

Wijzigingen (1967, 1968 en 1969) van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee

BRIEF VAN DE MINISTER VAN
BUITENLANDSE ZAKEN

Nr. 1

's-Gravenhage, 12 januari 1973.

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 23 januari 1973.

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 dertig leden der Kamer of door de Gevolmachtigd Minister van Suriname onderscheidenlijk de Nederlandse Antillen te kennen worden gegeven uiterlijk op 22 februari 1973.

Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60 en onder verwijzing naar het derde lid van artikel 61 van de Grondwet, alsook naar het eerste lid van artikel 24 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij de Engelse tekst en de vertaling in het Nederlands over te leggen van de op 25 oktober 1967, 26 november 1968 en 21 oktober 1969 te Londen tot stand gekomen wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, met Voorschriften en een Bijlage (*Trb.* 1969, 242 en *Trb.* 1970, 160).

Een op deze wijzigingen betrekking hebbende toelichtende nota gelieve u hiernevens aan te treffen.

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneurs van Suriname en de Nederlandse Antillen is verzocht hogergenoemde stukken op 23 januari 1973 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,

N. SCHMELZER.

TOELICHTENDE NOTA

Op 25 oktober 1967, 26 november 1968 en 21 oktober 1969 is door de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) te Londen een drietal resoluties aanvaard, houdende wijzigingen van het op 17 juni 1960 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, met Voorschriften en een Bijlage. Dit verdrag werd bij Rijkswet van 15 juli 1964 (*Stb.* 323) voor het gehele Koninkrijk goedgekeurd. Het geldt voorshands alleen voor Nederland en de Nederlandse Antillen, niet voor Suriname. Over het van toepassing verklaren van het verdrag op Suriname en de daaraan verbonden consequenties van legislatieve en organisatorische aard zal het overleg met de Surinaamse regering worden voortgezet. Ten einde de mogelijkheid tot het van toepassing verklaren voor Suriname open te houden, wordt ook voor de voorliggende wijzigingen de goedkeuring voor het gehele Koninkrijk gevraagd. De wijzigingen (*Trb.* 1969, 242 en *Trb.* 1970, 160) werden overeenkomstig het gestelde in Artikel IX, onder (b) (i) van genoemd verdrag toegezonden aan de verdragsluitende regeringen met het verzoek tot aanvaarding daarvan over te gaan. De wijzigingen zullen voor de staten die deze aanvaardden van kracht worden 12 maanden na de datum waarop zij door twee derde der verdragsluitende partijen zullen zijn aanvaard, waaronder begrepen twee derde van

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

de staten die lid zijn van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMCO.

De in de resoluties vervatte wijzigingen houden in het kort het volgende in.

Resolutie A. 122 (V) van 25 oktober 1967 houdt verbeteringen in van maatregelen voor de beveiliging tegen brand aan boord van nieuwe passagiersschepen, van regelingen voor reddingsmiddelen aan boord van tankschepen en bepaalde vrachtschepen en voor het gebruik van VHF-radiotelefonie-communicatie in gebieden met een grote verkeersdichtheid, alsmede de verbetering van de eisen met betrekking tot de uitzondering van nieuwe typen transportmiddelen en met betrekking tot reparatie, verandering en uitrusting van schepen.

Resolutie A. 146 (IV) van 26 november 1968 betreft wijziging van het bestaande Voorschrift 12 van Hoofdstuk V van het verdrag, betrekking hebbende op navigatiemiddelen aan boord van de schepen benevens een toevoeging van twee nieuwe voorschriften inzake het gebruik van de automatische besturing, onderscheidenlijk inzake zeevaartkundige publicaties.

Resolutie A. 174 (VI) van 21 oktober 1969 houdt in verbeteringen van voorschriften inzake brandweeruitrustingen aan boord van schepen, inzake reddingboeilichten en redding gordels, alsmede inzake radioinrichtingen en hulpmiddelen bij de navigatie.

De aanpassing van de wetgeving in Nederland en de Nederlandse Antillen zal in dier voege geschieden dat in het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367) de op de betreffende wijzigingsvoorstellen betrekking hebbende bepalingen zullen worden gewijzigd.

Ter toelichting op de onderhavige wijzigingen moge het volgende worden opgemerkt.

