dezelfde ontvangers verzonden.
- .2 Melding van de locatie
Locatie uitgedrukt in breedte- en lengtegraad, of bepaling van de werkelijke positie en afstand in zeemijlen vanaf een duidelijk geïdentificeerd punt (indien mogelijk).
 - Locatie van het schip ten tijde van het verlies van de vrachtcontainer(s); of
 - Indien de locatie van het schip ten tijde van het verlies van de vrachtcontainer(s) niet bekend is, de geschatte locatie van het schip ten tijde van het verlies van de vrachtcontainer(s); of
 - Indien een geschatte locatie van het schip ten tijde van het verlies van de vrachtcontainer(s) niet bekend is of niet kan worden bepaald, de locatie van het schip bij ontdekking van het verlies.
 - .3 Het aantal of het geraamde aantal verloren vrachtcontainers, naargelang van het geval:
 - .4 Soort goederen in vrachtcontainer(s):
 - Gevaarlijke goederen: Ja/nee
 - VN-nummer (indien bekend)
 - .5 Beschrijving van de verloren gegane vrachtcontainer(s) voor zover beschikbaar en uitvoerbaar:
 - .1 Afmeting van de vrachtcontainer(s) (bijvoorbeeld 20 voet);
 - .2 Type(n) vrachtcontainer(s) (bijvoorbeeld koelcontainer); en
 - .3 Aantal of het geraamde aantal verloren lege vrachtcontainers.
 - .6 De kapitein kan, indien beschikbaar en uitvoerbaar, aanvullende informatie verstrekken, bijvoorbeeld, maar niet beperkt tot:
 - Beschrijving van de lading volgens het manifest voor gevaarlijke goederen (indien van toepassing)
 - Beschrijving van eventuele verloren ladinginhoud
 - Windrichting en -snelheid
 - Huidige richting en snelheid van de zeegang
 - Geschatte drijfrichting en snelheid van verloren vrachtcontainer(s)
 - Toestand van de zee en golfhoogte
- .2 Waarneming van op zee drijvende vrachtcontainer(s)
 - .1 Algemene informatie
 - Type melding: Waarneming van op zee drijvende vrachtcontainer(s)
 - Tijd (UTC – Universal Coordinated Time) en datum
 - Identiteit van het schip (IMO-nummer/naam/roepnaam/MMSI)
 - Van: Kapitein van het schip
 - Aan: Dichtstbijzijnde kuststaat bij de locatie van de waarneming
 - .2 Melding van de locatie
Tijd (UTC – Universal Coordinated Time) en datum en locatie van de waargenomen vrachtcontainer(s) uitgedrukt in breedte- en lengtegraad, of bepaling van de werkelijke positie en afstand in zeemijlen vanaf een duidelijk geïdentificeerd punt (indien mogelijk)
 - .3 Aantal waargenomen vrachtcontainers
 - .4 De kapitein kan, indien beschikbaar en uitvoerbaar, aanvullende informatie verstrekken, bijvoorbeeld, maar niet beperkt tot:
 - Afmeting van de vrachtcontainer(s) (bijvoorbeeld 20 voet)
 - Type(n) vrachtcontainer(s) (bijvoorbeeld koelcontainer)
 - Beschrijving van eventuele verloren ladinginhoud
 - Windrichting en -snelheid
 - Huidige richting en snelheid van de zeegang
 - Geschatte drijfrichting en snelheid van verloren vrachtcontainer(s)
 - Toestand van de zee en golfhoogte”

22. De bestaande paragrafen 3, 4 en 5 worden vernummerd tot respectievelijk paragrafen 4, 5 en 6.

D. PARLEMENT

Resoluties MSC.549(108) en MSC.550(108) van 23 mei 2024

De wijzigingen van 23 mei 2024 behoeven ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

Codes en standaarden

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

G. INWERKINGTREDING

Resolutie MSC.549(108) van 23 mei 2024

De wijzigingen van 23 mei 2024 zullen ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2028 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2027 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie ervan in kennis stellen, dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen.

Resolutie MSC.550(108) van 23 mei 2024

De wijzigingen van 23 mei 2024 zullen ingevolge artikel VIII(b)(vii)(2) juncto artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag op 1 januari 2026 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2025 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie ervan in kennis stellen, dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen.

Codes

2011 ESP Code

Resolutie MSC.525(106)) van 10 november 2022, waarbij de 2011 ESP Code is gewijzigd, is op 1 juli 2024 in werking getreden.

IMSBC Code

Resolutie MSC.539(107) van 8 juni 2023, waarbij de IMSBC Code is gewijzigd, is op 1 januari 2025 in werking getreden.

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

IGF Code

Resolutie MSC.551(108) van 23 mei 2024 waarbij de IGF Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2026 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2025 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

Grain Code

Resolutie MSC.552(108) van 23 mei 2024 waarbij de Grain Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2026 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2025 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

2011 ESP Code

Resolutie MSC.553(108) van 23 mei 2024 waarbij de 2011 ESP Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2026 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2025 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

LSA Code

Resolutie MSC.554(108) van 23 mei 2024 waarbij de LSA Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2026 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2025 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

FSS Code

Resolutie MSC.555(108) van 23 mei 2024 waarbij de FSS Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2026 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2025 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloeden vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

IMDG Code

Resolutie MSC.556(108) van 23 mei 2024 waarbij de IMDG Code is gewijzigd, zal op 1 januari 2026 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2025 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloeden vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

Verplichte standaarden voor schepen

Resolutie MSC.557(108) van 23 mei 2024 waarbij de „*Performance standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers*” is gewijzigd, zal op 1 januari 2026 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2025 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloeden vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

Resolutie MSC.558(108) van 23 mei 2024 waarbij de „*Performance standard for protective coatings for cargo oil tanks of crude oil tankers*” is gewijzigd, zal op 1 januari 2026 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2025 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloeden vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

Resolutie MSC.559(108) van 23 mei 2024 waarbij de „*Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear*” is gewijzigd, zal op 1 januari 2026 in werking treden, tenzij vóór 1 juli 2025 meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, dan wel verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden ten minste vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloeden vormen, bezwaar hebben gemaakt tegen de wijzigingen.

Uitgegeven de zevenentwintigste februari 2025.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

C.C.J. VELDKAMP