

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

**JAARGANG 1995 Nr. 236**

---

---

A. TITEL

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

B. TEKST

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

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

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

C. VERTALING

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

D. PARLEMENT

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

Bij brieven van 20 oktober 1994 zijn de in *Trb.* 1994, 19 en 134 afgedrukte Resoluties van 23 mei 1991, 10 april 1992 (2x) en 11 december 1992 medegedeeld aan de Eerste en Tweede Kamer van de Staten-Generaal en aan de Staten van de Nederlandse Antillen en van Aruba.

E. BEKRACHTIGING

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

Behalve de aldaar genoemde Staten heeft nog de volgende Staat in overeenstemming met artikel IX, letter b, van het Verdrag een akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

Iran . . . . . 17 oktober 1994

F. TOETREDING

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

Behalve de aldaar genoemde Staten heeft nog de volgende Staat in overeenstemming met artikel IX, letter b, van het Verdrag een akte van toetreding bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

Kambodja . . . . . 28 november 1994

*Verklaring van voortgezette gebondenheid*

Behalve de in *Trb.* 1994, 19 en 134 genoemde Staten heeft nog de volgende Staat een verklaring van voortgezette gebondenheid aan het Verdrag afgelegd:

Slowakije . . . . . 30 januari 1995

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1979, 128.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

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

J. GEGEVENS

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

**Verwijzingen**

Voor het op 6 maart 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1994, 44.

Voor het op 17 juni 1960 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, zie ook *Trb.* 1988, 111.

Voor het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Handvest van de Verenigde Naties zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1994, 277.

Van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, naar welk Verdrag wordt verwezen in punt 1 van de Bijlage bij het onderhavige Verdrag, zijn de Engelse en de Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1975, 147 en de vertaling in *Trb.* 1978, 187; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1992, 28.

Van het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, naar welk Protocol wordt verwezen in punt 1 van de Bijlage bij het onderhavige Verdrag, zijn de Engelse en de Franse tekst, alsmede de vertaling, geplaatst in *Trb.* 1978, 188; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1995, 158.

### **Wijzigingen**

#### *Resoluties MSC.24(60) en MSC.26(60) van 10 april 1992*

De wijzigingen zijn op 1 april 1994 aanvaard en zijn op 1 oktober 1994 in werking getreden.

#### *Resolutie MSC.27(61) van 11 december 1992*

In de in *Trb.* 1994, 19, blz. 64 e.v. afgedrukte Engelse tekst dienen in de op blz. 77 afgedrukte tabel achter "Other spaces in which flammable liquids are stowed" per kolom de volgende waarden te worden vermeld:  
 „(14) A-60 A-60 A-60 A-60 A-O A30 A-60 A-60 A-O A-O A-O A-O A-O A-O”

Tevens dient onder de onderste streep te worden vermeld: Notes: to be applied to tables 26.1 and 26.2 (see overleaf)

De wijzigingen zijn op 1 april 1994 aanvaard en zijn op 1 oktober 1994 in werking getreden.

De vertaling in het Nederlands van resolutie MSC.27(61) van 11 december 1992 luidt als volgt:

#### **Resolutie MSC.27(61)**

#### **aangenomen op 11 december 1992**

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

De Maritieme Veiligheidscommissie,

Herinnerend aan artikel 28(b) van het Verdrag nopens 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, hierna te noemen „het Verdrag”, betreffende de procedure voor wijziging van de Bijlage bij het Verdrag, anders dan de bepalingen van Hoofdstuk I daarvan,

Na overweging, tijdens haar eenenzestigste zitting, van wijzigingen van het Verdrag, voorgesteld en rondgezonden overeenkomstig artikel VIIIb.i. daarvan,

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

2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel VIIIb.vi.2.bb. van het Verdrag, dat de wijzigingen worden geacht te zijn aangenomen op 1 april 1994, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag, of Verdragsluitende Regeringen waarvan de gecombineerde koopvaardijvloeden niet minder dan vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, kenbaar hebben gemaakt dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen;

3. Nodigt de Verdragsluitende Regeringen uit er nota van te nemen dat, in overeenstemming met artikel VIIIb.vii.2. van het Verdrag, de wijzigingen na hun aanvaarding in overeenstemming met paragraaf 2 hierboven, in werking treden op 1 oktober 1994;

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

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

---

#### Bijlage

#### **Wijzigingen op het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974**

##### *Toegang tot ruimten in het ladinggedeelte van olietankschepen*

1. Voeg toe na paragraaf 11 van Voorschrift II-1/2:

„12 ‚Olietankschip’ is een olietankschip zoals omschreven in Voor-

schrift 1 van Bijlage I van het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973”.

2. Voeg een nieuw Voorschrift II-1/12-2 toe:

„Voorschrift 12-2

*Toegang tot ruimten in het ladinggedeelte van olietankschepen*

1. Dit Voorschrift is van toepassing op olietankschepen gebouwd op of na 1 oktober 1994.

2. Kofferdammen, ballasttanks, ladingtanks en andere ruimten in het ladinggedeelte moeten rechtstreeks toegankelijk zijn vanaf het open dek, zodat volledige inspectie mogelijk is. Ruimten in de dubbele bodem kunnen toegankelijk zijn via een ladingpompkamer, een pompkamer, een diepe kofferdam, een pijptunnel of soortgelijke afdelingen, met inachtneming van ventilatie-aspecten.

3. Ten behoeve van toegang via horizontale openingen, luiken of mangaten, moeten de afmetingen zodanig zijn dat een persoon met een persluchttoestel en beschermende uitrusting ongehinderd langs een ladder omhoog kan klimmen of kan afdalen, en dat er een vrije opening is ter vergemakkelijking van het ophijsen van een gewonde van de bodem van de ruimte. De vrije opening mag niet kleiner zijn dan 600 mm bij 600 mm.

4. Ten behoeve van toegang via verticale openingen, of mangaten die doorgang bieden over de lengte en de breedte van de ruimte, mag de vrije opening niet kleiner zijn dan 600 mm bij 800 mm, op een hoogte van maximaal 600 mm vanaf de beplating van het scheepsvlak, tenzij er roosters of andere steunen voor de voeten zijn aangebracht.

5. Voor olietankschepen met een draagvermogen van minder dan 5.000 ton kunnen kleinere afmetingen door de Administratie worden goedgekeurd in bijzondere omstandigheden, indien ten genoegen van de Administratie kan worden aangetoond dat het mogelijk is door deze openingen te gaan of een gewonde af te voeren.”