Wijzigingen van 25 oktober 1967 (Resolutie A. 122 (V) (1967))

Bijlage I van deze resolutie betreft een uitbreiding van het bestaande Voorschrift 4 van Hoofdstuk I van het verdrag. Dit voorschrift houdt in dat onder bepaalde voorwaarden door de administratie vrijstelling van bepalingen van het verdrag kan worden verleend aan een schip dat gewoonlijk geen buitenlandse reizen onderneemt, maar bij wijze van uitzondering een enkele buitenlandse reis maakt. De voorgestelde uitbreiding houdt in, dat een soortgelijke vrijstelling kan worden verleend aan een schip met nieuwe kenmerken, indien door de toepassing van de voorschriften het onderzoek tot ontwikkeling van zulke kenmerken een verwerking daarvan in schepen die worden gebruikt voor internationale reizen op ernstige wijze zou kunnen belemmeren.

Bijlage II betreft een toevoeging aan het bestaande Voorschrift 1 van Hoofdstuk II van het verdrag, inhoudende dat een schip, dat reparaties, wijzigingen en veranderingen ondergaat en een daarmee samenhangende nieuwe uitrusting krijgt, over het algemeen niet in mindere mate aan de voorschriften voor een nieuw schip dient te voldoen dan voordien.

Bijlage III en IV hebben betrekking op voorschriften inzake de bescherming tegen brand op nieuwe passagiersschepen en de opsporing en blussing daarvan.

Naar aanleiding van plaatsgehad hebbende ernstige branden aan boord van enige passagiersschepen besloot de Maritieme Veiligheidscommissie van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) tijdens haar 13de vergadering van 3-10 mei 1966 aan de desbetreffende sub-commissie de urgente opdracht te verlenen tot het samenstellen van nieuwe voorschriften voor de brandbeveiliging van nieuwe passagiersschepen en daarbij rekening te houden met het maximum gebruik van onbrandbare materialen en een passend gebruik van vast aangebrachte brandblus- en brandmeldingsinstallaties. De brandbescherming en -bestrijding in de machinekamers dienden daarbij eveneens in beschouwing te worden genomen.

Uit deze opdracht resulteerde een voorstel tot herziening van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, door toevoeging van een nieuw deel H aan Hoofdstuk II betreffende voorschriften ten aanzien van de brandbescherming en de brandbestrijding aan boord van passagiersschepen met meer dan 36 passagiers. De voorschriften van deel H zullen van toepassing zijn op passagiersschepen waarvan de kiel wordt gelegd op of na de datum van inwerkingtreding van die voorschriften. Zij houden een aanzienlijke verbetering en tevens verzwaaring in ten opzichte van de thans van kracht zijnde voorschriften van het Verdrag van 1960, zoals die zijn opgenomen in de thans van toepassing zijnde voorschriften van de delen D, E, F en G van Hoofdstuk II.

Gehandhaafd bleef het voorschrift ten aanzien van de indeling van het schip in hoofdbrandsecties door middel van schotten van klasse „A”, de bescherming van trappenhuizen door middel van schotten van klasse „A” en de afscheiding van ruimten voor machines en laadruimen van de accommodatie door middel van schotten van klasse „A”.

Nieuw in deel H is, dat de schotten van klasse „A” worden onderscheiden in A-60 resp. A-30, A-15 en A-0, dat wil zeggen dat tijdens de standaardbrandproef de toelaatbare temperatuurverhoging aan de niet-blootgestelde zijde eerst na 60, resp. 30, 15 of 0 minuten mag worden bereikt. De isolatie van aluminium onderdelen van een bovenbouw is thans uitgebreider gereguleerd. Belangrijk gewijzigd werd de constructie van schotten en dekken binnen de hoofdbrandschotten. Gaven de voorschriften van deel D, Hoofdstuk II een keuzemogelijkheid uit drie constructiemethoden, zo kent deel H slechts één constructiemethode waarbij twee varianten mogelijk zijn. Voor scheidingsschotten binnen hoofdbrandschotten laat deel H slechts schotten van onbrandbaar materiaal toe. Voorts dient volgens deel H altijd een automatisch brandontdekkings- en alarmeringssysteem aan boord aanwezig te zijn. Bovengenoemde varianten treden op indien al dan niet tevens een automatisch brandblussysteem (sprinklerinstallatie) is aangebracht. Indien zulk een sprinklerinstallatie niet is aangebracht, moeten tussenschotten binnen de hoofdbrandschotten van klasse „B” zijn, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen „B-15” schotten en „B-0” schotten. Zulke schotten zijn van onbrandbaar materiaal en houden vlammen gedurende een half uur tegen. Hun toelaatbare temperatuurverhoging tijdens de van toepassing zijnde standaardbrandproef mag aan de niet-blootgestelde zijde eerst na 15, resp. 0 minuten worden bereikt.

