

1484 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inleiding

Het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee 1948, hetwelk op 10 Juni 1948 te Londen tussen een groot aantal zeevarende landen is gesloten, beoogt een herziening van het in 1929 eveneens te Londen getekende gelijknamige verdrag.

In artikel 61, lid 2, van laatstgenoemd verdrag was bepaald, dat, indien een derde van de Verdragsluitende partijen daartoe de wens te kennen gaf, de Britse Regering een Conferentie zou bijeenroepen tot wijziging van het verdrag.

Ofschoon reeds lang de behoefte aan een herziening werd gevoeld, duurde het tengevolge van de Tweede Wereldoorlog tot 1947 voordat de Britse Regering uitnodigingen kon verzenden aan de daarvoor in aanmerking komende Staten tot deelneming aan een op 23 April 1948 te Londen te openen Internationale Conferentie tot herziening van het Verdrag van 1929.

Uitgenodigd werden niet alleen de Staten, die zoals Nederland aan de Conferentie van 1929 hadden deelgenomen, doch ook de Staten die later tot het verdrag waren toegetreden.

Deze uitnodiging werd door de Nederlandse Regering aangenomen. De Nederlandse delegatie was als volgt samengesteld:

P. S. van 't Haaff, Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart — Voorzitter;

A. J. W. van Anrooy, Chef van de Mobiele telegraaf- en radio-telefoondiensten;

G. J. Barendse, Oud-Gezagvoerder van de Holland-Amerika Lijn.

J. F. van Muylwijk, penningmeester van de Centrale van kapitein-officieren ter koopvaardij;

Ir. E. Smit Fzn., Scheepsbouwkundig adviseur van de Scheepvaart-Inspectie;

D. Hudig, Oud-Directeur van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij;

Mr. T. M. Pellinkhof, Chef van het Bureau Arbeidszaken van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart — secretaris.

Aan de delegatie waren nog enige technische raadgevers toegevoegd. Voor haar vertrek ontving de Nederlandse delegatie de navolgende opdracht van de Regering:

„Zij zal aan de hand van het in het eind van 1947 aan de Engelse Regering aangeboden Memorandum, verzonden als antwoord op de uitnodiging van Engelse zijde, tot het houden van de Conferentie tot herziening van het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee (1929), binnen de grenzen van het mogelijke, zoveel doenlijk medewerken tot het bevorderen van de veiligheid ter zee, daarbij de belangen van de Nederlandse Zeescheepvaart in het algemeen in het oog houdende.”

Zoals hierboven reeds werd opgemerk, was het doel van de Conferentie in 1948 een herziening van het Verdrag van 1929. Deze herziening werd noodzakelijk geacht, niet alleen omdat het reeds bijna 20 jaar was geleden, dat hierover het laatst overleg was gepleegd, doch ook omdat de voortschrijding der techniek, vooral gedurende de afgelopen wereldoorlog, vele nieuwe elementen naar voren bracht, welke bij de beveiliging van mensenlevens op zee een grote rol zijn gaan spelen. Deze in de oorlog verkregen ervaring diende thans te worden aangewend ten behoeve van de koopvaardij in vredetijd.

Structuur van het nieuwe verdrag

De structuur van het nieuwe verdrag is als volgt:

Aan de slot-akte, waarvan de Nederlandse vertaling na deze toelichting is afgedrukt, zijn bijlagen toegevoegd, geletterd A t/m D.

Bijlage A bevat het eigenlijke Verdrag, bestaande uit 15 artikelen, genummerd met Romeinse cijfers, alsmede de op het verdrag steunende voorschriften. Het verdrag zelf is zo beknopt mogelijk gehouden en bevat slechts hetgeen overbleef nadat alle technische onderwerpen naar de Voorschriften waren overgebracht.

De Voorschriften zijn verdeeld in 6 hoofdstukken, t.w.:

Hoofdstuk I. Algemene voorzieningen.

Hoofdstuk II. Constructie.

Hoofdstuk III. Reddingmiddelen.

Hoofdstuk IV. Radiotelegrafie en -telefonie.

Hoofdstuk V. Veiligheid van de navigatie.

Hoofdstuk VI. Vervoer van graan en gevaarlijke goederen.

