

Vergaderjaar 1987–1988

20 517 (R 1349)

Opzegging van het op 17 juni 1960 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee

Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 12 april 1988. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een of beide Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer dan wel de Gevolmachtigde Minister van de Nederlandse Antillen of van Aruba te kennen worden gegeven uiterlijk op 12 mei 1988.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

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

's-Gravenhage, 31 maart 1988

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet en het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden¹, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het voornemen tot opzegging 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 (Trb. 1961, 84 en 1963, 89)².

Een toelichtende nota met betrekking tot het voornemen tot opzegging van het Verdrag gelieve u hiernevens aan te treffen.

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneurs van de Nederlandse Antillen en van Aruba is verzocht hogergenoemde stukken op 12-4-1988 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen en de Staten van Aruba.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. van den Broek

¹ Art. 91, (1), add.art. XXI, GW; Art. 64, jo. Art. 61, (3), GW 1972, en Art. 24 Statuut.

² Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

TOELICHTENDE NOTA

Algemeen

Het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1960 (Trb. 1961, 84; 1963, 89 en laatstelijk Trb. 1979, 127) (verder te noemen: SOLAS 60), is onder auspiciën van de IMCO, tegenwoordig de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) op 17 juni 1960 tot stand gekomen.

Het verdrag is bij Rijkswet van 25 juli 1964 (Stb. 323) voor het gehele Koninkrijk goedgekeurd, waarna op 16 oktober 1964 de akte van aanvaarding bij de depositaris is neergelegd.

Sinds het van kracht worden van het verdrag op 25 mei 1965 heeft de IMO een aantal wijzigingen voorbereid. Deze wijzigingen zijn echter, doordat het benodigde aantal aanvaardingen niet werd bereikt, nooit in werking getreden.

Tijdens de achtste vergadering in november 1973 nam de Algemene Vergadering van de IMO Resolutie A 304 (VIII) aan, waarin werd vastgelegd dat een Internationale Conferentie zou worden gehouden teneinde te komen tot een nieuw verdrag dat het verdrag van 1960 zou moeten vervangen. Dit verdrag, het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (Trb. 1976, 157; 1977, 77 en laatstelijk Trb. 1986, 51) (hierna te noemen: SOLAS 74), kwam op 1 november 1974 tot stand. Krachtens artikel VI van dit verdrag vervangt en beëindigt het verdrag voor de Verdragsluitende Regeringen onderling SOLAS 60. Het Koninkrijk is op 10 juli 1978 tot SOLAS 74 toegetreden. Het verdrag is op 25 mei 1980 van kracht geworden.

SOLAS 74 is, mede ten gevolge van de voortgang van de techniek en de steeds hogere eisen die aan de veiligheid aan boord van schepen worden gesteld, regelmatig gewijzigd.

De nationale wetgeving

Het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367) is bij koninklijke besluiten van 11 oktober 1973 (Stb. 532) en van 23 mei 1977 (Stb. 428) aan de voorschriften van SOLAS 74 aangepast.

Tevens is in de nationale wetgeving uitvoering gegeven aan de wijzigingen van SOLAS 74. Dit is laatstelijk gebeurd bij koninklijk besluit van 9 april 1987 (Stb. 193). Deze wijziging betreft de aanpassing van het Schepenbesluit 1965 aan de wijzigingen van een aantal hoofdstukken van de Bijlage bij het verdrag (de 1983-amendementen (Trb. 1985, 155)).

Redenen voor opzeggen van SOLAS 60

In aanvulling op SOLAS 74 is het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (Trb. 1978, 189) (hierna te noemen: Protocol van 78) gesloten.

Het Koninkrijk is op 8 juli 1980 tot het Protocol van 78 toegetreden. Het Protocol is op 1 mei 1981 van kracht geworden.

Artikel II van het Protocol van 78 bevat een niet-begunstigingsclausule. Ingevolge dit artikel dienen de partijen bij het Protocol van 78 ten aanzien van schepen van landen die niet partij zijn bij SOLAS 74 en dit Protocol, waar nodig, de voorschriften van het Verdrag en het Verdrag van 78 toe te passen, ten einde te verzekeren dat zodanige schepen geen gunstiger behandeling ontvangen.

Het toepassen van deze bepaling kan conflictsituatie ten gevolge hebben. Te denken valt aan een situatie waarin een schip dat de vlag voert van een land dat geen partij is bij SOLAS 74 doch wel bij SOLAS 60, in een Nederlandse haven wordt geïnspecteerd. Ingevolge het

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

gestelde in artikel II van het Protocol van 78 moeten enerzijds door Nederland bij zulk een inspectie de normen van SOLAS 74 en van het Protocol van 78 worden toegepast op een zodanige wijze dat dat schip, in vergelijking met schepen waarop SOLAS 74 en het Protocol van 78 wel van toepassing zijn, niet wordt «beoordeeld». Anderzijds kan door de vlaggestaat worden gesteld dat in dat geval tussen Nederland, als havenstaat, en de vlaggestaat de bepalingen van SOLAS 60 bindend zijn.