Indien zulk een sprinklerinstallatie wel is aangebracht, kunnen de meeste tussenschotten tussen de hoofdbrandschotten van de zogenaamde klasse „C” zijn. Zulke schotten moeten van onbrandbaar materiaal zijn doch verdere eisen worden niet gesteld. Schotten van gangwanden moeten bij toepassing van beide varianten van klasse „B” zijn.

Een nieuw ingevoerd begrip is „ruimten die meubilair en stofering bevatten welke in beperkte mate brandgevaarlijk zijn”. In zulke ruimten (hutten, salons) is de hoeveelheid brandbaar materiaal drastisch verminderd. Indien hutten en/of salons zodanig worden ingericht kan op grond daarvan een vermindering van de brandwerendheid van de begrenzungswanden van die ruimten worden toegestaan.

Iets nieuws is verder de invoering van 4 tabellen ter bepaling van de brandwerendheid van scheidingsschotten in de accommodatie. Daartoe zijn de daarin voorkomende ruimten ingedeeld in 14 categorieën waarbij elke categorie een zekere mate van brandrisico vertegenwoordigt. De mate van brandwerendheid van een scheidingsschot is afhankelijk gesteld van de categorieën waarin de aan weerszijden daarvan gelegen ruimten zijn ingedeeld.

De tabellen zijn als volgt van toepassing.

Tabel 1 voor schotten van de hoofdbrandindeling.

Tabel 2 voor schotten, andere dan die van de hoofdbrandindeling.

Tabel 3 voor dekken die deel uitmaken van de hoofdbrandindeling.

Tabel 4 voor dekken, andere dan die welke deel uitmaken van de hoofdbrandindeling.

De tabellen gaan vergezeld van een toelichting voor het gebruik daarvan.

Nieuwe bepalingen zijn voorts opgenomen ten aanzien van openingen in schotten van klasse „A” en „B”; de inrichting van het ventilatiesysteem, ramen en poorten.

Branddeuren in schotten van klasse „A” zullen in een aantal gevallen voorzien moeten zijn van een inrichting die het mogelijk maakt om die deuren zowel vanaf een centraal punt als bij de deur te sluiten.

Het gebruik van brandbaar materiaal in accommodatie en dienruimten is sterk beperkt. Plafonds en beschietingen alsmede isolatiematerialen voor brandbescherming en koude- en warmte-isolatie in de accommodatie moeten van onbrandbaar materiaal zijn. Een laag fijner van een bepaalde dikte op scheidingswanden is evenwel toelaatbaar.

Ten behoeve van de constructie van auto/passagiersveerboten is thans het begrip „ruimte van bijzondere aard” ingevoerd; hieronder dient te worden verstaan een ruimte boven of onder het schottendek waarin en waaruit motorvoertuigen met gevulde brandstoftanks voor eigen gebruik kunnen worden gereden en waartoe passagiers toegang hebben.

Uitgaande van de omstandigheid dat zulke ruimten in het algemeen niet altijd kunnen voldoen aan het beginsel van de onderverdeling in verticale hoofdsecties, zijn aparte voorwaarden opgesteld voor de afscheidingen van deze ruimten van andere ruimten.

De bijzondere aard van de lading heeft geleid tot het opstellen van voorschriften voor de brandbestrijdingsmiddelen die in ruimten van bijzondere aard moeten worden aangebracht. Een vast watersproeisysteem dat met de hand bedienbaar is, moet zijn aangebracht en, indien in de ruimte geen continue brandwacht wordt gelopen, tevens een automatisch brandontdekkingssysteem. Met de hand bedienbare brandalarmmiddelen moeten aanwezig zijn. De ventilatiesystemen voor de afvoer van gassen en dampen uit de betreffende ruimten alsmede de elektrische installaties daarin zijn ter voorkoming van explosies aan aparte voorschriften onderworpen. Verklikkers op de brug dienen de geopende of gesloten stand aan te geven van de branddeuren die toegang verlenen tot ruimten van bijzondere aard.