Voorschrift II-1/37

*Communicatie tussen brug en ruimte voor machines*

3. Nummer de bestaande paragraaf als paragraaf 1, en voeg toe:  
„2. Voor schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 gelden de volgende vereisten in plaats van de bepalingen van paragraaf 1:

Er moeten ten minste twee onafhankelijk van elkaar functionerende mogelijkheden aanwezig zijn om orders door te geven van

de brug naar de plaats in de ruimte voor machines of naar de controlekamer van waaruit de snelheid en de richting van de stuwdruk van de schroef normaal worden geregeld. Eén van deze communicatiemiddelen dient een (machinekamer)telegraaf te zijn, die een zichtbare aanwijzing geeft van de orders en van de beantwoording daarvan zowel in de ruimte voor machines als op de brug. Er dienen doelmatige mogelijkheden aanwezig te zijn voor communicatie vanaf de brug en de machinekamer met elke andere plaats van waaruit de snelheid of de richting van de stuwdruk van de schroef kan worden geregeld.”

Voorschrift II-1/42

*Elektrische noodkrachtbron op passagiersschepen*

4. Voeg de volgende paragraaf in na paragraaf 3.2 van Voorschrift II-1/42:

„3.3 De volgende bepaling van paragraaf 3.1.2 geldt niet voor schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994:

tenzij een tweede, onafhankelijke aanzetinrichting voor het noodgenerator-aggregaat aanwezig is, dient de enig beschikbare bron van geaccumuleerde energie te worden beveiligd om te voorkomen dat deze volledig uitgeput raakt door de automatische aanzetinrichting.”

Voorschrift II-1/43

*Elektrische noodkrachtbron op vrachtschepen*

5. Voeg de volgende paragraaf in na paragraaf 3.2 van Voorschrift II-1/43:

„3.3 De volgende bepaling van paragraaf 3.1.2 geldt niet voor schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994:

tenzij een tweede, onafhankelijke aanzetinrichting voor het noodgenerator-aggregaat aanwezig is, dient de enig beschikbare bron van geaccumuleerde energie te worden beveiligd om te voorkomen dat deze volledig uitgeput raakt door de automatische aanzetinrichting.”

Voorschrift II-1/44

*Aanzetinrichtingen voor noodgeneratoraggregaten*

6. Voeg de volgende paragraaf in na paragraaf 2 van Voorschrift II-1/44:

„2.1 Schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 moeten, in plaats

van aan de bepaling van de tweede zin van paragraaf 2, voldoen aan de volgende vereisten:

De bron van geaccumuleerde energie moet worden beschermd om te voorkomen dat deze kritisch uitgeput raakt door de automatische aanzetinrichting, tenzij er een tweede, onafhankelijke aanzetinrichting aanwezig is. Voorts moet er een tweede krachtbron aanwezig zijn voor nog eens drie aanvullende starts binnen 30 minuten, tenzij kan worden aangetoond dat het generatoraggregaat met succes met de hand kan worden aangezet.”

#### Voorschrift II-1/45

#### *Voorzorgsmaatregelen tegen gevaar van aanraken van onder spanning staande delen, tegen brand en andere gevaren van elektrische oorsprong*

7. Voeg de volgende paragraaf in na paragraaf 3.2 van Voorschrift II-1/45:

„3.2.1 Voor schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 sluit het vereiste van paragraaf 3.1 niet het gebruik uit van beperkte en plaatselijk geaarde systemen, mits mogelijk hieruit voortkomende stroom niet rechtstreeks door een van de gevaarlijke ruimten kan stromen.”

8. Voeg toe na paragraaf 4.2:

„4.3 Schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 moeten, in plaats van aan de bepalingen van paragraaf 4.1, voldoen aan de volgende vereisten:

- .1 Behalve voor zover toegestaan krachtens 4.3.2, mogen op een tankschip geen geaarde verdeelsystemen worden gebruikt.
- .2 Het vereiste van paragraaf 4.3.1 sluit het gebruik niet uit van geaarde intrinsiek veilige stroomkringen en daarnaast, onder door de Administratie goedgekeurde voorwaarden, het gebruik van de volgende geaarde systemen:
  - .2.1 elektrisch gevoede stroomkringen voor bediening en instrumentatie waar om technische redenen of veiligheidsredenen het gebruik van een niet-geaard systeem is uitgesloten, mits de stroom in de scheepsromp beperkt is tot niet meer dan 5 ampères zowel onder normale omstandigheden als tijdens storingen;
  - .2.2 beperkte en plaatselijk geaarde systemen, mits mogelijk hieruit voortkomende stroom niet rechtstreeks door een van de gevaarlijke ruimten kan stromen; of

- .2.3 draaistroominstallaties met een lijnspanning van 1.000 V effectieve waarde of hoger, mits mogelijk hieruit voortkomende stroom niet rechtstreeks door een van de gevaarlijke ruimten kan stromen.”

Wijzigingen op Hoofdstuk II-2 betreffende de vereisten voor bescherming tegen brand ten aanzien van nieuwe schepen

Voorschrift II-2/1

*Toepassing*

9. Wijzig paragraaf 1.1 als volgt:

„1.1 Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zijn Deel A, C en D van dit Hoofdstuk van toepassing op schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 juli 1986, en is Deel B van dit Hoofdstuk van toepassing op schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 oktober 1994.”

10. Voeg toe aan paragraaf 2:

„en draagt de Administratie er zorg voor dat schepen gebouwd vóór 1 oktober 1994 voldoen aan de voorschriften die van toepassing zijn krachtens Deel B van Hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd door resoluties MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59) en MSC.24(60)”.

Voorschrift II-2/3

*Omschrijving*

11. Voeg een nieuwe paragraaf 33 toe, die luidt als volgt:

„33 Voor schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 wordt, in plaats van de in paragraaf 9 gegeven omschrijving van verticale hoofdsecties, de volgende omschrijving toegepast:

Verticale hoofdsecties: secties waarin de romp, de bovenbouw en de dekhuizen door schotten van klasse ‚A‘ zijn verdeeld; de gemiddelde lengte en breedte van elke sectie mogen op geen enkel dek in het algemeen groter zijn dan 40 meter.”

Voorschrift II-2/4.4.2

*Afmetingen van hoofdbrandblusleidingen en brandbluspompen*

12. Voeg toe aan paragraaf 4.2:

„4.2.1 Passagiersschepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 die-



nen, in plaats van aan de bepalingen van paragraaf 4.2, te voldoen aan de volgende vereisten:

Wanneer de twee pompen gelijktijdig water leveren door straalpijpen als omschreven in paragraaf 8 en er voldoende brandkranen zijn om de in paragraaf 4.1 aangegeven opbrengst te leveren, moet bij alle brandkranen ten minste een druk van  $0,4 \text{ N/mm}^2$  kunnen worden gehandhaafd voor schepen met een brutotonnage van 4000 ton of meer en  $0,3 \text{ N/mm}^2$  voor schepen met een brutotonnage van minder dan 4000 ton.”

Voorschrift II-2/4.3.3.3

13. Voeg toe na paragraaf 3.3.3:

„3.3.3.1 Voor schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 dient het vervangende middel dat aanwezig dient te zijn overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 3.3.3, een onafhankelijk aangedreven, werktuiglijk gedreven noodbrandbluspomp te zijn, met krachtbron en zee-aansluiting die zich buiten de ruimte voor machines bevinden.”

