

Vergaderjaar 1984–1985

**18 662 (R 1268)**

## **Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), 1970; Genève, 30 oktober 1970**

**Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 15 oktober 1984. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een of beide Kamer of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven op uiterlijk 14 november 1984.

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste Kamer en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 3 oktober 1984

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet en het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden<sup>1</sup>, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 30 oktober 1970 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende de huisvesting van de bemanning van schepen (aanvullende bepalingen), 1970 (Verdrag nr. 133 aangenomen voor de Internationale Arbeidsconferentie in haar vijfenvijftigste zitting) (Trb. 1972, 49)<sup>2</sup>.

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

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneur van de Nederlandse Antillen is verzocht hogerge-noemde stukken op 15 oktober 1984 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen.

De Gevolmachtigde Minister van de Nederlandse Antillen is van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
H. van den Broek

<sup>1</sup> Art. 91, (1), add. art. XXI, GW.; Art. 61, (3), GW. 1972, en Art. 24 Statuut.

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

## Algemeen

De tekst van het op 30 oktober 1970 te Genève aangenomen Verdrag nr. 133 (Trb. 1972, 49, zie ook laatstelijk Trb. 1981, 63) werd op 28 februari 1973 door de Minister van Buitenlandse Zaken aangeboden aan de beide Kamers van de Staten-Generaal en aan de Staten van de Nederlandse Antillen (Kamerstukken II 1972/73, 12 291 (R 892)). dit ter voldoening aan de verplichting, vervat in artikel 19, vijfde lid, onder b, van het Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie (Stb. I, 283).

Bij de aanbieding in 1973 heeft de regering medegedeeld, dat enige aanpassingen in het Schepelingenbesluit (Stb. 1937, 242) dienden te worden aangebracht, alvorens het Verdrag zou kunnen worden bekrachtigd. Deze aanpassingen zijn inmiddels aangebracht bij Besluit van 12 augustus 1980, houdende wijziging van het Schepelingenbesluit (Stb. 461).

Het Schepelingenbesluit is daarop met ingang van 1 augustus 1983 in werking getreden, zij het met uitzondering van artikel 51 (Stb. 371).

Het besluit van 12 augustus 1980 is inmiddels gevolgd door het besluit van 22 juli 1983 (Stb. 371) waarin enerzijds de gebruikte formuleringen werden verduidelijkt en anderzijds nauwere aansluiting werd gezocht bij de voorschriften van het Verdrag.

Door het bepaalde in artikel 15 maakt het een groot verschil uit of de bekrachtiging plaats vindt vóór, dan wel na de inwerkingtreding van het Verdrag (dat momenteel nog niet in werking getreden is). Bekrachtigt het Koninkrijk namelijk na de inwerkingtreding, dan wordt de bekrachtiging zes maanden nadien verbindend; wordt echter vóór de inwerkingtreding bekrachtigd, dan wordt de bekrachtiging pas twaalf maanden na de inwerkingtreding – zoals uiteengezet in de voorlaatste alinea bij de artikels-gewijze toelichting – verbindend.

Het Verdrag treedt immers in werking twaalf maanden na de datum waarop de bekrachtigingen van twaalf leden zijn geregistreerd, die ieder méér dan één miljoen ton aan scheepsruimte bezitten, met dien verstande dat ten minste vier van hen ieder ten minste twee miljoen ton aan scheepsruimte dienen te bezitten.

Naast het Verdrag werden op 28 februari 1973 ook de teksten aangeboden van de IAO-Aanbeveling 140 betreffende airconditioning in de verblijven van de bemanning en in bepaalde andere ruimten aan boord van schepen en van de IAO-Aanbeveling 141 betreffende de bestrijding van geluidshinder in de verblijven van de bemanning en de werkruimten aan boord van schepen (Trb. 1972, 83). De regering is voornemens, voor zover mogelijk en uitvoerbaar, beide aanbevelingen uit te voeren. In het kader van de uitvoering van Aanbeveling 141 wordt momenteel wetenschappelijk onderzoek naar de geluidshinder aan boord van schepen verricht bij het Maritiem Research Instituut Nederland. De resultaten van dit onderzoek kunnen worden benut bij het opstellen van normen op dit gebied.