Voor laadruimen waarin zich motorvoertuigen met brandstof in hun tanks bevinden, zijn aparte voorschriften opgesteld met betrekking tot de ventilatie, de elektrische installatie, de vast aangebrachte brandblusinstallatie, welke laatste kan werken met verstikkend gas of met schuim met een hoog expansievoud, en het aantal draagbare brandblusapparaten.

Voor de inrichting van machinekamers zijn eisen gesteld ten aanzien van olietanks en olieleidingen met het oogmerk om lekkages van olie in machinekamers te voorkomen, dan wel de gevolgen van zulke lekkages te beperken.

De voorschriften ten aanzien van openingen in machinekamers en de sluitmiddelen daarvan alsmede de voorschriften ten aanzien van de middelen om werktuigen en pompen te stoppen zijn uitgebreid.

Aan de toegelaten vast aangebrachte brandblusinstallaties is een nieuw type toegevoegd t.w. de installaties die werken met schuim met een hoog expansievoud (high expansion froth).

Voor het ontwerp en de aanleg van zulke installaties zijn regels vastgesteld.

De regels betreffende het ontwerp en de aanleg van de overige toegelaten vaste brandblusinstallaties t.w. die welke met verstikkend gas, schuim of water onder druk als brandblusmedium werken, zijn enigszins uitgebreid.

De voorschriften ten aanzien van sprinklerinstallaties en brandalarminstallaties zijn aanzienlijk meer in detail uitgewerkt en beter aangepast aan de huidige uitvoeringswijze van zulke installaties.

De voorschriften bevatten verder bepalingen ten aanzien van de brandweeruitrusting die zowel wat de onderdelen daarvan

als de mee te voeren aantallen betreft, een uitbreiding hebben ondergaan.

Bijlage V houdt enige wijzigingen in betreffende de voorschriften voor reddingmiddelen aan boord van tankschepen en bepaalde vrachtschepen.

Het verdrag bepaalt in Voorschrift 35, onder (a) en onder (c), van Hoofdstuk III dat tankschepen van minder dan 1600 brt en tankschepen van 3000 brt en meer zonder midscheepse opbouw, waarbij het is toegestaan om in stede van vier slechts twee reddingboten op te stellen, moeten zijn uitgerust met reddingvloten groot genoeg om de helft van het aantal opvarenden op te nemen.

Dit voorschrift is steeds hoogst onbevredigend gevonden. Wanneer een reddingvlot niet geschikt wordt geacht om te worden gebruikt op een tankschip, dient geen enkel tankschip met zulk een reddingvlot te zijn uitgerust. Uit het verdrag blijkt dat men deze mening niet is toegedaan. Maar dan dient ook elk tankschip, evenals elk droge lading-schip, met reddingvloten te zijn uitgerust. Op verzoek van Nederland heeft de IMCO zich hierover beraden, met als gevolg dat de Nederlandse visie internationaal werd aanvaard.

Bij het gehouden overleg kwam tevens naar voren dat op de steeds groter wordende schepen zonder midscheepse opbouw, aan boord waarvan de reddingmiddelen geheel op het achterschip zijn geconcentreerd, de afstand tussen het voorschip en de opstellingsplaats der reddingmiddelen onverantwoord groot is. Immers bij de vaart op rivieren of kanalen, bij het binnenlopen van havens of afmeren op boeien, zal een aantal personen zich op het voorschip bevinden. Bij een eventuele calamiteit zal het voor deze mensen niet mogelijk zijn de reddingmiddelen op het achterschip veilig te bereiken. In verband hiermede wordt thans op dergelijke schepen voorgeschreven dat een „extra” reddingvlot zo ver naar voren als mogelijk dient te worden geplaatst.