Handelingen der Staten-Generaal Bijlagen 1949—1950

Deze hoofdstukken bevatten de technische veiligheidsvoorschriften en hebben elk hun eigen indeling, zodat dus geen doorlopende nummering is verkregen.

In een Aanhangsel van de Voorschriften zijn enige nieuwe modellen van de onderscheidene veiligheidscertificaten opgenomen.

Bijlage B bevat de gewijzigde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

In bijlage C zijn resoluties opgenomen, betreffende het vervoer van meer passagiers dan volgens het Verdrag is geoorloofd, alsmede betreffende de mogelijkheid voor Spanje om tot het Verdrag toe te treden.

Voorts aanvaardde de Conferentie een aantal Aanbevelingen, welke in bijlage D zijn vevat.

Omtrent de belangrijkste onderdelen moge het volgende worden opgemerkt:

Het Verdrag

Het eigenlijke Verdrag bevat bepalingen omtrent bekrachtiging, opzegging en wijziging van het Verdrag, omtrent schorsing van het Verdrag in geval van oorlog, omtrent het vervoer van personen in geval van nood, zomede overgangsmaatregelen voor de periode dat de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) nog niet in werking is getreden (vgl. Wet van 25 Februari 1949, houdende goedkeuring van het Verdrag nopens de IMCO, *Staatsblad* J 93). Deze Organisatie zal, zodra zij in werking is getreden, de taak, haar toebedeeld in de artikelen III e.v., op zich nemen.

Tot dat tijdstip zal deze taak krachtens artikel XV worden vervuld door de Regering van het Verenigd Koninkrijk.

Van bijzonder belang is artikel VI betreffende de schorsing van het verdrag voor landen, die zich bij een oorlog betrokken achten. In de laatste wereldoorlog is namelijk gebleken, dat niet alle bepalingen van het Veiligheidsverdrag door de verdragsluitende landen konden worden gehandhaafd. Sommige landen waren van oordeel, dat zij daardoor de overeenkomst hadden verbroken en derhalve wilden zij met het oog op een eventueel volgend conflict bij voorbaat gevrijwaard zijn voor een deswege op hen te werpen blaam. In het ontwerp was echter tevens bepaald, dat andere landen in dat geval recht van controle zouden behouden. Hiertegen meende de Nederlandse delegatie bezwaar te moeten maken, waarbij zij door anderen werd gesteund. Bij de verdere behandeling werd nog voorgesteld de controle slechts toe te staan ten aanzien van onderdelen, waarvoor de schorsing niet zou gelden, doch deze tussen-oplossing vond geen steun; de oorspronkelijk voorgestelde clausule werd tenslotte bij meerderheid van stemmen aanvaard.

Spoedige overeenstemming werd verkregen over het tijdstip van in werking treden van het Verdrag, nl. 1 Januari 1951, mits een jaar tevoren het Verdrag zal zijn bekrachtigd door 15 landen, waaronder 7 met een bruto tonnage van meer dan één miljoen ton.

Artikel XIII van het verdrag bepaalt, dat de verdragsluitende partijen ten aanzien van een gebied, voor welks buitenlandse betrekkingen zij verantwoordelijk zijn, schriftelijk ter kennis van de IMCO kunnen brengen, dat het verdrag ook op dat gebied van toepassing zal zijn. Daar zodanige toepassingsverklaring onmiddellijk kan ingaan en daar voorts het verdrag eerst in werking treedt een jaar nadat het vereiste aantal bekrachtigingen is nedergelegd, is er geen bezwaar tegen, dat het wetsontwerp tot goedkeuring van het verdrag enkel in goedkeuring voor het Rijk in Europa voorziet. Hetzelfde geldt ten aanzien van de opzegging van het verdrag van 1929. De Overzeese Gebiedsdelen hebben derhalve tenminste gedurende een jaar gelegenheid te overwegen of zij het doen van een kennisgeving als bovenbedoeld te hunnen aanzien gewenst achten. In verband hiermede is inmiddels aan de Regeringen van de onderscheiden Overzeese Gebiedsdelen verzocht te dier zake hun standpunt te willen bepalen.