Voorschrift II-2/4.3.3.2.9

14. Voeg toe na paragraaf 3.3.2.8:

„3.3.2.9 Schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 dienen, in plaats van aan de bepalingen van paragraaf 3.3.2.6, te voldoen aan de volgende vereisten:

De ruimte waar de brandbluspomp zich bevindt, mag niet grenzen aan de scheidingswanden van machineruimten van categorie ‚A‘ of ruimten waar zich hoofdbrandbluspompen bevinden. Wanneer dit niet mogelijk is, dient het schot tussen de twee ruimten te worden geïsoleerd volgens een norm voor structurele brandbeveiliging die gelijkwaardig is aan die welke volgens Voorschrift 44 wordt vereist voor een controlestation.”

*Mechanisme voor de toelating van CO<sub>2</sub>*

15. De volgende paragrafen worden toegevoegd na paragraaf 2.4 van Voorschrift II-2/5:

„2.5 Op of na 1 oktober 1994 geïnstalleerde kooldioxidesystemen dienen te voldoen aan de volgende vereisten:

- .1 Er dienen twee afzonderlijke bedieningsmiddelen aanwezig te zijn voor de toelating van kooldioxide in een beschermde ruimte en ter verzekering van de werking van het alarm. Het ene bedieningsmiddel wordt gebruikt om het gas uit de vaten te laten. Het andere wordt gebruikt om de klep te openen van de

pijpleiding waardoor het gas in de beschermde ruimte wordt gevoerd.

2. De twee bedieningsmiddelen dienen in een kast te zitten die duidelijk gemarkeerd is voor de desbetreffende ruimte. Indien deze kast afgesloten dient te zijn, dient de sleutel zich duidelijk zichtbaar naast de kast te bevinden in een houder met een ruitje dat indien nodig kan worden ingeslagen”.

*Verbod van nieuwe installaties van halonsystemen*

16. Vervang de tekst van paragraaf 3.1 van Voorschrift II-2/5 door:
 

„3.1 Het gebruik van gehalogeniseerde koolwaterstoffen als blusstof is slechts toegestaan in ruimten voor machines, pompkamers en laadruimten die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van voertuigen die geen lading bevatten. Nieuwe installaties van gehalogeniseerde-koolwaterstofsysteem zijn verboden op alle schepen.”

Voorschrift II-2/13

*Vast aangebrachte brandontdekkings- en alarminstallaties*

17. Vervang de tekst van paragraaf 1.6 door:
 

„1.6 Alarmpanelen moeten ten minste aangeven in welke sectie een detector of met de hand bediend meldingspunt in werking is getreden. Ten minste één paneel dient zich op een zodanige plaats te bevinden dat het te allen tijde gemakkelijk toegankelijk is voor bemanningsleden, zowel op zee als in de haven, behalve wanneer het schip buiten bedrijf is. Eén alarmpaneel dient zich te bevinden op de brug, indien het controlepaneel zich bevindt in het hoofdbrandcontrolestation.”
18. Vervang de tekst van paragraaf 1.8 door:
 

„1.8 Wanneer de brandontdekkingsinstallatie niet in staat is op afstand elke detector afzonderlijk te herkennen, mag geen enkele sectie onder normale omstandigheden meer dan één dek binnen ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations omvatten, behalve wanneer een sectie een ingesloten trap omvat. Ten einde vertraging bij het vaststellen van de brandhaard te voorkomen, dient het aantal ingesloten ruimten vallend binnen iedere sectie beperkt te zijn, zoals bepaald door de Administratie. In geen geval mogen er zich binnen een bepaalde sectie meer dan vijftig ingesloten ruimten bevinden. Indien de ontdekkingsinstallatie is uitgerust met op afstand en afzonderlijk te herkennen branddetectors, mogen de secties meerdere dekken beslaan en elk mogelijk aantal ingesloten ruimten.”

19. Vervang de tekst van paragraaf 1.9 door:

„1.9 Op passagiersschepen die niet zijn uitgerust met een brandontdekkingsinstallatie die in staat is elke detector op afstand en afzonderlijk te herkennen, mag een sectie van detectors geen ruimten omvatten die zijn gelegen aan weerszijden van het schip of op meer dan één dek noch mag de sectie meer dan één verticale hoofdsectie omvatten, met dien verstande dat de Administratie, wanneer te haren genoegen wordt aangetoond dat de brandveiligheid van het schip hierdoor niet zal worden verminderd, kan toestaan dat een zodanige sectie van detectors beide zijden van het schip en meer dan één dek omvat. Op passagiersschepen die zijn uitgerust met afzonderlijk te herkennen detectors, mag een sectie ruimten aan beide zijden van het schip en verscheidene dekken omvatten, maar mag een sectie zich niet bevinden in meer dan één verticale hoofdsectie.”

20. Voeg de volgende paragraaf 1.15 toe:

„1.15 Brandontdekkingsinstallaties met een zone-identificatiemogelijkheid, die zijn aangebracht op of na 1 oktober 1994, dienen zodanig te zijn ingesteld dat:

- een melderlus niet op meer dan één punt door brand kan worden beschadigd;
- voorzieningen zijn getroffen om te verzekeren dat storingen (bijv. stroomuitval; kortsluiting; aardsluiting) die in de melderlus optreden, niet de gehele melderlus buiten werking stellen;
- alle nodige voorzieningen zijn getroffen opdat de oorspronkelijke configuratie van de installatie kan worden hersteld in geval van defect (elektrisch, elektronisch, software);
- het brandalarm dat het eerste wordt gegeven, andere detectors niet verhindert daarna ook een brandalarm te geven.”

#### Voorschrift 20

##### *Brandbeveiligingsplannen en brandweeroefeningen*

21. Er wordt een nieuwe paragraaf 20.4 toegevoegd, die luidt als volgt:

„Op schepen die meer dan 36 passagiers vervoeren, dienen de volgens dit voorschrift vereiste plannen en boekjes informatie te bieden betreffende brandbeveiliging, brandontdekking en brandbestrijding, gebaseerd op de door de Organisatie verstrekte richtlijnen.”

## Voorschrift II-2/24

*Verticale hoofdsecties en horizontale secties*

## 22. Wijzig paragraaf 1.1 als volgt:

„1.1 Op schepen die meer dan 36 passagiers vervoeren, moeten de romp, de bovenbouw en de dekhuisen onderverdeeld worden in verticale hoofdsecties door schotten van klasse ‚A-60‘. Trapsgewijs verspringen van schotten moet, evenals het aanbrengen van nissen, zoveel mogelijk vemeden worden, doch waar dit nodig is dient de constructie eveneens uit schotten van klasse ‚A-60‘ te bestaan. Indien zich aan één zijde van het schot een ruimte van categorie 26.2.2(5), 26.2.2(9) of 26.2.2(10) bevindt, kan de norm worden verlaagd naar ‚A-0‘.”