Voorschrift 35 (a) van bovengenoemd hoofdstuk bepaalt dat wanneer op een tankschip van 3000 brt of meer zonder midscheepse opbouw het opstellen van vier reddingboten niet uitvoerbaar is, toegestaan kan worden dat in plaats daarvan slechts twee reddingboten worden opgesteld. Op de steeds langer en breder wordende tankschepen wordt de lengte van de opbouw op het achterschip steeds korter, waardoor deze opbouw zich geheel in de ronding van de scheepzijde bevindt. Hoewel er voldoende dekruimte aanwezig is om vier reddingboten op te stellen, zal door de insnoering van de scheepswand op lagere niveaus het veilig te water brengen van deze reddingboten in gevaar worden gebracht. Om het voor een administratie gemakkelijker te maken in een dergelijk geval toch twee reddingboten toe te staan, zijn de woorden „niet uitvoerbaar” uit het voorschrift geschrapt.

De lengte van de reddingboot bij toepassing van slechts twee boten was beperkt tot niet meer dan 8 meter, terwijl de boten aan boord van passagiersschepen die dienen voor gebruik bij man over boord (Voorschrift 27, onder (a) van Hoofdstuk III van bovengenoemd verdrag) maximaal 8½ meter lang mogen zijn. In beide gevallen gaat het om boten die handelbaar en snel in gebruik moeten zijn. In verband daarmee heeft men de maximum lengte van de reddingboot van een tankschip thans ook op 8½ meter gebracht. Dit biedt tevens het voordeel dat een dergelijke reddingboot plaats biedt aan omstreeks acht personen meer, zodat ook op de grote tankschepen een dergelijke reddingboot groot genoeg is om alle opvarenden op te nemen.

Bijlage VI houdt nieuwe voorschriften in betreffende het gebruik van VHF-radiotelefoniecommunicatie in gebieden met een grote verkeersdichtheid.

In zeegebieden in de nabijheid van grote havens wordt op steeds grotere schaal van dit soort communicatie tussen de wal en schepen, die de havens wensen binnen te lopen of te verlaten, gebruik gemaakt. De VHF-radiotelefonieverbinding kan het veilig en doeltreffend regelen en verwerken van het scheepvaartverkeer in dergelijke druk bevaren gebieden bevorderen.

In verband daarmee wordt het in steeds grotere mate door verschillende landen noodzakelijk geacht, dat in zeegebieden en waterwegen die onder hun soevereiniteit vallen en waarin een druk scheepvaartverkeer plaatsvindt, de schepen zijn uitgerust met een VHF-radiotelefonie-installatie. Indien daartoe nationale regelen worden opgesteld, zullen deze tevens operationele en bedieningseisen voor zulke installaties dienen te bevatten. Deze eisen kunnen van land tot land verschillen, hetgeen tot de ongewenste toestand kan leiden dat men in het onzekere verkeer of een dergelijke installatie aan boord, die aan de eisen van een bepaald land voldoet, eveneens door andere landen wordt geaccepteerd.

De wijzigingen vermeld in deze bijlage hebben tot doel deze onzekerheid weg te nemen door het vastleggen van internationale eisen met betrekking tot VHF-radiotelefonie-installaties aan boord van zeeschepen. Daarbij wordt het recht van elke regering erkend om in haar soeverein zeegebied te eisen dat zulk een installatie aan boord van zeeschepen aanwezig is. Dit recht wordt nog eens benadrukt in de aanbeveling vervat in Resolutie A 128 (V). In deze aanbeveling wordt echter wel de noodzaak vastgesteld, dat regeringen, die van dit recht gebruik maken, in dit opzicht de eisen van toepassing verklaren op alle zeeschepen in het betrokken gebied, dit zullen mededelen aan de IMCO onder vermelding van het tijdstip van het van kracht worden van de regels, het gebied waarvoor de regels gelden, de klasse van schepen waarop de regels betrekking hebben en eventuele andere van belang zijnde informatie.

Resolutie A 146 (IV) (1968)

De in deze resolutie voorgestelde nieuwe voorschriften hebben tot doel de navigatie veiliger te maken, niet alleen voor wat betreft het vermijden van aanvaringen, maar tevens om stranding en aan de grond stoten te voorkomen.

In dit verband moge worden herinnerd aan de ramp met het m.t.s. „Torrey Canyon”, welk schip in maart 1967 op de rotsen van „The Seven Stones” liep en door verlies van haar olie-lading aanzienlijke schade aan de Engelse en Franse kust veroorzaakte. Deze ramp is de directe aanleiding geweest tot het onder meer opstellen van de in de bijlage van deze resolutie opgenomen voorstellen, welke betrekking hebben op hoofdstuk V van het verdrag. Ze bestaan uit een wijziging van het bestaande Voorschrift 12 en een toevoeging van de twee nieuwe Voorschriften 19 en 20.

