

EERSTE KAMER DER STATEN-GENERAAL

Zitting 1967 — 1968

Nr. 18¹⁾

**BRIEF VAN DE MINISTER
VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Ter griffie van de Eerste Kamer der Staten-Generaal ontvangen 6 november 1967.

De wens, dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste vijftien leden der Kamer of door de Gevolmachtigde Minister van Suriname onderscheidenlijk der Nederlandse Antillen te kennen worden gegeven uiterlijk op 6 december 1967.

's-Gravenhage, 24 oktober 1967.

Ter voldoening aan artikel 60, lid 2, en onder verwijzing naar artikel 61, lid 3, van de Grondwet, alsook naar artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer U Hoogedigestreng hierbij de tekst en de vertaling in het Nederlands van de op 30 november 1966 door de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie aangenomen wijziging van het Internationaal Verdrag van Londen van 17 juni 1960 voor de beveiliging van mensens levens op zee, met Voorschriften en een Bijlage (*Trb.* 1967, 64), over te leggen.

Een toelichtende nota bij deze verdragswijziging gelieve u hiernevens aan te treffen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de wijziging alleen voor Nederland en de Nederlandse Antillen gelden.

Aan de Gouverneurs van Suriname en van de Nederlandse Antillen is verzocht, hogergenoemde stukken op 6 november 1967 over te leggen aan de Staten van Suriname, onderscheidenlijk van de Nederlandse Antillen.

De Gevolmachtigde Ministers van Suriname en van de Nederlandse Antillen zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
DE JONG.

¹⁾ Gedrukt stuk Tweede Kamer, zitting 1967—1968, nr. 9391 (R 618).

Aan
de Heer Voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal

Toelichtende nota

In het recente verleden zijn aan boord van enige oudere schepen, te weten het Griekse m.s. „Lakonia”, het Panamese m.s. „Yarmouth Castle” en het Noorse m.s. „Viking Princess”, branden uitgebroken naar aanleiding waarvan te zamen 219 slachtoffers waren te betreuren. Onder de indruk van deze gebeurtenissen en mede door de overweging dat de mogelijkheid tot het uitbreken van deze branden in belangrijke mate wordt geboden door het feit dat ten aanzien van passagiersschepen van oudere datum brandbeveiligingsvoorschriften van toepassing zijn, welke, gezien de verbeterde technische methoden van brandbeveiliging en -bestrijding, niet meer aan de huidige eisen voldoen, was de Maritieme Veiligheidscommissie der Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.) welke van 3—10 mei 1966 te Londen in dertiende zitting bijeenkwam, unaniem van oordeel dat het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee 1960 (Veiligheidsverdrag 1960) (*Trb.* 1961, 84) dient te worden gewijzigd. Hiertoe zou aan hoofdstuk II van genoemd verdrag een nieuw deel G moeten worden toegevoegd dat vooral ten aanzien van passagiersschepen, welker bouw vóór de datum van de inwerkingtreding van het verdrag valt, meer stringente eisen ter zake vaststelt dan volgens voorschrift 1, onder (a) (ii), van voormeld hoofdstuk op deze schepen van toepassing zijn. Enige nieuwe voorschriften welke ook op de nieuwere schepen van toepassing dienen te zijn, alsmede enige aanpassingen, vormen te zamen met het nieuwe deel G de inhoud van het amendementsvoorstel dat bij aanbeveling van genoemde commissie, met inachtneming van het gestelde in artikel IX, onder (b) (i) en (ii) van het Veiligheidsverdrag 1960, werd aangeboden aan de Algemene Vergadering der I.M.C.O., die van 28—30 november 1966 te Londen in derde buitengewone zitting bijeenkwam.

Tijdens deze vergadering is ten aanzien van de amendementsvoorstellen, waarin enige kleine veranderingen waren aangebracht, het besluit genomen dat de voorstellen conform het gestelde in artikel IX, onder (b) (i), van het Veiligheidsverdrag 1960, aan de verdragsluitende Partijen zullen worden gezonden ter fine van aanvaarding. Bij dit besluit, dat ter vergadering een meerderheid verkreeg die de in genoemd artikel vereiste meerderheid van $\frac{3}{4}$ overtrof, is tevens — in overeenstemming met het gestelde onder (e) van genoemd artikel — bepaald, dat de amendementen van dermate groot belang zijn dat niet-aanvaarding onverenigbaar zal zijn met het partij zijn bij het verdrag. (Resolutie A 108 (ES. III). De Engelse tekst van deze Resolutie cum annexis, benevens de vertaling in het Nederlands zijn geplaatst in *Tractatenblad* 1967, 64.

