

Toetreding tot het op 28 Januari 1926 te Kopenhagen gesloten verdrag betreffende de zeevaardigheid, enz.

331. 1.

## KONINKLIJKE BOODSCHAP.

Aan

de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van wet (en bijlagen) in zake toetreding tot het op 28 Januari 1926 te *Kopenhagen* gesloten verdrag betreffende de zeevaardigheid en uitrusting van schepen, alsmede tot de Verklaring van 11 Juni 1928, houdende wijziging van de artikelen I, III en VI van het verdrag.

De toelichtende memorie (en bijlagen), die het wetsontwerp vergezelt, bevat de gronden waarop het rust.

En hiermede bevelen Wij U in Godes heilige bescherming.

's Gravenhage, den 5 Maart 1929.

WILHELMINA.

331. 2.

## ONTWERP VAN WET.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is, toe te treden tot het op 28 Januari 1926 te *Kopenhagen* gesloten verdrag betreffende de zeevaardigheid en uitrusting van schepen, alsmede tot de Verklaring van 11 Juni 1928, houdende wijziging van de artikelen I, III en VI van het verdrag, welke toetreding op grond van artikel 58, derde lid, van de Grondwet alleen kan geschieden krachtens de wet;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

**Artikel I.**

Toetreding tot het op 28 Januari 1926 te *Kopenhagen* gesloten verdrag betreffende de zeevaardigheid en uitrusting van schepen, alsmede tot de Verklaring van 11 Juni 1928, houdende wijziging van de artikelen I, III en VI van het verdrag, van welk verdrag en van welke verklaring de authentieke Fransche tekst in afdruk bij deze wet is gevoegd, wordt goedgekeurd.

**Artikel II.**

Deze wet treedt in werking met ingang van den dag na dien harer afkondiging.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Minister van Waterstaat,

De Minister van Arbeid,  
Handel en Nijverheid,

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1928—1929.

## CONVENTION

sur la navigabilité et l'équipement des navires conclue entre le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède le 28 janvier 1926 avec déclaration du 11 juin 1928.

Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande; le Président de la République Finlandaise; Sa Majesté le Roi de Norvège; Sa Majesté le Roi de Suède:

Reconnaissant que les Etats du Nord possèdent un système effectif de contrôle des navires et des prescriptions d'ordre technique y afférentes, dont l'organisation répond pleinement aux exigences modernes et dont le caractère, dans les différents Etats, est particulièrement analogue, voire même identique sur différents points et, qu'une conférence de délégués des Etats précités, réunie à Copenhague, a acquis la conviction que les dispositions législatives et le système administratif des pays respectifs, donnent entièrement satisfaction aux exigences qu'il convient de poser à présent par rapport à un contrôle rassurant de la navigabilité des navires, ont résolu de conclure une convention comportant la reconnaissance pleinement réciproque des dispositions et certificats respectifs concernant le contrôle de la navigabilité et de l'équipement des navires et ce dans le but:

de faciliter les relations maritimes réciproques entre les Etats contractants et

de favoriser la collaboration entre les Etats contractants en faveur du développement de l'internationalisation des dispositions approuvées dans ce domaine,

à l'effet de quoi, ils ont désigné comme leurs Plénipotentiaires respectifs:

Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande:

Pour le Danemark: Le comte CARL POUL OSCAR MOLTKE, Son Ministre des Affaires Etrangères;

Pour l'Islande: Monsieur JON KRABBE, Chargé d'Affaires de l'Islande à Copenhague, Délégué pour les affaires d'Islande au Ministère des Affaires Etrangères;

Le Président de la République Finlandaise:

Monsieur EDUARD HJALMAR PALIN, Chargé d'Affaires ad interim de la République à Copenhague;

Sa Majesté le Roi de Norvège:

Monsieur HANS EMIL HUITFELDT, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Copenhague;

Sa Majesté le Roi de Suède:

Le baron HANS JOACHIM BECK-FRIIS, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Copenhague, lesquels Plénipotentiaires, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, qui ont été trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

**Art. I.**

Chacun des Etats contractants reconnaît pleinement les prescriptions établies par les autres pays signataires au sujet du contrôle public de la navigabilité des navires, y compris l'inspection et les dispositions concernant la construction, l'eménagement et l'équipement des navires de tous genres et dimensions. <sup>1)</sup>

Par conséquent, tout navire ayant son port d'attache dans un des pays signataires et qui serait pourvu de certificats valables établis en conformité de la législation du pays de sa nationalité ou muni d'autres preuves correspondantes établissant que le

<sup>1)</sup> Voir la Déclaration du 11 juin 1928.

navire remplit les conditions prescrites dans le pays de sa nationalité, est exempt de contrôle dans chacun des autres pays signataires, sauf les exceptions prévues à l'art. III ci-dessous.