Voorschrift 12

Nieuw in dit voorschrift zijn de verplichtingen omtrent radar, gyrokompas en echolood.

(a) Radar heeft een tweeledig doel, nl. zowel het voorkomen van aanvaringen als het voorkomen van strandingen en dergelijke. Als hulpmiddel ter voorkoming van aanvaringen dient radar niet slechts voor de veiligheid van eigen schip, doch tevens voor die van de overige scheepvaart. Uit dien hoofde werd de toepasselijkheid van de verplichting zo ruim mogelijk gesteld, nl. voor *alle* reizen en voor *alle* schepen van 1600 ton en meer. De 1600 tons grens is in feite een compromis, geboren uit het verzet van verschillende bij het verdrag aangesloten landen om de 500 tons grens te aanvaarden. De lagere tonnagengrens zou namelijk een te zware eis betekenen voor vooral kleinere schepen, die thans zonder radar dienst doen in regionale of lokale zeegebieden, waar de zicht- en navigatorische omstandigheden te allen tijde zodanig zijn dat navigatie zonder radar geen gevaren oplevert.

Hoewel een verplichting tot het gebruik van radar in de nationale voorschriften nog niet bestaat, is een groot deel van de Nederlandse schepen van 500 ton en meer uitgerust met dit hulpmiddel.

(c) De verplichting ten aanzien van het voeren van een gyrokompas werd uit praktische overwegingen beperkt gehouden tot alle, dus ook bestaande schepen van 1600 ton en meer. De meeste schepen van die grootte zijn nl. reeds uitge-

rust met een dergelijk instrument terwijl dit, internationaal gezien, met kleinere schepen lang niet het geval is. Installatie op kleinere schepen kan dikwijls een te kostbare belasting betekenen. Het voordeel van een gyrokompas is dat het niet, zoals een magnetisch kompas, door magnetische invloeden van buitenaf, bij voorbeeld veroorzaakt door de lading, grote afwijkingen kan gaan vertonen, hetgeen uiteraard vooral belangrijk is voor het houden van de juiste koers. De vrijstellingsclausule in deze paragraaf werd vooral op aandringen der Scandinavische landen ingevoerd in verband met het grote aantal veerboten groter dan 1600 ton dat intercontinentale verbindingen onderhoudt, doch niet is uitgerust met een gyrokompas.

In de Nederlandse voorschriften mag op schepen van 200 ton en meer één van de twee verplichte kompassen bestaan uit een gyrokompas.

(d) Het echolood wordt verplicht gesteld voor nieuwe schepen van 500 ton en meer.

Onze huidige nationale voorschriften (Schepenbesluit 1965, artikel 97, zesde lid, onder a) eisen aan boord van alle schepen een lodingsstoel geschikt om diepten tot ten minste 100 vadem te meten, behoudens voor schepen die een beperkt gebied bevaren, waar een zwaarlod met gemerkte lijn afhankelijk van de diepten der bevaren wateren mag worden gebruikt. De meeste Nederlandse schepen zijn echter uitgerust met een echolood.

(e) De clausule onder (e) werd in het nieuwe voorschrift opgenomen ten einde te voorkomen, dat bij gebrek aan onderdelen of het niet beschikbaar zijn van specialisten om reparaties te verrichten een schip bij defecten wordt opgehouden. De instrumenten hierboven bedoeld zijn immers hulpmiddelen bij de navigatie zonder welke nog met voldoende veiligheid kan worden genavigeerd.

De reden dat deze clausule niet van toepassing is op de radioringzoekers vermeld onder (b) van dit voorschrift is, dat dit apparaat van wezenlijk belang is voor het redden van mensenlevens op zee van in nood verkerende schepen.

Voorschrift 19

Het in toenemende mate bezigen van een automatische stuurinrichting aan boord, maakte het noodzakelijk om ter voorkoming van stranding en aanvaring zekere voorschriften op te stellen, die de mogelijkheid tot onmiddellijk menselijk ingrijpen bij gevaarssituaties waarborgen. Met dit doel voor ogen werd dit nieuwe Voorschrift 19 ontworpen.