## 23. Wijzig paragraaf 2 als volgt:

„2. De schotten die de begrenzing vormen van de verticale hoofdsecties boven het schottendek moeten zoveel mogelijk in één vlak liggen met de schotten voor de waterdichte indeling onmiddellijk onder het schottendek. De lengte en breedte van verticale hoofdsecties kunnen worden vergroot tot een maximum van 48 m om ervoor te zorgen dat de uiteinden van verticale hoofdsecties samenvallen met schotten voor de waterdichte indeling of om een grote openbare ruimte onder te brengen die zich uitstrekt over de gehele lengte van de verticale hoofdsectie, mits het totale oppervlak van de verticale hoofdsectie op geen enkel dek groter is dan 1600 m<sup>2</sup>. De lengte of breedte van een verticale hoofdsectie is de maximumafstand tussen de verste punten van de eraan grenzende schotten.”

## 24. Schrap de verwijzing naar tabel 26.3.

## Voorschrift II-2/25

*Schotten binnen een verticale hoofdsectie*

## 25. Wijzig de eerste zin van paragraaf 2 als volgt:

„Op schepen die niet meer dan 36 passagiers vervoeren, moeten alle schotten van gangen, indien zij niet van klasse ‚A‘ behoeven te zijn, schotten van klasse ‚B‘ zijn en worden opgetrokken van dek tot dek, behalve:”

## 26. Vervang paragraaf 3 door de volgende tekst:

„3. Alle schotten die schotten van klasse ‚B‘ moeten zijn, met uitzondering van schotten van gangen voorgeschreven in paragraaf 2, moeten worden opgetrokken van dek tot dek en zich uitstrekken tot de huid of tot andere begrenzungswanden tenzij de aan

beide zijden van het schot aangebrachte doorlopende plafonds of beschietingen van klasse ‚B’ ten minste dezelfde brandwerendheid bezitten als het schot, in welk geval het schot mag eindigen bij het doorlopende plafond of de doorlopende beschieting.”

Voorschrift II-2/26

*Brandwerendheid van schotten en dekken op schepen die meer dan 36 passagiers vervoeren*

27. Wijzig paragraaf 2.1 als volgt:

„2.1 Tabel 26.1 is van toepassing op schotten die geen verticale hoofdsecties of horizontale secties begrenzen. Tabel 26.2 is van toepassing op dekken die verticale hoofdsecties niet trapsgewijs doen verspringen of die geen horizontale secties begrenzen.”

28. Schrap de woorden „en portalen” in paragraaf 2.2(3).

29. Wijzig paragraaf 2.2(4) als volgt:

„(4) Evacuatieplaatsen en externe ontsnappingsroutes

Bergplaats van groepsreddingmiddelen

Open dekruimten en gesloten wandelgangen die de plaatsen voor de inscheping in en het te water brengen van de reddingboten en reddingvlotten vormen.

Verzamelpplaatsen, binnen en buiten.

Buitentrappen en open dekken die voor ontsnappingsroutes worden gebruikt.

De scheepzijde tot aan de waterlijn bij de geringste diepgang in zeewater, bovenbouw en zijden van dekhuisen gelegen onder en grenzend aan de inschepingsplaatsen voor reddingvlot en ontsnappingsglijbaan.”

30. Voeg „Operatiekamers” toe aan het eind van paragraaf 2.2(7).

31. Schrap „Operatiekamers” uit paragraaf 2.2(9).

32. Wijzig in paragraaf 2.2(11) het woord „noodgeneratoren” in „generatoren” en schrap de verwijzing naar „ruimten van bijzondere aard” in de eerste, de tweede en de tweeëntwintigste regel.

33. Schrap paragraaf 2.4 en 2.5, en vernummer paragraaf 2.6 tot 2.4.

34. Schrap paragraaf 2.7, en voeg een nieuwe paragraaf 2.5 toe, die luidt als volgt:

„5 Ten aanzien van de ruimten van categorie (5) bepaalt de Administratie of de waarden van het isolerend vermogen van tabel 26.1 van toepassing zullen zijn op de eindschotten van dek-

huizen en bovenbouwen en of de waarden van het isolerend vermogen van tabel 26.2 van toepassing zullen zijn op aan het weer blootgestelde dekken. In geen geval zullen de eisen voor categorie (5) in de tabellen 26.1 of 26.2 noodzaken tot het afsluiten van ruimten die naar de mening van de Administratie niet behoeven te worden afgesloten.”

„Tabel 26.1 - Schotten die geen verticale hoofdsecties of horizontale secties begrenzen

Ruimten	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Controlerstations	(1)	B-O <sup>a</sup>	A-O	A-O	A-O	A-60	A-60	A-60	A-O	A-O	A-60	A-60	A-60	A-60
Trappen	(2)	A-O <sup>a</sup>	A-O	A-O	A-O	A-15	A-15	A-15	A-O <sup>c</sup>	A-O	A-15	A-30	A-15	A-30
Gangen	(3)		B-15	A-60	A-O	B-15	B-15	B-15	B-15	A-O	B-15	A-30	A-O	A-30
Evacuatiestations en externe vluchtwegen	(4)				A-O	A-60 <sup>b</sup>	A-60 <sup>b</sup>	A-60 <sup>b</sup>	A-O	A-O	A-60 <sup>b</sup>	A-0 <sup>b</sup>	A-60 <sup>b</sup>	A-60 <sup>b</sup>
Open dekruimten	(5)				-	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Ruimten voor accommodatie die weinig brandgevaarlijk zijn	(6)					B-O	B-O	B-O	C	A-O	A-O	A-30	A-O	A-30
Ruimten voor accommodatie die matig brandgevaarlijk zijn	(7)						B-O	B-O	C	A-O	A-15	A-60	A-15	A-60
Ruimten voor accommodatie die in aanzienlijke mate brandgevaarlijk zijn	(8)							B-O	C	A-O	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitaire en soortgelijke ruimten	(9)								C	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Tanks, lege ruimten en ruimten voor hulpmachines die in geringe mate of niet brandgevaarlijk zijn	(10)									A-O <sup>n</sup>	A-O	A-O	A-O	A-O
Ruimten voor hulpmachines, laadruimten, lading- en andere olietanks en andere soortgelijke ruimten die matig brandgevaarlijk zijn	(11)										A-O <sup>n</sup>	A-O	A-O	A-15
Ruimten voor machines en hoofdkombuizen	(12)											A-O <sup>n</sup>	A-O	A-60





Tanks, lege ruimten en ruimten voor hulpmachines die in geringe mate of niet brandgevaarlijk zijn	(10)	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Ruimten voor hulpmachines, laadruimten, lading- en andere olietanks en andere soortgelijke ruimten die matig brandgevaarlijk zijn	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-O	A-O	A-15	A-30	A-O	A-O <sup>a</sup>	A-O	A-O	A-O	A-30
Ruimten voor machines en hoofdkompartimenten	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-O	A-O	A-60	A-60	A-O	A-O	A-30	A-30 <sup>b</sup>	A-O	A-60
Bergplaatsen, werkplaatsen, pannies enz.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-O	A-15	A-30	A-30	A-30	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Anderen ruimten waarin ontvlambare vloeistoffen zijn opgeslagen	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-O	A-30	A-60	A-60	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O

De noten hebben betrekking op de tabellen 26.1 en 26.2.