De voorschriften

Algemene voorzieningen (Hoofdstuk I)

De definitie van een „korte internationale reis” leverde grote moeilijkheden op, daar krachtens de bepalingen van het Verdrag van 1929 vrijwel de gehele wereld kon worden bevaren onder het begrip korte internationale reis, indien de oceanen maar niet werden overgestoken.

Hiertegen is in het algemeen verzet gerezen en tenslotte is men het over een andere, minder ruime, definitie eens geworden (voorschrift 2).

Het maximum aantal passagiers voor vrachtschepen bleef na langdurige discussies gehandhaafd op 12.

Onder de schepen, waarop het verdrag niet van toepassing zal zijn, mogen als voornaamste worden genoemd: vrachtschepen met een bruto inhoud van minder dan 500 ton, vissersvaartuigen en oorlogschepen, terwijl op verzoek van de Nederlandse delegatie ook de troepentransportschepen werden uitgezonderd.

Constructie (Hoofdstuk II)

Bij de discussies over het belangrijke onderwerp „Constructie” werd het Amerikaanse standpunt over het z.g. dienstcriterium met een geringe meerderheid verworpen. Dit dienstcriterium is van invloed op de grootte van de indelingsfactor ter bepaling van de schottenafstand in passagiersschepen en derhalve van veel betekenis.

Een zeer belangrijke aanvulling van het Verdrag van 1929 kwam tot stand met betrekking tot de stabiliteit in beschadigde toestand (lekstabiliteit). Uitgangspunt is daarbij, dat in alle voorkomende omstandigheden (all service conditions) voldoende stabiliteit in onbeschadigde toestand aanwezig moet zijn om de eindtoestand na het lek worden van één resp. twee compartimenten (afhankelijk van de indelingsfactor) te kunnen weerstaan.

Aanvankelijk bestond groot verschil van mening omtrent de aan te nemen lengte van de beschadiging, welke tenslotte op voorstel van de Nederlandse delegatie werd bepaald op 3,05 m (10 voet), vermeerderd met 3 % van de lengte van het schip met een plafond van 10,67 m (35 voet).

De resultaten betreffende de bescherming tegen brandgevaar benaderen zeer dicht de dienaangaande door Nederland ingediende voorstellen. Het Nederlandse voorstel hield een geheel brandvrije inrichting in, tenzij een sprinkler-installatie met automatische alarminstallatie aanwezig is. Volgens het nieuwe verdrag heeft men de keuze tussen drie methoden, t.w. een geheel brandvrije inrichting, een sprinkler-installatie of een combinatie van beide.

Alle passagiersschepen met een bruto-inhoud van 1000 ton of meer, en alle vrachtschepen met een bruto-inhoud van 2000 ton of meer, moeten voorzien zijn van middelen, waarmede verstikkend gas of stoom kan worden aangevoerd in elk laadruim.

In deel C van Hoofdstuk II, dat slechts van toepassing is op passagiersschepen, zijn geheel nieuwe bepalingen opgenomen betreffende de elektrische installatie.

Reddingmiddelen (Hoofdstuk III)

In het Hoofdstuk over de reddingmiddelen is de meest ingrijpende wijziging het betrekken van de vrachtschepen onder deze bepalingen. Voor Nederland vormt dit echter geen bezwaar omdat reeds sedert het in werking treden van de Schepenwet de vrachtschepen aan behoorlijke eisen van reddingmiddelen moeten voldoen.

Het aantal werktuiglijk voortbewogen reddingboten werd in belangrijke mate vermeerderd, waarbij door handkracht gedreven schroefreddingboten (b.v. Flemingboten) met motorboten zijn gelijkgesteld.

Op Nederlands voorstel worden de reddingboten met uitwendig drijfvermogen niet langer in het verdrag vermeld, daar deze uitwendige delen zeer vaak aan beschadiging zijn blootgesteld. Op bestaande schepen mogen echter de overeenkomstig het Verdrag van 1929 toegelaten boten en vloten worden opgebruikt.

De uitrusting van de boten werd aanmerkelijk uitgebreid; de voornaamste toevoeging betreft het draagbaar radiozend- en ontvangsttoestel.

Ten aanzien van de zwemvesten werd de eis gesteld, dat zij het hoofd van de gebruiker boven water moeten kunnen houden.