De amendementen zullen voor de landen, die deze aanvaarden, van kracht worden 12 maanden na de datum, waarop bedoelde amendementen door twee derde der verdragsluitende partijen zullen zijn aanvaard, waaronder begrepen twee derde van de landen, die lid zijn van de Maritieme Veiligheidscommissie. De onderhavige wijziging zal, evenals het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, zelf, alleen op Nederland en de Nederlandse Antillen van toepassing zijn. De aanpassing van de nationale wetgeving zal in dier voege geschieden, dat in het Schepenbesluit 1965 (*Stb.* 367) de op de brandbeveiliging betrekking hebbende bepalingen zullen worden gewijzigd.

Ter nadere toelichting van de voorgestelde nieuwe en gewijzigde voorschriften van het Veiligheidsverdrag 1960 moge het volgende dienen:

De ontwikkeling van de inzichten met betrekking tot de structurele brandbescherming van passagiersschepen weerspiegelt zich in de voorschriften van de elkaar opvolgende verdragen ter Beveiliging van Mensenlevens op Zee.

Het Veiligheidsverdrag 1929 beperkte zich in hoofdzaak tot het aanbrengen van brandwerende schotten in de accommodatie op een onderlinge afstand van ten hoogste 40 meter.

Het Veiligheidsverdrag 1948 eiste daarnaast in de accommodatie structurele bescherming van trappenhuizen (vlucht-

wegen) en van controlestations (ruimten die gedurende de brand zo lang mogelijk bemand moeten kunnen blijven, zoals stuurhuis, radiohut, noodgeneratorkamer) en tevens een systeem ter voorkoming van het zich uitbreiden van een brand vanuit de ruimte, waarin die kan ontstaan, waartoe drie verschillende mogelijkheden werden geopend, te weten:

1. insluiting van een brand door slechts onbrandbare tussenschotten toe te staan (Methode I);
2. automatische blussing van een brand en automatische alarmering daarvan (Methode II);
3. het aanbrengen van enige onbrandbare tussenschotten en automatische alarmering van een brand (Methode III).

Het Veiligheidsverdrag 1960 heeft de voorschriften van het Veiligheidsverdrag 1948 verder uitgebreid.

De thans voorgestelde amendementen beogen in hoofdzaak de constructie van bestaande passagiersschepen ten minste in overeenstemming te brengen met de beginselen, welke aan de voorschriften met betrekking tot de brandbeveiliging van passagiersschepen van het Veiligheidsverdrag 1948 ten grondslag lagen, alsmede met enkele verdergaande voorschriften, welke eveneens noodzakelijk werden geacht. Deze laatste groep voorschriften betreffen o.a. doorvoeringen van ventilatiekokers door hoofdbrandschotten, sluitmogelijkheden van schijnlichten van machinekamer en ketelruimten; mogelijkheden voor het op afstand stoppen van ventilatoren en brandstofpompen, het onder druk houden van hoofdbrandblusleidingen, onderscheidenlijk het op afstand bedienen van brandbluspompen.

Annex I van Resolutie A.108 (ES.III) bevat een nieuw deel G., dat dient te worden toegevoegd aan hoofdstuk II van het Veiligheidsverdrag 1960, welk deel G grotendeels van toepassing is op passagiersschepen, welke zijn gebouwd voor de datum van inwerkingtreding van het Verdrag van 1948.

In *Voorschrift 71* worden de vereisten genoemd, waaraan passagiersschepen al naar hun bouwjaar, moeten voldoen. Voor de oudste categorie, nl. die der schepen, waarvan de kiel vóór de datum van inwerkingtreding van het Veiligheidsverdrag van 1948 werd gelegd, is gestreefd naar een zo grote mate van brandbeveiliging als in de omstandigheden kon worden gevegd.

De daarop volgende *voorschriften 72 t/m 91* regelen de benodigde technische voorzieningen in details. In enige voorschriften wordt zonder meer verwezen naar voorschriften van het Veiligheidsverdrag 1948; in andere wordt aangegeven op welke wijze voorschriften van het Veiligheidsverdrag 1948 aanvaardbaar benaderd kunnen worden. Tevens zijn enkele geheel nieuwe voorschriften opgenomen.

De belangrijkste voorschriften zijn de volgende:

Voorschrift 72. De onderdelen van de scheepsconstructie moeten van staal zijn, evenwel kan worden aanvaard dat vrijstaande dekhuisen, welke geen accommodatie bevatten, en buitendecken van hout zijn, mits structurele voorzieningen ter bescherming tegen brand zijn aangebracht ten genoegen van de administratie.