Les stipulations contenues au premier alinéa du présent article ne doivent pas constituer pour les Etats contractants, un empêchement à la modification par eux des prescriptions nationales au sujet du contrôle de la navigabilité des navires.

#### Art. II.

Les Etats contractants sont d'accord pour reconnaître que dans une large mesure une organisation rationnelle du contrôle public de la navigabilité des navires peut être établie utilement par une collaboration intime entre les autorités gouvernementales et des sociétés de classification reconnues, pourvu que les conditions établies pour la mise en oeuvre de cette collaboration réservent au Gouvernement intéressé le contrôle nécessaire, de manière à mettre celui-ci en mesure de pouvoir encourir la responsabilité que comporte une telle collaboration avec une compagnie de classification (voir, en ce qui concerne les navires à passagers, les dispositions établies au 2<sup>e</sup> alinéa de l'art. 57 de la Convention de Londres du 20 janvier 1914 sur les mesures de sécurité de la vie humaine en mer).

Aussi longtemps qu'une société de classification restera reconnue par un Etat contractant, les règlements de cette Société, ayant trait aux navires classés dans celle-ci, devront être considérés comme formant partie intégrante des prescriptions de l'Etat contractant pour tous points au sujet desquels il n'aurait pas été établi de dispositions spéciales dans la législation nationale du pays intéressé.

#### Art. III.

Dans les ports des autres pays contractants, tout navire porteur des certificats nationaux obligatoires et valables ou d'autres preuves correspondantes, comme indiqué à l'art. I ci-dessus, ne devra être soumis, en ce qui concerne l'état des choses dont ces documents servent de preuve, qu'au contrôle nécessairement exercé par les autorités publiques dans ces ports, en vue de constater la présence à bord des certificats et preuves valables.

Chacun des Etats contractants est autorisé, nonobstant les dispositions ci-dessus du présent article, à intervenir pour empêcher le départ d'un navire portant pavillon d'un des autres pays contractants, lorsque les autorités compétentes auraient appris qu'en raison de manquements par rapport aux questions faisant l'objet de la présente convention il y aurait lieu de prévoir un danger évident pour la vie humaine si le navire dont il s'agit était autorisé à faire le voyage projeté.

Dans chaque cas d'une intervention de ce genre, le Consul du pays de la nationalité du navire sera immédiatement mis au courant de l'incident, par les autorités, pour qu'il puisse prendre les mesures nécessaires que comporteraient les circonstances à moins que, dans l'entretemps, le Commandant du navire dont il s'agit ne l'ait remis en bon état de navigabilité. <sup>1)</sup>

#### Art. IV.

Les avantages assurés en vertu de la présente convention ne peuvent être invoqués par les navires qui ne seraient pas pourvus des certificats valables ou des preuves correspondantes prescrites par la législation du pays de leur nationalité. Ces avantages seront dus, par contre, aux navires qui, en raison de leur faible tonnage ou d'autres conditions spéciales, seraient exempts du contrôle général, en vertu de la législation de leur pays de nationalité et qui, pour cette seule raison, ne seraient pas porteurs de documents de ce genre.

#### Art. V.

Les Etats contractants s'efforceront séparément de développer et de consolider la collaboration dans le domaine de la législation

<sup>1)</sup> Voir la Déclaration du 11 juin 1928.

ayant pour objet le contrôle de la navigabilité des navires et de la sécurité de la vie humaine en mer. Ils auront soin, dans ce but,

1) d'informer minutieusement, en tout temps, les autres Etats contractants, de toutes les dispositions qui seraient établies à cet égard dans leurs pays respectifs;

2) de maintenir dans la mesure que permettront les circonstances, une collaboration intime pour la préparation de nouvelles dispositions;

3) de préparer en commun, dans la mesure que permettront les circonstances, l'attitude des Etats contractants vis-à-vis de la législation internationale par ailleurs, au sujet des questions qui font l'objet de la présente convention.