Radiotelegrafie en -telefonie (Hoofdstuk IV)

Op het gebied van de radio heeft de Nederlandse delegatie alle moeite gedaan het instituut van de stuurman-telegrafist te behouden, een instituut dat bij de Nederlandse koopvaardij zijn nut heeft bewezen en op kleinere schepen met weinig radioverkeer doeltreffend en verantwoord is, terwijl het ook in Denemarken, Finland, Noorwegen en Zweden toepassing vindt.

De Nederlandse delegatie heeft voorgesteld de luisterdienst aan boord van vrachtschepen van 3500 BRT af te stellen op 8 uren per dag en de vaststelling van de lengte van die op vrachtschepen tussen 1600 en 3500 BRT over te laten aan de Administratie, waardoor voor deze laatste categorie de stuurman-telegrafist zou kunnen worden gehandhaafd.

De Nederlandse delegatie is er tot haar leedwezen niet in geslaagd dit voorstel ingang te doen vinden, waardoor zij zich gedwongen zag aan voorschrift 7 een beperkende noot te doen toevoegen.

Alle vracht- en passagiersschepen boven 1600 BRT, tenzij uitgezonderd ingevolge voorschrift 12 van Hoofdstuk V, zullen een richtingszoeker aan boord moeten hebben.

Ter vergelijking moge dienen, dat thans deze eis slechts geldt voor passagiersschepen van 5000 BRT of meer. Vrachtschepen tussen 500 en 1600 BRT zullen, tenzij uitgerust met radiotelegrafie, van radiotelefonie moeten zijn voorzien.

Omtrent het aan boord plaatsen van radar en andere moderne elektronische navigatiemiddelen worden geen voorschriften gegeven; men heeft zich beperkt tot het doen van aanbevelingen, vervat in bijlage D van het verdrag.

Veiligheid van navigatie (Hoofdstuk V)

De bepalingen onder dit hoofd zullen gelden voor alle schepen — behalve oorlogsschepen — op alle, dus ook niet-internationale reizen. Alle schepen van meer dan 150 BRT inhoud moeten een dagseinlamp aan boord hebben, terwijl de verplichting tot aan boord hebben van een radioriichtingszoeker tot alle schepen van meer dan 1600 BRT werd uitgebreid. Daar bleek dat het algemeen gevoelen was deze grens aan te houden, heeft de Nederlandse delegatie er niet op gestaan, dat de grens verder werd verlaagd, hoewel zij van mening was, dat ook voor veel kleine schepen een radioriichtingszoeker een waardevol hulpmiddel bij de navigatie is.

Wat de radar betreft, is men niet verder dan een aanbeveling gekomen, waarin de algemene eisen voor een volledige radarinstallatie worden aangegeven.

Vervoer van graan en gevaarlijke goederen (Hoofdstuk VI)

Wat betreft bijzondere ladingen werden in het verdrag bepalingen opgenomen voor vervoer van graan in bulk en voor vervoer van gevaarlijke goederen.

Oorspronkelijk was voorgesteld om het vervoer van ontplofbare stoffen op passagiersschepen te verbieden. De Nederlandse delegatie was van mening, dat dit voorstel te ver ging, omdat in jarenlange praktijk is gebleken, dat, indien bijzondere voorzorgen worden getroffen, tegen dit vervoer generlei bezwaar behoeft te bestaan. De Conferentie heeft zich met dit denkbeeld verenigd en een desbetreffende uitzondering is in het verdrag opgenomen.

De voorgestelde seinen tussen reddingstations aan de wal en in nood verkerende schepen zijn tot enkele zeer eenvoudige teruggebracht en de invoering daarvan zal nu op weinig moeilijkheden stuiten.

De Verenigde Staten namen weer op zich voor de ijsopsporingsdienst te zorgen, nadat een voorstel om bij toerbeurt ook andere landen met die dienst te belasten was afgewezen.

Aangezien ter Conferentie niet voldoende gegevens voor de beoordeling van de bijdragen in de kosten van de ijsopsporingsdienst verstrekt konden worden, werden nog geen nieuwe percentages voor de betrokken landen vastgesteld.

Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee (Bijlage B)

Zoals blijkt uit de eerdergenoemde slotacte vormen de in bijlage B vermelde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee geen deel van het verdrag, doch zijn afzonderlijk vastgesteld. Hier werd geen overeenkomst gesloten, doch het is de bedoeling, dat ieder land aan de Britse Regering desgewenst zijn voornemen te kennen geeft, deze regels in zijn nationale wetgeving te zullen opnemen. Dit is geschied met het oogmerk om landen, die niet tot bekrachtiging van het verdrag zouden overgaan, toch in de gelegenheid te stellen deze bepalingen te aanvaarden. Aan een algemene aanvaarding van deze bepalingen moet immers de grootste waarde worden gehecht.

Door de Amerikaanse delegatie waren voorstellen van zeer ingrijpende aard tot wijziging der bestaande bepalingen ter voorkoming van aanvaringen gedaan, in het bijzonder voor wat betreft het uitwijken en de daarbij te geven seinen. Deze voorstellen zouden een geheel nieuwe praktijk in het leven roepen, die, naar men meende, tot verwarring aanleiding zou geven, temeer nog nu het gehele zeevarende personeel met de bestaande regelen vertrouwd is. De Amerikaanse voorstellen werden dan ook met grote meerderheid verworpen.

Bij elk artikel werden, waar nodig, aanvullende bepalingen gemaakt met betrekking tot watervliegtuigen, die zich op het water bevinden.

Voorts werd vastgesteld, dat de verplichting een matige vaart te lopen bij mist, ook geldt voor schepen met „Radar” uitgerust, doch dat bij de beslissing, wat in verband met de omstandigheden voor het schip een matige vaart is, het gebruik van zulk een installatie mede in aanmerking kan worden genomen.

De Nederlandse delegatie heeft zich met de aangebrachte aanvullingen en wijzigingen zeer goed kunnen verenigen. Zij is van het standpunt uitgegaan, dat in de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen zo weinig mogelijk veranderingen moesten worden aangebracht.

Overeenkomstig de in de slotacte uitgedrukte wens van de Conferentie, dat de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen ter zee zo spoedig mogelijk afzonderlijk aanvaard zouden worden, heeft de Nederlandse Regering inmiddels aan de Regering van het Verenigd Koninkrijk medegedeeld, dat de Nederlandse Regering op de door de Britse Regering bepaalde datum de regelen ter voorkoming van aanvaringen ter zee in haar wetgeving zal opnemen. Volledigheidshalve zij hierbij aangetekend, dat deze opneming kan geschieden door wijziging van het desbetreffende Koninklijke besluit (*Staatsblad* 1897, no. 107).

Goedkeuring Verdrag voor de beveiliging van mensens levens op zee, ondertekend te Londen op 10 Juni 1948

In verband met hetgeen is vervat in de eerste van de in bijlage D geformuleerde Aanbevelingen voorziet het onderhavige wetsontwerp in artikel 2 tevens in de goedkeuring van de opzegging van het Verdrag van 1929.

De ondergetekenden menen, dat het nieuwe verdrag als een grote verbetering ten opzichte van het nog geldende Verdrag van 1929 moet worden beschouwd; het zal in belangrijke mate de veiligheid ter zee kunnen verhogen, zonder al te grote lasten op het koopvaardijbedrijf te leggen. Het zal dan ook aanbeveling verdienen, dat Nederland zo spoedig mogelijk tot bekrachtiging overgaat, nadat hiervoor de goedkeuring bij de wet is verkregen.

Ter Conferentie waren de hierna genoemde landen door delegaties vertegenwoordigd: Argentinië, Australië, België, Brazilië, Canada,

Chili, China, Denemarken, Egypte, Finland, Frankrijk, Griekenland, IJsland, India, Ierland, Italië, Nederland, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Pakistan, Panama, de Philippijnen, Polen, Portugal, Zweden, Zuid-Afrika, de Sovjet-Unie, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika en Joego-Slavië, welke met uitzondering van de Sovjet-Unie en Joego-Slavië ook het verdrag hebben ondertekend.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
D. G. W. SPITZEN.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
STIKKER

1484 4

BIJLAGE VAN DE MEMORIE VAN TOELICHTING

SLOTACTE VAN DE INTERNATIONALE CONFERENTIE VOOR DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVEN OP ZEE, 1948

Op uitnodiging van de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland is van de 23ste April 1948 tot en met de 10de Juni 1948 te Londen een conferentie gehouden, ten doel hebbende de opstelling van een verdrag ter vervanging van het internationale Verdrag voor de beveiliging van mensens levens op zee, ondertekend te Londen de 31ste Mei, 1929.

