

*Goedkeuring van het op 17 juni 1960 te Londen gesloten Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, met Voorschriften en een Bijlage, en van het voornemen tot opzegging van het gelijknamige Verdrag van 1948*

## MEMORIE VAN TOELICHTING

## Nr. 3

**Inleiding**

In de overgangsbepalingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1948, gesloten te Londen op 10 juni 1948 en in werking getreden op 19 november 1952 (laatstelijk *Trb.* 1963, 88), wordt in artikel XV (a) (III) bepaald, dat wanneer dit verdrag ten minste vijf jaren van kracht is geweest, op verzoek van een/derde der verdragsluitende regeringen een conferentie tot herziening van dit verdrag door de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland zal worden bijeengeroepen. In de loop van het jaar 1957 deelde de Regering van het Verenigd Koninkrijk aan de verdragsluitende regeringen mede, dat het op grond van verschillende overwegingen naar haar inzicht aanbeveling verdiende het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1948, aan een herziening te onderwerpen. Zij stelde voor daartoe in 1960 een conferentie bijeen te roepen, voor welk voornemen de vereiste steun werd ontvangen.

Op 17 maart 1958 trad het Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.) in werking (*Trb.* 1958, 128). In overeenstemming met de desbetreffende overgangsbepalingen in het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1948, besloot de I.M.C.O. de daarin aan haar opgedragen taken te aanvaarden, als gevolg waarvan deze in juli 1959 van de Regering van het Verenigd Koninkrijk werden overgenomen. Zodoende kwam de organisatie van de conferentie van 1960 in handen van de I.M.C.O. Van Nederlandse zijde werd de conferentie voorbereid door een adviescommissie, waarin vertegenwoordigers van de betrokken overheidsdiensten en het bedrijfsleven zitting hadden. Door de commissie werden voorstellen tot wijziging van het verdrag van 1948 opgesteld, welke bij de Secretaris-Generaal van de I.M.C.O. werden ingediend.

**Structuur van het nieuwe verdrag**

Aan de slotakte van de conferentie, waarvan de Engelse en Franse tekst zijn gepubliceerd in de *Tractatenbladen* 1961, nrs. 83 en 84, en de Nederlandse vertaling in het *Tractatenblad* 1963, nr. 89, zijn vier bijlagen toegevoegd, te weten:

- A. Het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960.
- B. De bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1960.
- C. Aanbevelingen voor reactorschepen.
- D. Aanbevelingen.

Bijlage A bevat het eigenlijke verdrag, welks goedkeuring in het onderhavige ontwerp van rijkswet wordt voorgesteld. Het bestaat uit 14 artikelen, welke van zuiver verdragstechnische aard zijn. Daarna komen de „Voorschriften”, welke de materiele onderwerpen bevatten.

Deze voorschriften zijn verdeeld in 8 hoofdstukken, welke indeling in zoverre verschilt van die van het verdrag van 1948,

dat het vervoer van graan en het vervoer van gevaarlijke stoffen in plaats van in één, thans in twee verschillende hoofdstukken is opgenomen, terwijl een nieuw hoofdstuk betreffende reactorschepen is toegevoegd.

**Het verdrag**

In het algemene gedeelte van het verdrag — de artikelen I tot en met XIV — zijn voor het grootste gedeelte de bestaande artikelen van het verdrag van 1948 zonder belangrijke wijzigingen overgenomen. Dit is echter niet het geval met artikel VI (Schorsing in geval van oorlog). Het bestaande artikel bepaalt, dat in geval van oorlog de verdragsluitende regeringen, die menen dat zij hetzij als oorlogvoerenden hetzij als neutralen erbij betrokken zijn, de voorschriften of een gedeelte daarvan mogen schorsen. Aangezien „oorlog” als zodanig niet of nauwelijks meer zal voorkomen, werd uiteindelijk de omschrijving „in geval van oorlog of andere vijandelijkheden” aanvaard. Ten slotte werd door het Verenigd Koninkrijk voorgesteld, aan de tekst van artikel XIII (a) (i) toe te voegen, dat de Verenigde Naties, in gevallen waarin zij het besturend lichaam voor een gebied zijn, of een verdragsluitende regering, die verantwoordelijk is voor de buitenlandse betrekkingen van een gebied, zo spoedig mogelijk overleg dienen te plegen met zulk een gebied, ten einde te trachten dit verdrag ook op dat gebied van toepassing te doen zijn. Dit voorstel werd aanvaard.