Noten:

- a. Indien aan elkaar grenzende ruimten onder dezelfde nummer-categorie vallen en noot a) in de tabellen staat vermeld, be-hoeft er geen schot of dek tussen dergelijke ruimten te worden aangebracht wanneer de Administratie dit onnodig acht. In categorie (12) bijvoorbeeld hoeft geen schot te worden geëist tussen een kombuis en de daarbij behorende pantries, mits de schotten en de dekken van de pantries geen afbreuk doen aan de brandwerendheid van de begrenzingswanden van kombui-zen. Er is evenwel een schot vereist tussen een kombuis en de ruimte voor machines, zelfs wanneer beide ruimten onder cate-gorie (12) vallen.
  - b. De scheepszijde, tot aan de waterlijn bij de geringste diepgang in zeewater, alsook de bovenbouw en dekhuiszijden gelegen onder en grenzend aan de inschepingsplaatsen waar redding-vloten en ontsnappingsglijbanen kunnen worden verminderd tot A-30.
  - c. Waar openbare toiletten geheel binnen de ingesloten trapruimte zijn geplaatst, kan het schot van het openbare toilet binnen het trappenhuis brandwerendheid klasse ‚B’ hebben.”
36. Schrap tabellen 26.3 en 26.4.

#### Voorschrift II-2/28

##### *Voorzieningen voor ontsnapping*

37. Schrap „verblijven of” uit de laatste volzin van paragraaf 1.1.
38. Vervang paragraaf 1.4 door:  
„1.4 Gangen, portalen of gedeelten van gangen van waaruit slechts één vluchtweg mogelijk is, zijn verboden.”
39. Vervang paragraaf 1.5 door:  
„5 Ten minste één van de voorzieningen voor ontsnapping ver-eist in paragraaf 1.1 en 1.2 moet bestaan uit een gemakkelijk bereikbare ingesloten trapruimte, die onafgebroken bescher-ming tegen brand moet geven vanaf het onderste dek waar de ingesloten trapruimte begint, tot het bijbehorende inschepingsdek voor de reddingboten en reddingvloten, of tot het hoogste aan weer en wind blootgestelde dek indien het inschepingsdek zich niet uitstrekt tot de verticale hoofdsectie in kwestie. In het laatstbedoelde geval moet worden voorzien in rechtstreekse toegang tot het inschepingsdek via externe open trappen en gangpaden, voorzien van noodverlichting overeenkomstig Voorschrift III/11.5 en antislipmateriaal op het loopoppervlak. Begrenzungen gelegen tegenover externe

open trappen en gangpaden die deel uitmaken van een vluchtweg, en begrenzingen die zodanig geplaatst zijn dat zij, bij aantasting door brand de ontsnapping naar het inschepingsdek zouden blokkeren, moeten een brandwerend vermogen bezitten, met inbegrip van isolatiewaarden, overeenkomstig de tabellen in Voorschrift II-2/26. De breedte, het aantal en de mate van het onafgebroken doorlopen van de voorzieningen voor ontsnapping moeten als volgt zijn:

- .5.1 Trappen moeten een vrije breedte hebben van minimaal 900 mm. Trappen moeten aan beide zijden van leuning voorzien zijn. De minimale vrije breedte van trappen wordt voor elke persoon boven de 90 personen met 10 mm vergroot. De maximale vrije breedte tussen de leuning voor trappen breder dan 900 mm is 1.800 mm. Voor het totale aantal langs een dergelijke trap te evacueren personen wordt uitgegaan van tweederde van de bemanning en het totale aantal passagiers in de gedeelten van het schip naar welke de trap voert. De breedte van de trappen moet voldoen aan normen die niet lager zijn dan de door de Organisatie aangenomen normen.
  - .5.2 Alle trappen die bemeten zijn voor meer dan 90 personen moeten in langsscheepse richting zijn aangebracht.
  - .5.3 Deuropeningen en gangen alsook tussenbordessen die deel uitmaken van een vluchtweg, moeten op dezelfde wijze bemeten zijn als trappen.
  - .5.4 Trappen mogen niet hoger zijn dan 3,5 m zonder dat een tussenbordess is aangebracht, en mogen geen grotere hellingshoek hebben dan 45°.
  - .5.5 De oppervlakte van tussenbordessen op elk dekniveau mag niet kleiner zijn dan 2 m<sup>2</sup> en moet 1 m<sup>2</sup> groter zijn voor elke 10 personen boven de 20 personen voor wie het tussenbordess is bemeten, maar hoeft niet groter te zijn dan 16 m<sup>2</sup>, behalve voor tussenbordessen die naar openbare ruimten voeren die rechtstreeks toegang tot het trappenhuis bieden.
40. Voeg de volgende nieuwe paragrafen 1.9 en 1.10 toe:
- „9 Indien de Administratie vrijstelling heeft verleend ingevolge het bepaalde in paragraaf 1.1, moet de enige voorziening voor ontsnapping een veilige vluchtmogelijkheid bieden. Trappen moeten echter een vrije breedte van ten minste 800 mm hebben, met leuning aan beide zijden.
  - .10 Naast de ingevolge de Voorschriften II-1/42 en III/11.5 vereiste noodverlichting moeten de voorzieningen voor ontsnapping, met inbegrip van trappen en uitgangen, zijn aangegeven door middel van verlichte wegwijzers of strips met fotolumi-

nescentie die ten hoogste 0,3 m boven het dek zijn geplaatst op alle punten van de vluchtweg met inbegrip van hoeken en kruisingen. De bewegwijzering moet de passagiers in staat stellen alle vluchtwegen te volgen en de nooduitgangen gemakkelijk te herkennen. Indien gebruik wordt gemaakt van elektrische verlichting, moet de elektriciteit worden geleverd door de noodkrachtbron, en moet de verlichting zodanig zijn geïnstalleerd dat het uitvallen van één lamp of een scheur in een verlichte strip niet de gehele bewegwijzering buiten werking stelt. Daarnaast moeten alle bordjes waarop de vluchtweg en de bergplaats van brandweerruistelingen staan aangegeven, van materiaal met fotoluminescentie zijn of door verlichting zijn aangegeven. De Administratie moet erop toezien dat dit verlichtings- of fotoluminescentiemateriaal is uitgevoerd, getest en toegepast in overeenstemming met de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.”