Le Gouvernement danois est invité à recueillir, jusqu'à ce qu'une autre décision ait été prise, toutes les informations et tous les travaux préparatoires se concernant et de les soumettre aux Gouvernements contractants.

#### Art. VI.

La présente convention sera établie en un seul exemplaire en textes danois, finlandais, islandais, norvégien et suédois; tous ces textes seront considérés comme authentiques. La convention sera déposée aux archives du Ministère des Affaires Etrangères danois.

Le Gouvernement danois en fera parvenir une copie certifiée conforme au Gouvernement de chacun des Etats contractants. <sup>1)</sup>

#### Art. VII.

La présente convention doit être ratifiée et les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères danois, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1926.

Le Gouvernement danois prévendra les autres Etats contractants du dépôt des instruments de ratification.

Si la convention n'était pas ratifiée par des Etats qui l'auraient contractée, elle garderait néanmoins sa pleine validité à l'égard des Etats qui l'auraient ratifiée.

#### Art. VIII.

D'autres Etats dont les dispositions législatives et le système administratif répondent pleinement aux exigences qu'il convient de poser par rapport à un contrôle rassurant de la navigabilité des navires, peuvent adhérer à la présente convention. La demande d'adhésion doit être adressée au Gouvernement danois qui devra en informer immédiatement les autres Etats contractants. Dans le cas où les Etats qui, en tout temps, sont adhérents à la présente convention donneraient chacun leur consentement à l'adhésion demandée, celle-ci aura lieu par le dépôt aux archives du Ministère des Affaires Etrangères danois d'un acte d'adhésion. Lorsque le dépôt de cet acte a eu lieu, le Gouvernement danois doit en informer tous les Etats qui ont adhéré à la présente convention.

#### Art. IX.

La présente convention entrera en vigueur dès qu'elle aura été ratifiée par deux Etats et son entrée en vigueur commencera à la date du dépôt aux archives du Ministère des Affaires Etrangères danois du deuxième instrument de ratification. En ce qui concerne les Etats qui ratifieraient plus tard la présente convention, celle-ci entrera en vigueur pour les Etats intéressés lors du dépôt de leur instrument de ratification.

Chacun des Etats contractants a la faculté de dénoncer en tout temps la présente convention, par note écrite adressée au Gouvernement danois. La dénonciation sortira ses effets six mois après la date de réception, par le Gouvernement danois, de l'avis de dénonciation et le Gouvernement danois devra

<sup>1)</sup> Voir la Déclaration du 11 juin 1928.

Toetreding tot het op 28 Januari 1926 te Kopenhagen gesloten verdrag betreffende de zeevaardigheid, enz.

informer les autres Etats contractants de la réception d'un avis de dénonciation de ce genre.

La dénonciation n'est valable que pour l'Etat qui l'aura faite. La convention restera en vigueur à l'égard des autres Etats qui l'ont ratifiée qui y ont adhéré ou qui y adhéreraient plus tard.

#### Art. X.

Les Etats contractants pourront, en tout temps, apporter à la présente convention, par voie diplomatique et à la suite d'un commun accord, les améliorations qui seraient jugées désirables ou nécessaires.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Copenhague en un exemplaire en danois, finlandais, islandais, norvégien et suédois, le 28 janvier 1926.

C. MOLTKE.  
EDUARD HJ. PALIN.  
JON KRABBE.  
EMIL HUITFELDT.  
JOACHIM BECK-FRIIS.

#### Déclaration relative à des modifications apportées à la rédaction des articles I, III et VI de la Convention, conclue le 28 janvier 1926 entre le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède, sur la navigabilité et l'équipement des navires.

Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande; le Président de la République Finlandaise; Sa Majesté le Roi de Norvège; Sa Majesté le Roi de Suède ont autorisé les Soussignés à conclure la Déclaration suivante :

L'article Ier de la Convention conclue le 28 janvier 1926 entre le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède, sur la navigabilité et l'équipement des navires, sera rédigé dans les termes suivants :

Chacun des Etats contractants reconnaît pleinement les prescriptions établies par les autres pays signataires au sujet du contrôle public de la navigabilité des navires, y compris l'inspection et les dispositions concernant la construction, l'eménagement et l'équipement des navires de tous genres et dimensions, y compris également les prescriptions concernant l'aménagement et l'équipement, se rapportant aux dispositions établies au sujet du chargement, du déchargement et d'autres opérations analogues des navires.

Par conséquent, tout navire ayant son port d'attache dans un des pays signataires et qui serait pourvu de certificats valables établis en conformité de la législation du pays de sa nationalité ou muni d'autres preuves correspondantes établissant que le navire remplit les conditions prescrites dans le pays de sa nationalité, est exempt de contrôle dans chacun des autres pays signataires, sauf les exceptions prévues à l'art. III ci-dessous.

Les stipulations contenues au premier alinéa du présent article ne doivent pas constituer pour les Etats contractants, un empêchement à la modification par eux des prescriptions nationales au sujet du contrôle de la navigabilité des navires.

L'article III de la même Convention sera ainsi rédigé :

Dans les ports des autres pays contractants, tout navire porteur des certificats nationaux obligatoires et valables ou d'autres preuves correspondantes, comme indiqué à l'art. I ci-dessus, ne devra être soumis, en ce qui concerne l'état des choses dont ces documents servent de preuve qu'au contrôle nécessairement exercé par les autorités publiques dans ces ports, en vue de constater la présence à bord des certificats et preuves valables.

Chacun des Etats contractants est autorisé, nonobstant les dispositions ci-dessus du présent article, à intervenir pour empêcher le départ d'un navire portant pavillon d'un des autres pays contractants, lorsque les autorités compétentes auraient appris qu'en raison de manquements par rapport aux questions faisant l'objet de la présente convention, il y aurait lieu de prévoir un danger évident pour la vie humaine si le navire dont il s'agit était autorisé à faire le voyage projeté. Dans chaque cas d'une intervention de ce genre, le Consul du pays de la nationalité du navire sera immédiatement mis au courant de l'incident, par les autorités, pour qu'il puisse prendre les mesures nécessaires que comporteraient les circonstances à moins que, dans l'entretemps, le Commandant du navire dont il s'agit ne l'ait remis en bon état de navigabilité.

Chacun des Etats contractants est autorisé, en outre, nonobstant les dispositions arrêtées au premier alinéa du présent article d'interdire ou d'interrompre provisoirement le travail de chargement ou de déchargement d'un navire portant pavillon d'un des autres Etats signataires, lorsque les autorités compétentes estiment que le travail, dont il s'agit, exposerait les propres ouvriers de l'Etat signataire à un danger évident par le fait que le matériel de chargement ou de déchargement ne serait pas dans le bon état prescrit par la législation nationale du navire en question, ou que les mesures absolument indispensables, de caractère non-permanent, n'auraient pas été prises pour prévenir les cas d'accident. S'il ne serait pas remédié immédiatement à l'état de choses faisant l'objet d'une intervention de ce genre, et ce à la satisfaction des autorités, le Consul du pays de la nationalité du navire devra immédiatement être averti, pour qu'il puisse prendre les mesures nécessaires que comporteraient les circonstances.

L'art. VI de la même Convention sera ainsi rédigé :

La présente convention sera établie en un seul exemplaire en textes danois, finlandais, islandais, norvégien et suédois; tous ces textes seront considérés comme authentiques. La convention sera déposée aux archives du Ministère des Affaires Etrangères danois.

Le Gouvernement danois en fera parvenir une copie certifiée conforme au Gouvernement de chacun des Etats contractants.

Par les soins du Gouvernement danois il sera d'ailleurs préparé un texte authentique, en français, sur la base des textes originaux.

Cette déclaration établie en conformité des règles contenues à l'article VI de la convention, entrera en vigueur le 15 juin 1928.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Déclaration et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Copenhague le 11 juin 1928.

L. MOLTESEN.  
J. NYSSÖNEN.  
JON KRABBE.  
EMIL HUITFELDT.  
JOACHIM BECK-FRIIS.