Voorschrift 20

Ook dit voorschrift beoogt vooral het voorkomen van strandingen of aan de grond lopen. Rekening is gehouden met de mogelijkheid dat van een traject wordt afgeweken, waardoor het niet altijd mogelijk is direct over de juiste gegevens omtrent de nieuwe route te beschikken. De verplichting heeft derhalve slechts betrekking op een voorgenomen reis.

Resolutie A. 174 (VI) (1969)

Deze resolutie bestaat uit 8 bijlagen. Ter toelichting daarvan kan het volgende worden opgemerkt.

Bijlage I

De wijziging in deze bijlage heeft betrekking op een verhoging van het aantal brandweeruitrustingen op vrachtschepen van één tot twee, waartoe Voorschrift 65 van Hoofdstuk II van het verdrag wordt gewijzigd. De reden van deze verhoging is het feit dat bij de aanwezigheid van één uitrusting de persoon, die hiermee uitgerust is, geen hulp kan worden geboden als hij zelf in moeilijkheden komt te verkeren.

De gescheiden opberging der beide uitrustingen biedt een grotere kans op het gebruik van één van de uitrustingen als de andere niet meer bereikbaar is.

In het Schepenbesluit 1965 (art. 27 van bijlage VI) zijn reeds twee uitrustingen voorgeschreven voor alle schepen, geen passagiersschepen zijnde, van 500 brt en meer. Ook de gescheiden opberging is reeds in het derde lid van genoemd artikel voorgeschreven.

Bijlage II

In Voorschrift 21 van Hoofdstuk III van het verdrag wordt de lichtsterkte van de zelfontbrandende lichten van reddingsboeien gewijzigd van 3,5 lumen in 2 candela. In de eerste plaats betekent deze wijziging een zevenvoudige vergroting van lichtsterkte, waardoor de kans van gezien te worden, de overlevingskans van de drenkeling dus, aanzienlijk wordt vergroot. De te gebruiken eenheid is in overeenstemming gebracht met de gangbare eenheid zoals die wordt gebezigd door andere internationale organisaties (o.a. ISO en ICAO) en geeft ook een juistere interpretatie van het begrip lichtsterkte aan, wat vooral van belang is voor de keuringsinstanties.

Het huidige artikel 81, derde lid, van het Schepenbesluit 1965 geeft nog een lichtsterkte van 3,5 lumen aan. Hoewel dit nog dient te worden aangepast, worden de laatste twee jaar nieuwe lichten in ons land slechts goedgekeurd als zij voldoen aan het gewijzigde criterium.

De wijzigingen in Voorschrift 22 van Hoofdstuk III van het verdrag leggen meer de nadruk op de eigenschappen die een redding gordel dient te bezitten om een bewusteloze drenkeling veilig drijvende te houden dan op de technische details. Geen minimum drijfvermogen is meer opgenomen omdat de goede werking van de gordel in de eerste plaats afhankelijk is van het ontwerp.

Opgemerkt moge worden dat reeds eerder door de Algemene Vergadering der IMCO (Res. A. 169 (ES.IV) d.d. 28 november 1968) een aanbeveling werd aangenomen, waarin de beproevingsprocedures voor redding gordels werden neergelegd. Deze aanbeveling dient in feite als één geheel met het gewijzigde voorschrift te worden gezien.

Bijlagen III en IV

Deze bijlagen hebben betrekking op de wijziging van een aantal voorschriften van Hoofdstuk IV van het verdrag (Radiotelegrafie en Radio-telefonie). De in de Voorschriften 2, 9, 13 en 15 van genoemd hoofdstuk aangebrachte wijzigingen beogen de tekst in overeenstemming te brengen met de gewijzigde bepalingen van het Radio Reglement (Radio Regulations Genève 1959) zoals deze op de in 1967 gehouden World Administrative Radio Conference te Genève werden overeengekomen.

Bijlage V

In deze bijlage worden wijzigingen voorgesteld in Voorschrift 11 van Hoofdstuk IV en Voorschrift 12 van Hoofdstuk V van het verdrag. Schepen van 1600 brt. en groter zijn volgens het verdrag slechts verplicht om een radiotelegrafie-installatie aan boord te hebben en een radiatorrichtingzoekers werkend in de radiotelegrafiebanden. Met de verplichting om homing apparatuur op de radiotelefonienoodfrequentie aan boord te hebben zijn de middelen geïntroduceerd waarmee in nood verkerenden, die slechts op de radiotelefonienoodgolf kunnen zenden (kleinere schepen nood-radiobakens en eventueel draagbare radioapparatuur in reddingmiddelen) sneller kunnen worden opgespoord. Dit is vastgelegd in het nieuwe Voorschrift 12 van Hoofdstuk V.