**Hoofdstuk I. Algemene voorzieningen**

Ten aanzien van de toepasselijkheid van het nieuwe verdrag kan worden opgemerkt, dat dit op dezelfde categorieën schepen van toepassing is als het verdrag van 1948, met als enige uitzondering, dat thans ook vrachtschepen van 300 tot 500 brutoregister ton op internationale reizen met radio moeten zijn uitgerust. Langdurig werd gediscussieerd over de vraag of vissersvaartuigen al dan niet onder de bepalingen van het verdrag zouden worden gebracht. Hoewel daartegen veel verzet rees, vooral van de zijde der Poolse, Russische en Duitse delegaties, werd uiteindelijk bij stemming besloten, dat bedoelde vaartuigen, ook die van 500 brutoregister ton en meer, niet onder het nieuwe verdrag zouden vallen.

Het stelsel van de inspecties der vrachtschepen met hun uitrustingen onderging een uitbreiding. Thans is voor de eerste maal in een internationaal verdrag ook de survey geregeld van romp en machines van deze schepen.

Een verscherping van het veiligheidstoezicht op de radio-uitrusting is ingevoerd in Voorschrift 9, dat bepaalt, dat niet alleen de radio-installaties aan boord van vrachtschepen zelf, maar ook die van de motorreddingboten en de draagbare radiotoestellen voor reddingmiddelen van die schepen voortaan minstens eenmaal per 12 maanden moeten worden gecontroleerd.

Een verandering is mede de bepaling voor alle schepen, dat zonodig de verlenging van de geldigheidsduur met 5 maanden der certificaten van schepen, welke zich in een buitenlandse haven bevinden, thans mogelijk is niet alleen voor schepen die naar een haven in het moederland terugkeren, doch ook voor

schepen die een reis volbrengen naar een haven elders in de wereld, waar zij een voorgenomen survey ondergaan.

Het opnemen van het bovenstaande in Voorschrift 14 onder (c) en (d) betekende een aanvaarding van een desbetreffend Nederlands voorstel.

## Hoofdstuk II. Constructie

Dit onderdeel gaf ter conferentie aanleiding tot uitvoerige discussies. Onder meer werden besproken de ingediende voorstellen met betrekking tot wijzigingen in de bestaande standaard voor de vaststelling der waterdichte indeling, de intacte stabiliteit van passagiersschepen, vrachtschepen en vissersvaartuigen, de waterdichte indeling en lekstabiliteit van vrachtschepen en de openingen in schotten en huid, welke op zee soms open mogen zijn. De besprekingen hadden tot resultaat, dat een aantal herzieningen in de bestaande voorschriften werd aangebracht. De meeste van deze herzieningen zijn van een dusdanig technisch karakter, dat een uiteenzetting daarvan in deze toelichting te ver zou voeren. Volstaan mag worden met het vermelden van de volgende belangrijke herzieningen.

De eisen ten aanzien van de waterdichte indeling voor een categorie van passagiersschepen zijn verzaamd.

Vershillende nieuwe en verduidelijkende bepalingen werden opgenomen met betrekking tot de standaardberekeningen, uit te voeren ter bepaling van de stabiliteit in lekke toestand. Een maatregel werd opgenomen die aanbeveelt geen waterballast in olietanks te bergen of op andere wijze verontreiniging van het zeewater door olie te voorkomen.

Voor hulpstuurinrichtingen werden uitvoerige details voor de installaties gegeven, die moeten waarborgen dat de hulpinstallatie te allen tijde onmiddellijk bruikbaar is.

Met betrekking tot de inrichting tot voorkomen van brand werden meer precieze gegevens verstrekt over de wijze van beproeving van brandschotten en de afmetingen van de beproevingsovens, voor de mogelijkheden tot het gebruik van aluminium in brandschotten en voor de beweging van branddeuren.