41. Voeg de volgende nieuwe paragraaf 3.3 toe:

„3.3 Er moeten twee voorzieningen voor ontsnapping aanwezig zijn vanuit een binnen een ruimte voor machines gelegen controle-ruimte, waarvan ten minste één onafgebroken bescherming tegen brand moet geven tot een veilige plaats buiten de ruimte voor machines.”

#### Voorschrift II-2/29

##### *Bescherming van trappen en liften in ruimten voor accommodatie en dienstruimten*

42. Vervang paragraaf 2 door:

„2. De ingesloten trapruimten moeten direct toegang geven tot de gangen; deze ruimten moeten voldoende oppervlakte hebben om opstopping te voorkomen, waarbij rekening moet worden gehouden met het aantal personen dat in geval van nood daarvan gebruik zal moeten maken. Binnen de omtrek van deze ingesloten trapruimten zijn alleen openbare toiletten, kasten van niet-brandbaar materiaal waarin veiligheidsmaterialen kunnen worden opgeslagen en open informatiebalies toegestaan. Alleen openbare ruimten, gangen, openbare toiletten, ruimten van bijzondere aard, andere trappen voor ontsnapping vereist ingevolge 28.1.5 en externe ruimten mogen rechtstreeks toegang tot deze ingesloten trapruimten bieden.”

## Voorschrift II-2/30

*Openingen in schotten van klasse „A”*

## 43. Vervang paragraaf 4 door:

- „4. Branddeuren in schotten van verticale hoofdsecties en ingesloten trapruimten moeten voldoen aan de volgende vereisten:
- .1 De deuren moeten zelfsluitend zijn en in staat te sluiten tegen een hellingshoek van  $3,5^\circ$  in en moeten een min of meer uniforme sluitingstijd hebben van hoogstens 40 s en minstens 10 s bij rechtliggend schip.
  - .2 Op afstand bediende schuifdeuren of werktuiglijk bewogen deuren moeten zijn uitgerust met een alarm dat minstens 5 s doch hoogstens 10 s een hoorbaar signaal geeft voordat de deur begint te bewegen en dit signaal blijft geven totdat de deur volledig gesloten is. Deuren die zo zijn ontworpen dat zij weer open gaan wanneer zij in aanraking komen met een voorwerp tijdens het sluiten, moeten voldoende opnieuw open gaan om een onbelemmerde doorgang mogelijk te maken van minstens 0,75 m doch hoogstens 1 m.
  - .3 Alle deuren moeten op afstand en automatisch kunnen worden gedeblokkeerd vanuit een doorlopend bemand centraal controlestation, hetzij gelijktijdig, hetzij groepsgewijs en tevens afzonderlijk vanaf een plaats aan beide zijden van de deur. Op het brandcontrolepaneel in het doorlopend bemande centrale controlestation moet zijn aangegeven of elk van de op afstand bediende deuren gesloten is. Het mechanisme dat de deur deblokkeert, moet zo zijn ontworpen dat de deur automatisch sluit indien het controlesysteem in het ongerede raakt of de centrale krachtvoorziening wordt onderbroken. De deblokkeringsschakelaars moeten voorzien zijn van een in- en uitschakelmechanisme zodat een automatische herinschakeling van het systeem wordt voorkomen. Deurhaken die niet vanuit een centraal controlestation kunnen worden gedeblokkeerd, zijn verboden.
  - .4 Plaatselijke energieaccumulators voor werktuiglijk bewogen deuren moeten zijn aangebracht in de onmiddellijke nabijheid van de deuren zodat de deuren ten minste tienmaal kunnen worden bediend (geheel geopend en gesloten) met gebruikmaking van de bedieningsmiddelen ter plaatse.
  - .5 Dubbele deuren die zijn uitgerust met een klink welke noodzakelijk is voor hun brandwerend vermogen, moeten een klink hebben die automatisch in werking wordt gesteld door de bediening van de deuren wanneer deze zijn gedeblokkeerd door het systeem.
  - .6 Deuren die rechtstreeks toegang geven tot ruimten van bijzondere aard en die werktuiglijk worden bediend en automatisch

gesloten, behoeven niet te zijn uitgerust met de alarms en op afstand bediende deblokkeringsmechanismen vereist in .2 en .3.”

44. Het begin van paragraaf 5 wordt als volgt gewijzigd:

„Op schepen die niet meer dan 36 passagiers vervoeren, moeten, indien een ruimte wordt beschermd door een automatische sprinklerinstallatie die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 12 van dit Hoofdstuk of indien een ruimte is voorzien van een doorlopend plafond van klasse ‚B‘, openingen....”.

45. In paragraaf 6 worden de volgende woorden ingevoegd aan het einde van de eerste volzin:

„mits er geen voorschriften inzake brandwerendheid van klasse ‚A‘ voor deze begrenszingswanden zijn in voorschrift 33.3”.

46. Voeg de volgende nieuwe paragraaf 7 toe:

„7. Alle deuren van klasse ‚A‘ in trappen, openbare ruimten en schotten van verticale hoofdsecties in vluchtwegen moeten zijn uitgerust met een zelfsluitend luikje voor het doorvoeren van brandslangen dat wat betreft materiaal, constructie en brandwerend vermogen gelijkwaardig is aan de deur waarin het is aangebracht en dat een vrije doorlaat van 150 vierkante mm vormt wanneer de deur gesloten is en dat is aangebracht in de onderrand van de deur, tegenover de deurscharnieren of, in het geval van schuifdeuren, nabij de opening die ontstaat bij het openen van de deur.”

Voorschrift II-2/31

*Openingen in schotten van klasse ‚B‘*

47. Vernummer paragraaf 1 in paragraaf 1.1 en wijzig de eerste volzin in:

„Deuren en deurkozijnen in schotten van klasse ‚B‘ en middelen om deze vast te zetten moeten, indien de deur gesloten is, een brandwerend vermogen hebben dat gelijkwaardig is aan die van de schotten\* waarin zij zijn aangebracht, behalve dat in het onderste gedeelte van zulke deuren ventilatie-openingen mogen worden aangebracht.”

„\* Verwezen wordt naar de Aanbeveling inzake beproevingsprocedures voor brandwerendheid voor schotten van klasse ‚A‘, ‚B‘ en ‚F‘, aangenomen bij resolutie A.517(13).”

48. Voeg een nieuwe paragraaf 1.2 toe:

„1.2 Hutdeuren in schotten van klasse ‚B‘ moeten van het zelfsluitende type zijn. Deurhaken zijn niet toegestaan.”

49. De inleidende zin van paragraaf 3 wordt gewijzigd in:

„Op schepen die niet meer dan 36 passagiers vervoeren moeten, indien een automatische sprinklerinstallatie is aangebracht die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 12:”

Voorschrift II-2/32

*Ventilatiesystemen*

Paragraaf 1.1 wordt gewijzigd door „16.2 tot en met 16.9” aan het einde van de zin te schrappen en te vervangen door „16.2 tot en met 16.6, 16.8 en 16.9.”