De technische en vooral de operationele eisen voor deze apparatuur, die als een belangrijke bijdrage aan de verhoging van de beveiliging van mensenlevens op zee mag worden beschouwd, zijn in het verdrag opgenomen in Voorschrift 11 van Hoofdstuk IV.

Het zou gewenst zijn, dat ook schepen kleiner dan 1600 brt. met een dergelijke apparatuur zouden zijn uitgerust. Aangezien het echter technisch moeilijk is de richtingszin van deze

apparatuur op kleinere schepen voldoende betrouwbaar te maken, werd voorschrijd van een voorschrift afgezien. Het doen van een aanbeveling terzake wordt in het kader van de IMCO nog nader overwogen.

Bijlage VI

Bij de goedkeuring van de herziene versie van het Internationaal Seinboek door de IMCO werd tevens aanbevolen dit boek verplicht te stellen voor alle schepen waarvoor het aan boord hebben van een radioverbindinginstallatie vereist is.

Bij de huidige wijziging is bovenbedoelde aanbeveling van de IMCO omgezet in een bindend voorschrift.

Waar schepen van 300 brt. en groter op internationale reizen uitgerust dienen te zijn met radioverbindingmiddelen volgens het verdrag (Hoofdstuk IV, Voorschrift 3 en 4), betekent de onderhavige verdragswijziging dat het Seinboek voor dezelfde categorie van schepen verplicht wordt gesteld. Het Schepenbesluit 1965 (artikel 98, derde lid) schrijft reeds een dergelijke verplichting voor alle schepen van 150 brt. en meer voor, aangezien vanaf 150 brt. het verdrag en ook genoemd besluit een dagseinlamp voorschrijven. Het Internationaal Seinboek is namelijk niet alleen geschikt om te worden toegepast bij gebruik van radio en seinvlaggen, maar ook bij gebruik van de dagseinlamp.

Bijlagen VII en VIII

Als gevolg van de aanvaarding door de Algemene Vergadering van de IMCO van Resolutie A. 146 (IV) inhoudende het verplicht stellen van uitrusting met radar, gyrokompas en echolood voor bepaalde categorieën van schepen, zijn deze instrumenten thans bij de wijzigingen in bijlage VII van de onderhavige resolutie aan de betreffende voorschriften omtrent onderzoek der uitrusting toegevoegd. Daarbij heeft men het principe aangenomen dat echolood en gyrokompas op vrachtschepen slechts aan een tweejarig onderzoek behoeven te worden onderworpen. Deze instrumenten zullen daarom in Voorschrift 8 van Hoofdstuk I worden vermeld (onderzoek éénmaal in de 24 maanden).

Inspectie van radar daarentegen werd ook voor vrachtschepen éénmaal per 12 maanden wenselijk geacht. Een ander heeft tevens tot gevolg, dat in bijlage VIII bij deze resolutie:

gyrokompas, echolood en radar werden opgenomen in het Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, dat slechts 12 maanden geldig is;

gyrokompas en echolood werden opgenomen in het uitrustingscertificaat voor vrachtschepen, dat 24 maanden geldig is, terwijl

radar voor vrachtschepen in het radiotelegrafie-veiligheids-certificaat werd opgenomen, dat wederom 12 maanden geldig is. Voor reactorschepen werden alle drie de instrumenten opgenomen in het Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen en voor vrachtschepen aangezien beide certificaten slechts een geldigheidsduur van 12 maanden hebben.

Tot slot zij nog vermeld, dat als voortvloeisel uit de wijziging van Voorschrift 12 van Hoofdstuk V van het verdrag als vermeld in bijlage V van de onderhavige resolutie, in de betreffende certificaten (Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, radiotelegrafie-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen, en de beide certificaten voor reactorschepen) de vraag dient te worden beantwoord of een homing apparatuur aanwezig is.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

R. J. H. KRUISINGA.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

B. W. BIESHEUVEL.