De Regeringen van de volgende landen, verlangend de beveiliging van mensens levens op zee te bevorderen door in gemeenschappelijke overeenstemming gelijkvormige beginselen vast te stellen, alsmede daartoe strekkende voorschriften, waren door delegaties ter conferentie vertegenwoordigd:

de Argentijnse Republiek,
het Gemenebest van Australië,
België,
de Republiek van de Verenigde Staten van Brazilië,
Canada,
de Republiek van Chili,
de Republiek van China,
Denemarken,
Egypte,
de Republiek van Finland,
de Franse Republiek,
Griekenland,
de Republiek van IJsland,
India,
Ierland,
de Italiaanse Republiek,
Nederland,
Nieuw Zeeland,
Noorwegen,
Pakistan,
de Republiek van Panama,
de Republiek van de Philippijnen,
de Republiek van Polen,
de Portugese Republiek,
Zweden,
de Unie van Zuid-Afrika,
de Unie van Socialistische Sovjet Republieken,
het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland,
de Verenigde Staten van Amerika,
de Federatieve Volksrepubliek van Joego-Slavië.

De Regeringen van de volgende landen waren ter conferentie door waarnemers vertegenwoordigd:

Ceylon,
Mexico,
Roemenië,
Turkije.

Eveneens waren de volgende organisaties ter conferentie door waarnemers vertegenwoordigd:

a. Intergouvernementele Organisaties:

de Verenigde Naties,
de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie,
het Internationale Arbeidsbureau,
de Internationale Meteorologische Organisatie,
de Internationale Unie voor Verreberichtgeving,
de Wereld Gezondheids Organisatie (Interim Commissie);

b. Niet Intergouvernementele Organisatie:

het Internationale Hydrografische Bureau.

De Rt. Hon. Sir John Anderson, voorzitter van de delegatie van het Verenigd Koninkrijk, werd benoemd tot president van de conferentie en de heer R. S. F. Edwards tot secretaris-generaal.

Ter uitvoering van de werkzaamheden heeft de conferentie de volgende commissies ingesteld, waarvan de hieronder vermelde personen voorzitter waren:

Commissie van voorzitters der delegaties: de Rt. Hon. Sir John Anderson, Verenigd Koninkrijk.

Geloofsbrievencommissie: de Luitenant-Generaal voor de Havens Giulio Ingianni, Italië.

Constructiecommissie: de heer K. Hj. Sjöholm, Zweden,

Reddingmiddelencommissie: de heer Ove Nielsen, Denemarken.

Radiocommissie: Commodore E. M. Webster, Verenigde Staten van Amerika.

Commissie voor de veiligheid van navigatie: de heer G. Anduze-Faris, Frankrijk.

Commissie voor algemene voorzieningen: de heer N. A. Guttery, Verenigd Koninkrijk.

Redactiecommissie: de heer N. A. Guttery, Verenigd Koninkrijk.

De conferentie heeft als uitgangspunt voor haar besprekingen gebruikt het internationale Verdrag voor de beveiliging van mensens levens op zee, 1929.

Als resultaat van haar beraadslagingen, zoals vastgelegd in de verslagen en rapporten der onderscheiden commissies, heeft de conferentie ter vervanging van het internationale Verdrag voor de beveiliging van mensens levens op zee, 1929, opgesteld het internationale Verdrag voor de beveiliging van mensens levens op zee, 1948, en dit voor ondertekening en aanvaarding opengesteld. Het internationale Verdrag voor de beveiliging van mensens levens op zee, 1948, is hiertoe als Bijlage A bij deze slotacte gevoegd.

De conferentie heeft als uitgangspunt voor haar besprekingen eveneens gebruikt de tegenwoordige internationale voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee. De conferentie heeft het gewenst geacht deze voorschriften te herzien en heeft dienovereenkomstig goedgekeurd de internationale voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1948. Zij heeft evenwel besloten de herziene voorschriften geen deel te doen uitmaken van het internationale Verdrag voor de beveiliging van mensens levens op zee, 1948.