De ventilatie-eisen zijn zodanig gewijzigd dat thans voor de controlestations een apart ventilatie-systeem is voorgeschreven, dat waarborgt dat deze stations zo lang mogelijk bruikbaar blijven in geval van brand. Brandvertragende schotten werden in verhoogde mate in een uitvoering in onbrandbaar materiaal geëist. De eisen voor passagiersschepen die niet meer dan 36 passagiers vervoeren zijn iets verzaamd, en meer aangepast aan die voor grotere schepen. Voor vrachtschepen van 4000 ton en meer zijn thans enkele voorschriften betreffende de inrichtingen tot voorkomen van brand gegeven, in hoofdzaak neerkomende op het gebruik van brandvertragende panelen voor gangwanden en van stalen trappen.

Gedetailleerde voorschriften werden gegeven voor de capaciteit van de brandbluspompen in passagiers- en in vrachtschepen en de druk in de hoofdbrandblusleiding, terwijl een standaard walaansluiting werd ontworpen voor internationaal gebruik.

De voorschriften voor de installaties tot bestrijding van brand werden herzien en aangepast aan de nieuwe inzichten en de moderne scheepsinrichtingen, zowel voor passagiers- als voor vrachtschepen. Zo werd b.v. voor tankschepen de mogelijkheid geopend in plaats van verstikkend gas of stoom thans schuim te gebruiken, uitwendig dan wel inwendig naar de tanks geleid. Een speciale paragraaf werd ingelast met betrekking tot de beveiliging van vrachtschepen die explosieven laden.

De paragraaf betreffende de ontsnappingsmogelijkheden uit passagiers- en bemanningsverblijven werd geheel omgewerkt: de belangrijkste toevoeging is wel dat bij passagiersschepen voor ruimten onder het schottendek steeds twee mogelijkheden aanwezig moeten zijn, waarvan één onafhankelijk van een waterdichte deur en bestaande uit een zoveel mogelijk continue, brandveilige, trap die tot het inschepingsdek doorloopt.

## Hoofdstuk III. Reddingmiddelen

Een van de belangrijkste punten van dit hoofdstuk vormt wel de aanvaarding van de opblaasbare reddingvlotten. Hiermede doen de reddingmiddelen, waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van het met gas of lucht vullen van gas- c.q. luchtkamers, hun intrede in het Verdrag. De opblaasbare reddingvlotten worden reeds in ruime mate gebruikt en hebben vooral op kleinere vaartuigen, waarop de bepalingen van het Verdrag niet van toepassing zijn, bij herhaling hun waarde bewezen. Op grond daarvan is men thans van bovenvermeld verbod afgestapt.

In verband met in de praktijk gebleken behoeften is men voorts overgegaan tot het opstellen van nieuwe voorschriften betreffende de uitrusting met reddingboten, reddingvlotten en drijvende toestellen, waarbij verschil is gemaakt voor passagiersschepen op lange internationale reizen, passagiersschepen op korte internationale reizen, vrachtschepen van 500 bruto registerton en meer, tankers van 500 brt. tot 1600 brt., tankers van 1600 brt. en meer, en walvismoederschepen en andere fabrieksschepen voor de verwerking van vis, enz. van 500 brt. en meer, terwijl er nog aanvullende voorschriften zijn opgesteld voor tankers van 3000 brt. en meer. Ook de in het Verdrag van 1948 opgenomen bepalingen voor het verplichte aantal motorreddingboten en de eisen waaraan deze moeten voldoen zijn vrij ingrijpend gewijzigd. Ten aanzien van de redding gordels is in Voorschrift 22 onder meer opgenomen, dat deze bestand moeten zijn tegen aantasting door olie of olieproducten.

## Hoofdstuk IV. Radiotelegrafie en Radiotelefonie

De voorschriften inzake het gebruik van de radio-telefonie voor het noodverkeer en de hieraan gekoppelde luisterdienst zijn in overeenstemming gebracht met het Radio-reglement (*Trb.* 1961, 115) dat tijdens de Radioconferentie 1959/1960 te Genève werd vastgelegd.

Een verdere wijziging betreft het verlagen van de tonnage-grens, waarop en waarboven vrachtschepen verplicht met radio moeten zijn uitgerust, namelijk tot 300 bruto registerton.

Voor vrachtschepen van 3500 tot 5500 bruto registerton, welke zijn uitgerust met een radiotelegrafie auto-alarmpoort, is de mogelijkheid tot verkorting van de verplichte luisterdienst van 8 uur voor de telegrafist opgeheven.