50. Vervang paragraaf 1.5 door:

„1.5 Ingesloten trapruimten moeten worden geventileerd en alleen worden bediend door een onafhankelijke ventilator en ventilatiekanalen die geen andere ruimten in het ventilatiesysteem bedient.”

De volgende nieuwe paragrafen 1.8 en 1.9 worden toegevoegd:

„1.8 De ventilatiekanalen moeten, wanneer redelijk en uitvoerbaar, zijn voorzien van op geschikte plaatsen aangebrachte luiken voor inspectie en reiniging.

1.9 Uitlaatkanalen van kooktoestellen in de kombuis waarin zich waarschijnlijk vet zal ophopen, moeten voldoen aan de vereisten van Voorschrift II-2/16.3.2.1 en 16.3.2.2 en zijn voorzien van:

- .1 een vetvanger die gemakkelijk kan worden verwijderd voor schoonmaakdoeleinden, tenzij er een ander goedgekeurd vetverwijderingssysteem is aangebracht;
- .2 een brandklep aangebracht in het lager gelegen uiteinde van het kanaal die automatisch en op afstand wordt bediend en bovendien een op afstand bediende brandklep aangebracht in het hoger gelegen uiteinde van het kanaal;
- .3 een vast aangebracht middel voor het blussen van brand in het kanaal;
- .4 op afstand bediende voorzieningen voor het stopzetten van de afzuigventilatoren en toevoerventilatoren, en voor het in werking stellen van de brandkleppen bedoeld in .2 en van het brandblussysteem; deze voorzieningen moeten worden aangebracht dicht bij de toegang tot de kombuis. Wanneer een systeem met meerdere aftakkingen is geïnstalleerd, moeten middelen zijn aangebracht om alle aftakkingen die via hetzelfde hoofdkanaal afvoeren, te sluiten voordat een blusstof wordt toegelaten in het systeem.
- .5 op geschikte plaatsen aangebrachte luiken voor inspectie en reiniging.”

## Voorschrift II-2/33

*Ramen en patrijspoorten*

## 51. Wijzig paragraaf 2 in:

„2. Onverminderd de voorschriften in de tabellen in Voorschrift 26 en 27 moeten de randen van alle ramen en patrijspoorten die ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations van de buitenlucht scheiden van staal of ander geschikt materiaal zijn. Het glas moet door een metalen rand of profiel opgesloten zijn.”

## 52. Voeg een nieuwe paragraaf 3 toe:

„3. Ramen die uitzien op reddingmiddelen, verzamel- en inschepingsplaatsen, externe trappen en open dekken die worden gebruikt voor vluchtwegen en ramen gelegen onder inschepingsplaatsen voor vloten en ontsnappingsglijbanen moeten een brandwerend vermogen hebben zoals vereist in de tabellen in Voorschrift II-2/26. Wanneer er automatische sprinklerkoppen voor ramen zijn aangebracht, kunnen A-O-ramen als gelijkwaardig worden aanvaard. Ramen gelegen in de zijde van het schip onder de inschepingsplaatsen voor reddingboten moeten een brandwerend vermogen hebben dat ten minste gelijk is aan klasse „A-O”.

## Voorschrift II-2/34

*Beperkt gebruik van brandbaar materiaal*

## 53. Voeg het woord „afstoppen” in tussen „stijlen” en „plafonds” in de eerste volzin van paragraaf 1.

## 54. Wijzig paragraaf 6 in:

„6. Meubilair in ingesloten trapruimten moet worden beperkt tot zitmeubelen. Deze moeten vast aangebracht zijn, beperkt zijn tot zes stoelen per dek per ruimte, een beperkt brandrisico hebben en mogen de vluchtweg voor passagiers niet beperken. De Administratie kan binnen ingesloten trapruimten in het centrale receptiegedeelte extra zitmeubelen toestaan, indien deze vast aangebracht zijn, onbrandbaar zijn en de vluchtweg voor passagiers niet belemmeren. Er mag geen meubilair worden toegestaan in gangen voor passagiers en bemanning die vluchtwegen vormen in gedeelten met hutten.

Naast bovengenoemd meubilair kunnen kastjes van onbrandbaar materiaal worden toegestaan voor het opbergen van ingevolge de voorschriften vereiste veiligheidsmateriaal.”



## Voorschrift II-2/36

*Vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallaties, automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallaties*

55. Vervang Voorschrift 36 door:

„Vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallaties en automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallaties

1. Op passagiersschepen die meer dan 36 personen vervoeren, moet er in iedere afzonderlijke verticale of horizontale sectie, in alle ruimten voor accommodatie en dienstruimten en, indien zulks door de Administratie noodzakelijk geacht wordt, in controlestations, met uitzondering van ruimten die vrijwel geen brandgevaar opleveren (zoals lege ruimten, sanitaire ruimten enz.), hetzij:

.1 een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13, op zodanige wijze worden aangebracht, dat de aanwezigheid van brand in deze ruimten wordt ondekt; hetzij

.2 een automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 12 of aan de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen voor een goedgekeurde gelijkwaardige sprinklerinstallatie, op zodanige wijze worden aangebracht, dat deze ruimten worden beschermd, en bovendien een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13, op zodanige wijze worden aangebracht, dat rookontdekking in gangen, trappen en vluchtwegen binnen ruimten voor accommodatie mogelijk is.

2. Op passagiersschepen die meer dan 36 passagiers vervoeren, moet een automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 12 of aan de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen voor een goedgekeurde gelijkwaardige sprinklerinstallatie, zijn aangebracht in alle dienstruimten, controlestations en ruimten voor accommodatie, met inbegrip van gangen en trappen. Als alternatief kunnen controlestations waar water schade kan veroorzaken aan onmisbare uitrusting, worden voorzien van een goedgekeurde vast aangebrachte brandblusinstallatie van een ander type. Een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13, moet op zodanige wijze worden aangebracht dat rook kan worden ontdekt in dienstruimten, controlestations en ruimten voor accommodatie, met inbegrip van

gangen en trappen. Rookdetectors behoeven niet te worden aangebracht in privébadkamers en kombuizen. In ruimten waar geen of weinig brandrisico bestaat, zoals lege ruimten, openbare toiletten en soortgelijke ruimten, behoeven geen automatische sprinkler-, brandontdekkings- en alarminstallaties te worden aangebracht.”

Voorschrift II-2/37

*Bescherming van ruimten van bijzondere aard*

56. Wijzig paragraaf 1.2.1:

„1.2.1. Op schepen die meer dan 36 passagiers vervoeren, moeten de begrenzingsschotten en dekken van ruimten van bijzondere aard worden geïsoleerd volgens de norm voor klasse A-60. Wanneer er evenwel aan één zijde van het schot een ruimte van categorie 26.2.2(5), 26.2.2(9) of 26.2.2(10) is, mag de norm worden verlaagd tot A-O.