Voorschrift 74c. Ventilatiekanalen, die hoofdbrandschotten passeren, moeten worden voorzien van hetzij een doelmatige automatische brandklep dan wel van geschikte isolatie, afhankelijk van het oppervlak van de dwarsdoorsnede van zulk een koker.

Voorschrift 75. De accommodatie moet van machinekamers, laadruimten en dienstruimten worden afgescheiden door middel van brandwerende schotten.

Voorschrift 76. Binnen de hoofdbrandschotten moet een systeem ter voorkoming van verspreiding van brand worden aangebracht dat substantieel overeenkomt met één van de in het Veiligheidsverdrag 1948 vermelde methoden I, II en III; geringe afwijkingen kunnen voorwaardelijk worden toegestaan.

Voorschrift 77. Trappenhuizen moeten worden voorzien van een omsluiting door brandwerende schotten; een administratie kan evenwel omsluiting door middel van brandvertragende schotten van onbrandbare kwaliteit aanvaarden. Houten trappen kunnen worden aanvaard mits deze zijn beschermd door sprinklers en op voldoende wijze zijn omsloten.

Voorschrift 78. Lift-, licht- en luchtkokers moeten worden omsloten door brandwerende schotten.

Voorschrift 79. Controlestations moeten worden omsloten door brandwerende schotten; evenwel kan een administratie het gebruik van brandvertragende schotten van onbrandbare kwaliteit aanvaarden.

Voorschrift 80. Bergplaatsen moeten van de accommodatie worden gescheiden door middel van brandwerende schotten.

Voorschrift 81. Schijnlichten van machinekamers en ketelruimten moeten van buiten die ruimten gesloten kunnen worden.

Voorschrift 82 (a). Mechanisch aangedreven ventilatoren moeten kunnen worden gestopt vanaf ten hoogste drie gemakkelijk bereikbare plaatsen.

Voorschrift 83 (b). Brandstofpompen moeten op afstand gestopt kunnen worden van buiten de ruimte waarin zij zijn opgesteld.

Voorschrift 86 (b). Hoofdbrandblusleidingen moeten voortdurend onder druk staan dan wel moeten brandbluspompen op afstand bedienbaar zijn.

Voorschrift 89. In de in het Veiligheidsverdrag 1948 voorgeschreven ontsappingsmogelijkheden moet worden voorzien.

Voorschrift 91. Tijdens de brandrol zoals voorgeschreven door het Veiligheidsverdrag 1960 zal ieder bemanningslid zijn bekendheid moeten tonen met de inrichting en uitrusting van het schip, met uitrustingsstukken voor brandbestrijding en met zijn taak tijdens een brand. Gezagvoerders zullen hun bemanningsleden overeenkomstig moeten instrueren.

Annex II van Resolutie A. 108 (ES. III) bevat amendementen op enige voorschriften van het Veiligheidsverdrag 1960, welke van toepassing zullen zijn op passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd op of na de datum waarop deze wijzigingen van de voorschriften van kracht worden.

Het bevat voorschriften voor de bescherming van de kabels van essentiële interne omroepsystemen en van alarmsystemen (*Voorschrift 27 (b) (VI)*); voorschriften voor de constructie van doorvoeringen van ventilatiekokers door hoofdbrandschotten (*Voorschrift 38 (b)*), alsmede het voorschrift dat sommige branddeuren door middel van afstandbediening gesloten kunnen worden (*Voorschrift 38 (f)*).

Annex III van Resolutie A. 108 bevat de herziene tekst van Voorschrift 63 van het Veiligheidsverdrag 1960 hetwelk handelt over de benodigde uitrusting voor het brandbestrijdende personeel.

Annex IV bevat tekstwijzigingen van enige voorschriften van Hoofdstuk II van het Veiligheidsverdrag 1960, welke van formele aard zijn, alsmede het voorschrift dat het gewijzigde voorschrift 63 ook voor vrachtschepen van toepassing is.

De Algemene Vergadering van de I.M.C.O. heeft voorts een Resolutie A. 109 (ES. III) aanvaard, waarin de Verdragsluitende Partijen wordt aanbevolen maatregelen te nemen om de amendementen zo snel en zo volledig mogelijk toe te passen.

Door de Algemene Vergadering van de I.M.C.O. is tenslotte een Resolutie A. 110 (ES. III) aangenomen, bevattende enige aanbevelingen ten aanzien van de brandbeveiliging aan boord van alle passagiersschepen en wel ten aanzien van de bescherming van kabels voor essentiële interne omroepsystemen en van alarmsystemen; het type van watersproeimonden alsmede de aanbeveling dat brandslangen te allen tijde aan de brandkranen zijn bevestigd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. A. BAKKER.

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,

H. J. DE KOSTER.