## Hoofdstuk V. Veiligheid van de vaart

Vershillende voorschriften van Hoofdstuk V van het verdrag van 1948 werden herzien, merendeels op grond van de in de praktijk gebleken behoeften. Ter conferentie vonden voorts uitgebreide discussies plaats betreffende een wijziging van Voorschrift nr. 8, de Noord-Atlantische routes betreffende. In het bestaande voorschrift wordt de keuze van de routes en de daartoe te nemen maatregelen geheel overgelaten aan de betrokken scheepvaartmaatschappijen. Van Franse zijde werd een voorstel gedaan om de routes verplicht te stellen voor alle passagiersschepen. Dit voorstel werd, na krachtig te zijn bestreden door het Verenigd Koninkrijk, ingetrokken. Door de Nederlandse delegatie werd voorgesteld de routes over de oceaan geheel los te laten en de nadruk te leggen op het aanwijzen van vaste aanlooppunten nabij de vaarwaters naar de grote havens. Ook dit voorstel ondervond geen steun. Tenslotte kwam men tot een regeling, gebaseerd op een geamendeerd Amerikaans voorstel, waarin de Nederlandse gedachte was verwerkt. Het nieuwe Voorschrift luidt thans zo, dat de vaststelling van de routes en de bepaling welke zeegebieden als „converging areas” zullen worden beschouwd, in handen van de betrokken scheepvaartmaatschappijen komen te liggen. De regeringen zullen hun invloed uitoefenen om de reders van alle passagiersschepen, die de Noord-Atlantische Oceaan oversteken, te bewegen de overeengekomen routes in de volle oceaan te volgen en doen wat in hun vermogen ligt

om te verzekeren dat alle schepen, voorzover de omstandigheden zulks toelaten, zich aan de voor de „converging areas” overeengekomen route zullen houden.

#### Hoofdstuk VI. Vervoer van graan

Ter conferentie werd besloten de voorschriften betreffende het vervoer van graan in een afzonderlijk hoofdstuk op te nemen en niet meer in één hoofdstuk tezamen met de voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De nieuwe voorschriften voor het vervoer van graan zijn uitgebreider dan die in het Verdrag van 1948. Het betreft hier voornamelijk een verduidelijking van de thans geldende regels en het aanpassen daarvan aan de bestaande praktijk. Bovendien zijn voorschriften opgenomen voor speciaal gebouwde graanschepen (Voorschrift 12) en voor het erkennen van een door de administratie afgegeven goedgekeurd graanladingsplan door andere Verdragsluitende Regeringen. (Voorschrift 15).

#### Hoofdstuk VII. Vervoer van gevaarlijke stoffen

Verscheidene voorstellen waren ingediend tot wijziging van Voorschrift 3 van hoofdstuk VI van het Verdrag van 1948, waarvan vele inhielden de classificatie van de gevaarlijke goederen zodanig te wijzigen, dat deze in overeenstemming zou worden gebracht met de classificatie, vastgesteld door de commissie van deskundigen der Verenigde Naties. (Genève, maart 1959). Ook van Nederlandse zijde was een dergelijk voorstel ingediend. Bedoelde classificatie werd aanvaard, zij het alleen voorzover betreft de hoofdingeling.

De stof is verder overzichtelijker en logischer ingedeeld dan dit in het Verdrag van 1948 is geschied. Op voorstel van de Verenigde Staten is voorts in Voorschrift 5, onder c, opgenomen, dat in plaats van een lijst van gevaarlijke stoffen, zoals die in het Verdrag van 1948 is voorgescreven, aan boord aanwezig mag zijn een gedetailleerd stuwplan, waarop geclassificeerd en gelocaliseerd de gevaarlijke stoffen zijn vermeld. Het motief voor deze aanvulling is, dat het onder bepaalde omstandigheden nuttig kan zijn niet alleen te weten welke gevaarlijke stoffen aan boord zijn, maar ook onmiddellijk te kunnen zien waar deze stoffen zijn gestuwd.