## Het Verdrag

Het Verdrag beoogt deels verzwaring, deels aanvulling van de normen vervat in het op 18 juni 1949 te Genève tot stand gekomen Verdrag (Nr. 92) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien) 1949 (laatstelijk Trb. 1982, 25), dat op 17 juni 1958 door het Koninkrijk werd bekrachtigd voor Nederland (Trb. 1958, 85).

De verzwaring of aanvulling van de normen ten opzichte van Verdrag Nr. 92 betreft onder meer de volgende onderwerpen: de inschakeling van de organisaties van reders en van die van zeevarenden bij de uitvoering van het Verdrag; de slaapverblijven (vloeroppervlak per persoon, maximum aantal personen per verblijf, breedte van de slaappleats); de eetverblijven (vloeroppervlak per persoon, vereiste voorzieningen); de recreatieruimten

(functie en inrichting); de sanitaire voorzieningen (maximum aantal personen per voorziening, voorhanden zijn van badkamers); het wassen, drogen en strijken van kleding (ruimten en apparatuur); afzonderlijke sanitaire en kleedinrichtingen voor het personeel van dek- en machinekamerdiensten; de stahoogte in de verblijven en normen voor dag- en kunstlicht (vast te stellen door de bevoegde instantie).

#### *Artikel 1*

Het Verdrag is van toepassing op zeeschepen – passagiers- en vrachtschepen – die 1000 Bruto Register Ton (BRT) of meer meten. Voor zover zulks redelijk en uitvoerbaar is, is het Verdrag ook van toepassing op zulke schepen tussen de 200 en 1000 BRT. Het Verdrag is niet van toepassing op zeilschepen, vissersschepen, draagvleugelboten en luchtkussenvaartuigen.

In tegenstelling tot het Verdrag No. 92, is het Verdrag ook van toepassing op zeesleepboten, voorzover dit redelijk en uitvoerbaar is. In de Nederlandse wetgeving vallen sleepboten in beginsel onder de algemene regeling, neergelegd in het Schepelingenbesluit. Slechts op enkele onderdelen van ondergeschikte aard is voorzien in lichtere normen voor sleepboten.

#### *Artikel 3*

Bij het Verdrag, genoemd onder a, van het hier aan de orde zijnde artikel 3 is, zoals vermeld, het Koninkrijk reeds partij.

#### *Artikel 4*

##### *Eerste lid*

Voor Nederland geschiedt uitvoering van het Verdrag door middel van het hiervoor genoemde Schepelingenbesluit, dat van toepassing is op Nederlandse zeeschepen, als bedoeld in artikel 311 van het Wetboek van Koophandel.

##### *Tweede lid*

###### *onder (a)*

De hiervoor genoemde besluiten tot wijziging van het Schepelingenbesluit bevatten, zoals gebruikelijk, de opdracht tot publikatie van het besluit in het Staatsblad.

###### *onder (b)*

De reder is rechtstreeks verantwoordelijk voor de verblijven van de schepeling aan boord (Wetboek van Koophandel, artikel 407, eerste lid); de kapitein is indirect verantwoordelijk voor de bemanningsverblijven, aangezien hij niet mag uitvaren zonder een schriftelijke verklaring van de Scheepvaartinspectie (zogenoemd certificaat voor de verblijven) dat de verblijven van de bemanning voldoen aan de eisen van het Schepelingenbesluit (Wetboek van Koophandel, artikel 407, vijfde lid). Bovendien is de kapitein verantwoordelijk voor het verhelpen van tijdens de reis ontstane defecten aan de inrichtingen van de bemanningsverblijven (Schepelingenbesluit, artikel 64) en voor de reinheid van die verblijven (zelfde besluit, artikel 63).