Tot nog toe hebben zich bij inspecties van schepen die de vlag voeren van een land, alleen partij bij SOLAS 60, noch in Nederland, noch in omringende landen, problemen voorgedaan. Echter, het opzeggen van SOLAS 60 voorkomt dat de Nederlandse overheid in bovenstaande tegenstrijdige situatie geraakt.

Bovendien heeft SOLAS 74 inmiddels een aantal ingrijpende wijzigingen ondergaan. De bepalingen van SOLAS 60 zijn ten opzichte van de huidige voorschriften zodanig verouderd dat het partij blijven bij dat verdrag geen wezenlijke bijdrage meer levert aan de veiligheid van mensenlevens aan boord van schepen.

Hierboven zijn de redenen aangegeven waarom opzegging van SOLAS 60 wenselijk wordt geacht. Dat het voornemen tot opzegging van SOLAS 60 niet samen met de goedkeuring van SOLAS 74 of van het Protocol van 78 bij het parlement aanhangig is gemaakt, ligt in het feit dat er toentertijd nog te weinig landen bij SOLAS 74 partij waren. De opzegging van SOLAS 60 zou dan tot gevolg hebben gehad dat er met een groot aantal landen geen verdragssituatie meer zou bestaan. Dit bezwaar is thans opgeheven omdat inmiddels de meeste landen bij SOLAS 74 – en veelal ook bij het Protocol van 78 – partij zijn geworden.

Tussen de deelnemende landen bij het Memorandum van overeenstemming inzake havenstaatcontrole¹ (Trb. 1982, 59) is tijdens de negende zitting van het Port State Control Committee, op 14 en 15 oktober 1986 te Helsinki, de vraag besproken of de deelnemende landen bij het Memorandum SOLAS 60 zouden moeten opzeggen. De deelnemende landen waren echter van mening dat de nationale regeringen individueel dienen te beslissen of een verdrag, in casu SOLAS 60, zou moeten worden opgezegd.

Voor het Koninkrijk heeft dit, mede gezien het bovenstaande, geleid tot het voornemen SOLAS 60 op te zeggen.

Van de overige deelnemende landen hebben de delegaties van West-Duitsland, Frankrijk en Denemarken op deze negende vergadering medegedeeld dat hun regeringen eveneens voornemens zijn SOLAS 60 op te zeggen. Tot nog toe hebben Argentinië (5 december 1980) en Bulgarije (17 januari 1985) SOLAS 60 opgezegd.

Gevolgen van opzegging van SOLAS 60 voor Nederlandse schepen

Tussen het Koninkrijk en de landen alleen partij bij SOLAS 60 (een lijst van deze landen is opgenomen in een Bijlage bij deze toelichtende nota) zal, nadat de opzegging van dit verdrag voor het Koninkrijk van kracht is geworden, geen verdragssituatie meer bestaan betreffende de voorschriften van SOLAS 60. Echter, verwacht mag worden dat dit geen problemen zal opleveren voor Nederlandse schepen die een haven van een land, alleen partij bij SOLAS 60, binnenlopen.

Eventuele inspecties van Nederlandse schepen in die haven zullen dan immers worden uitgevoerd op grond van de voorschriften van SOLAS 60, terwijl schepen die de Nederlandse vlag voeren voldoen aan de strengere normen van SOLAS 74, zodat deze inspecties voor Nederlandse schepen geen nadelige gevolgen zullen hebben.

¹ De deelnemende landen zijn: België, Denemarken, Finland, Frankrijk, West-Duitsland, Griekenland, Ierland, Italië, Nederland, Noorwegen, Portugal, Spanje, Zweden, Verenigd Koninkrijk en Noord-Ierland.

Het van kracht worden van de opzegging van SOLAS 60

Op grond van artikel XII van SOLAS 60 wordt een opzegging van kracht één jaar nadat de kennisgeving daartoe door de IMO is ontvangen. Het ligt echter in de bedoeling om voor het Koninkrijk gebruik te maken van de in artikel XII geboden mogelijkheid de opzegging op een later tijdstip van kracht te laten worden, en wel per 1 januari 1990.

Op deze wijze worden de circa 30 landen die alleen partij zijn bij SOLAS 60 vroegtijdig, via de IMO, met het voornemen tot opzegging bekend gemaakt, zodat zij met de gewijzigde situatie rekening kunnen houden.

Mogelijk is dit voor deze landen ook een aansporing om alsnog toe te treden tot SOLAS 74, hetgeen een gunstige invloed zal hebben op de veiligheid van de mondiale scheepvaart.

Positie van het Koninkrijk

De goedkeuring van het voornemen tot opzegging van SOLAS 60 wordt gevraagd voor het gehele Koninkrijk.

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

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
P. R. H. M. van der Linden

Birma
Cuba
Equatoriaal-Guinee
Gambia
Haïti
Irak
Iran
Ivoorkust
Zuid-Jemen
Kambodja
Kenya
Madagascar
Marokko
Mauritanië
Nauru
Nicaragua
Nieuw-Zeeland
Oostenrijk
Paraguay
Senegal
Seychellen
Somalië
Syrië
Vietnam
West-Samoa
Zaire
Zambia