57. Vernummer de bestaande paragraaf 1.2.2 in 1.2.3 en voeg een nieuwe paragraaf 1.2.2 toe:

„1.2.2 Op schepen die niet meer dan 36 passagiers vervoeren, moeten de begrenzingsschotten van ruimten van bijzondere aard worden geïsoleerd zoals voorgeschreven in tabel 27.1 voor ruimten van categorie (11) en moeten de horizontale begrenzingen worden geïsoleerd zoals voorgeschreven in tabel 27.2 voor ruimten van categorie (11).”

Voorschrift II-2/40

*Brandrondedienst, brandontdekking, alarmtoestellen en omroepinstallaties*

58. Wijzig in paragraaf 5 „en controlestations” in „controlestations en open dekken”.

59. Voeg aan het einde van paragraaf 5 toe:

„Elk lid van de brandrondedienst moet zijn voorzien van een duplex-portofoon.”

60. Voeg de nieuwe paragrafen 7.1 en 7.2 toe:

„7.1 Op passagiersschepen die meer dan 36 passagiers vervoeren moeten de door Voorschrift 36.2 voorgeschreven brandalarminstallaties worden samengebracht in een doorlopend bemand centraal controlestation. Daarnaast moet de bedieningsapparatuur voor het op afstand sluiten van branddeuren en het stopzetten van ventilatoren worden samengebracht op dezelfde plaats. De venti-

latoren moeten door de bemanning op het doorlopend bemande controlestation weer in werking kunnen worden gesteld. De controlepanelen in het centrale controlestation moeten in staat zijn aan te geven of branddeuren open of gesloten zijn, of detectors, alarmen en ventilatoren in- of uitgeschakeld zijn. Het controlepaneel moet voortdurend bekrachtigd worden en beschikken over een automatische overschakeling op een reservekrachtvoorziening ingeval de normale krachtvoorziening uitvalt. Het controlepaneel moet worden bekrachtigd vanuit de elektrische hoofdkrachtbron en de elektrische noodkrachtbron omschreven in Voorschrift II-1/42, tenzij in de voorschriften andere toepasselijke regelingen zijn toegestaan.

7.2 Het controlepaneel moet zo zijn ontworpen dat een storing in het systeem door het systeem zelf wordt aangegeven, zodat bijv. alarm wordt gegeven bij een open detectorcircuit zoals voorgeschreven in de Voorschriften II-2/13.1.3 en II-1/51.1.4.”

#### Voorschrift 59

##### *Ontluchten, uitdrijven van gassen, gasvrij maken en ventileren*

60. Na paragraaf 3 wordt toegevoegd een nieuwe paragraaf 4:

##### *„4. Inert maken, ventileren en meten van gas*

- 4.1 Deze paragraaf is van toepassing op alle op of na 1 oktober 1994 gebouwde olietankschepen.
- 4.2 Ruimten van dubbele scheepswanden en dubbele bodems moeten zijn voorzien van passende verbindingen voor de toevoer van lucht.
- 4.3 Op tankschepen waarop een inert-gassysteem moet zijn aangebracht:
  - .1 moeten ruimten van dubbele scheepswanden zijn voorzien van passende verbindingen voor de toevoer van inert gas;
  - .2 moeten, wanneer ruimten van de scheepswand verbonden zijn met een vast aangebracht systeem voor de distributie van inert gas, middelen aanwezig zijn om te beletten dat koolwaterstofgassen uit de ladingtanks via het systeem de ruimten van de dubbele scheepswand binnendringen;
  - .3 moeten, wanneer zulke ruimten niet vast met een systeem voor de distributie van inert gas zijn verbonden, passende middelen aanwezig zijn om aansluiting op de hoofd-aanvoerleiding voor inert gas mogelijk te maken.
- 4.4.1 Er moeten geschikte draagbare instrumenten voor het meten van concentraties van zuurstof en ontvlambare damp aanwezig zijn. Bij de keuze van deze instrumenten moet

voldoende aandacht worden geschonken aan het gebruik daarvan in combinatie met de vast aangebrachte leidingsystemen voor het nemen van gasmonsters bedoeld in paragraaf 4.4.2.

- 4.4.2 Wanneer de atmosfeer in ruimten van de dubbele scheepswand niet op betrouwbare wijze kan worden gemeten met gebruikmaking van flexibele slangen voor het nemen van gasmonsters, moeten deze ruimten zijn voorzien van permanente leidingen voor het nemen van gasmonsters. De indeling van deze leidingsystemen moet worden aangepast aan het ontwerp van zodanige ruimten.
- 4.4.3 De constructiematerialen en de afmetingen van de leidingen voor het nemen van gasmonsters moeten zodanig zijn dat blokkering wordt voorkomen. Wanneer plastic materialen worden gebruikt, moeten deze elektrisch geleidend zijn.”

### HOOFDSTUK III

#### Voorschrift 50

##### *Algemeen alarmsysteem*

61. Wijzig dit voorschrift:  
Wijzig in de laatste volzin „en alle normale werkruimten” in „„alle normale werkruimten en open dekken” en voeg aan het eind toe: „en het geluidsdrukkniveau ervan moet voldoen aan de door de Organisatie ontwikkelde norm. Het alarm moet nadat het is afgegaan blijven werken totdat het met de hand wordt uitgeschakeld of tijdelijk wordt onderbroken door een boodschap via het scheepsomroepsysteem”.

#### Goedgekeurde wijzigingen van hoofdstuk IV

#### Voorschrift IV/13

##### *Krachtbronnen*

62. Vervang de paragrafen 2.1 tot en met 2.3 door:  
„1 een uur aan boord van schepen voorzien van een noodkrachtbron, indien deze krachtbron volledig voldoet aan alle desbetreffende bepalingen van Voorschrift II-1/42 of 43, met inbegrip van de voeding van de radio-installaties; en  
.2 zes uur op schepen die niet zijn voorzien van een noodkrachtbron die volledig voldoet aan alle desbetreffende bepalingen van Voorschrift II-1/42 of 43, met inbegrip van de voeding van de radio-installaties;”

63. Schrap in Voorschrift IV/13.4 de verwijzing naar paragraaf 2.3.

Voorschrift IV/14

*Uitvoeringsnormen*

64. Wijziging niet van toepassing op Nederlandse tekst.

---

Op 11 mei 1994 ontving de Secretaris-Generaal de volgende mededeling met betrekking tot de onderhavige resolutie:

“that the Egyptian Ministry for Maritime Transportation accepts these amendments with reservation that their date of application will be 1 October 1995 instead of 1 October 1994, for the implementation on the date specified in the amendments will result in tremendous financial burden to the national shipyard.”

Uitgegeven de *twaalfde* oktober 1995.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

H. A. F. M. O. VAN MIERLO