###### *onder (c)*

Overtredingen van de bepalingen van het Schepelingenbesluit zijn strafbaar gesteld bij de Schepenwet (Stb. 1909, 219) (artikel 66, in samenhang met het Schepenbesluit (Stb. 1965, 367), artikel 64, eerste lid).

onder (d)

Het toezicht op de naleving van de bepalingen van het Schepelingenbesluit geschiedt door de Scheepvaartinspectie – ingesteld bij de Schepenwet (artikel 10) en belast met het hier bedoelde toezicht bij diezelfde wet (artikel 63 – in samenhang met het Schepenbesluit, met name artikel 64 van dat besluit).

onder (e)

Het is in Nederland gebruikelijk belanghebbenden te horen bij wijziging van wetgeving op het gebied van de scheepvaart. Overwogen wordt, een aparte bepaling met betrekking tot raadpleging van de representatieve organisaties van reders en van zeevarenden op te nemen in de voorbereiding zijnde Zeeschepenwet.

#### *Artikelen 5 en 7*

Verzwaring van eisen is aangebracht met betrekking tot de slaapverblijven, waarbij onder andere de ruimte per persoon is vergroot en het maximaal toelaatbare aantal personen per verblijf aan boord van vrachtschepen is verlaagd. Verder zijn in artikel 7 nu ook eisen opgenomen voor recreatieruimten.

#### *Artikel 8*

Inzake de sanitaire inrichtingen zijn zwaardere eisen opgenomen, waarbij het maximum aantal personen, waarvoor een sanitaire voorziening bestemd mag zijn, is verlaagd. Voorts zijn nadere eisen gesteld aan de uitrusting van de ruimten voor het wassen, drogen en strijken van kleding.

#### *Artikel 10*

Waar het Verdrag als hoofdregel, 1,98 meter voorschrijft, wordt in het Schepelingenbesluit de minimumhoogte van de verblijven gesteld op 2 meter (art. 49, negende lid). Het Verdrag staat een zekere, niet nader gespecificeerde vermindering toe. In het Schepelingenbesluit is die vermindering ingevuld door de bepaling dat onder omstandigheden toestemming kan worden gegeven voor een stahoogte van 1,90 meter.

#### *Artikel 11*

De bevoegde autoriteit, genoemd in het vijfde lid, is in Nederland de Scheepvaartinspectie. Deze beoordeelt per geval dag- en kunstlicht in de bemanningsverblijven.

#### *Artikelen 14 t/m 21*

Deze artikelen bevatten de gebruikelijke slotbepalingen. Artikel 15 bepaalt, dat het Verdrag in werking zal treden twaalf maanden na de bekrachtiging door twaalf landen, waarvan vier met ieder een scheepstonnage van ten minste twee miljoen BRT en acht landen met ieder een scheepstonnage van meer dan één miljoen BRT. Bekrachtiging door landen met een scheepstonnage van één miljoen BRT of minder telt niet mee voor de inwerkingtreding. Ten tijde van de voorbereiding van deze nota was de situatie als volgt: vijftien bekrachtigingen waren geregistreerd; negen bekrachtigingen daarvan zijn afkomstig van staten met een scheepstonnage van meer dan twee miljoen BRT. De overige zes bekrachtigingen betreffen staten die een scheepstonnage van minder dan een miljoen BRT bezitten. Nederland bezit een scheepstonnage van meer dan twee miljoen BRT. Uitgaande van die situatie is na het deponeren van de akte van bekrachtiging door het Koninkrijk nog bekrachtiging nodig door twee staten met een scheepstonnage van elk méér dan een miljoen BRT.

De regering van de Nederlandse Antillen acht medegelding van het Verdrag voor haar land niet wenselijk, alvorens zij de administratief-technische werking van het Verdrag in de praktijk heeft kunnen toetsen. Daar het echter mogelijk is, dat in een later stadium medegelding voor de Nederlandse Antillen wel wenselijk wordt geacht, wordt de goedkeuring van het Verdrag voor het gehele Koninkrijk gevraagd. Op grond van het voorgaande zal het Verdrag voorshands voor wat betreft het Koninkrijk alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
J. de Koning

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
W. F. van Eekelen