#### Hoofdstuk VIII. Reactorschepen

In tegenstelling tot de overige onderwerpen van dit nieuwe Verdrag vormt de in dit hoofdstuk opgenomen materie een geheel nieuw terrein. Ter conferentie waren hiervoor enige voorstellen ingediend, waarvan die van de Verenigde Staten en van de Sovjet-Unie het opstellen van voorschriften beoogden, terwijl de Britse Regering daarentegen de reactorschepen geheel van het Verdrag wilde uitsluiten en alleen aanbevelingen wilde doen opstellen. Na enige discussie bleek de Amerikaanse delegatie bereid een deel van haar voorstellen in de vorm van aanbevelingen te gieten. In hoofdstuk I van dit nieuwe Verdrag is uitsluitend een definitie van het reactorschip opgenomen.

De voorschriften, op reactorschepen betrekking hebbende, staan in het nieuwe hoofdstuk VIII bijeen.

Uiteraard zijn de voorschriften inzake constructie, reddingmiddelen, enz. der overige hoofdstukken op deze schepen volledig van toepassing. Bovendien is in hoofdstuk VII het bijzondere voorschrift opgenomen, dat bepaalt, dat voor reactorschepen geen vrijstellingen van welke voorschriften van het Verdrag ook door de Administratie mogen worden gegeven.

Voorts is in hoofdstuk VIII voorgescreven, dat de Administratie in het land waar het reactorschip thuis behoort, op grond van een door deze administratie goedgekeurd „safety assessment” een speciaal ingesteld veiligheidscertificaat voor het reactorschip verstrekt.

Wanneer na het bestuderen van het „safety assessment” het reactorschip in principe toestemming heeft verkregen havens in andere landen te bezoeken zal voor het binnenlopen nog een speciale controle worden gehouden van schip, machine en reactor, waarbij geverifieerd wordt of het schip een geldig veiligheidscertificaat aan boord heeft, terwijl men er zich verder van dient te vergewissen, dat er geen buitensporige straling of enig ander risico van nucleaire oorsprong, zowel op zee als in de haven, te verwachten is voor de bemanning, de passagiers, het publiek en voor de waterwegen, het voedsel en de watervoorzieningen.

Uiteraard zal het schip in vreemde havens bovendien de normale controle, die voor alle onder het Verdrag vallende schepen is voorgescreven, ondergaan. Hoofdstuk VIII beperkt zich tot de hierboven aangeduide algemene voorschriften.

Technische regels, betrekking hebbende op de constructie van het schip, de machine en de reactor, vindt men in dit hoofdstuk niet.

Bij de op 17 juni 1960 te Londen beëindigde Internationale Conferentie zijn eveneens tot stand gekomen de nieuwe bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, die geen integrerend deel uitmaken van het Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960. Ter aanpassing van de Nederlandse wetgeving aan deze nieuwe aanvaringsbepalingen is het Koninklijk besluit van 21 november 1953, *Stb.* 531, houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, reeds ingetrokken en vervangen door het gelijknamige besluit van 7 januari 1963, *Stb.* 27.

Op 1 maart 1963 is aan het secretariaat-generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie te Londen mededeling gedaan, dat de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1960, door Nederland, Suriname en de Nederlandse Antillen zijn aanvaard.

In verband met een ter conferentie aanvaarde aanbeveling voorziet het onderhavige ontwerp van Rijkswet in artikel II tevens in de goedkeuring van het voornemen tot opzegging van het Verdrag van 1948 voor Nederland en de Nederlandse Antillen. De ondergetekenden zijn van mening, dat de vervanging van het verdrag van 1948 door het onderhavige verdrag een verhoging van de veiligheid ter zee zal bevorderen.

In verband daarmee verdient het aanbeveling dat het verdrag — nadat het onderhavige ontwerp tot wet zal zijn verheven — zo spoedig mogelijk wordt aanvaard.

Aangezien door de Regering van Suriname de wens te kennen is gegeven het Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, het Verdrag van 1948 is momenteel alleen van kracht voor Nederland en de Nederlandse Antillen, ook op dat rijksdeel van toepassing te doen zijn, wordt in bijgaand ontwerp van rijkswet voorgesteld de goedkeuring van het nieuwe verdrag voor alle drie de rijksdelen te doen plaats vinden.

Het verdrag zal op Suriname toepasselijk worden verklaard, zodra de vereiste wettelijke voorzieningen hiertoe in dat land zijn getroffen.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,*

J. VAN AARTSEN.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

J. LUNS.