

Vergaderjaar 1988–1989

**21 044 (R1364)**

## **Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen met Bijlage; Torremolinos, 2 april 1977**

### **Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 1 maart 1989. 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 31 maart 1989.

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

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

's-Gravenhage, 17 februari 1989

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 2 april 1977 te Torremolinos tot stand gekomen Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977, met Bijlage (Trb. 1980, 139).<sup>2</sup>

Een toelichtende nota bij 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 1 maart 1989 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

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

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

S-LVV  
S-IZ

## TOELICHTENDE NOTA

### Inleiding

Het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977 (Trb. 1980, 139) is tot stand gekomen tijdens de Internationale Conferentie die van 7 maart tot en met 2 april 1977 onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO; destijds Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) geheten) in Torremolinos werd gehouden.

Aan een verdrag betreffende de veiligheid van vissersvaartuigen bestond behoefte, omdat in het merendeel van de bestaande verdragen op het gebied van de koopvaardij, waarin onder meer de bemanning, de veiligheid van schepen, de werkomstandigheden en de uitwatering zijn geregeld, de vissersvaartuigen vanwege hun specifiek karakter zijn uitgezonderd.

Reeds tijdens de Internationale Conferentie ter opstelling van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960 (Trb. 1961, 84; verder te noemen: SOLAS 60) werd in een drietal aanbevelingen de aandacht gevestigd op de veiligheid van vissersvaartuigen. In de daaropvolgende jaren vond onderzoek plaats naar de veiligheid van vissersvaartuigen, waarna vervolgens werd bezien of SOLAS 60 zodanig kon worden gewijzigd dat het verdrag in zijn geheel van toepassing kon worden op vissersvaartuigen. Toen dit niet mogelijk bleek, werd met de voorbereiding van een afzonderlijk veiligheidsverdrag voor vissersvaartuigen begonnen, wat uiteindelijk geresulteerd heeft in het onderhavige verdrag.

Bij de totstandkoming van het Verdrag is de Koninkrijksdelegatie nauw betrokken geweest. De delegatie bestond uit vertegenwoordigers van de overheid en het bedrijfsleven, te weten de Stichting van de Nederlandse Visserij en de Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland (Cebosine).

### De inhoud van het Verdrag

De basisrechten en -verplichtingen zijn in het Verdrag zelf neergelegd alsmede in de Voorschriften 1 en 3 tot en met 11 van de Bijlage. De tot uitvoering van het Verdrag dienende omschrijvingen en technische bepalingen zijn opgenomen in de overige Voorschriften van de Bijlage en de daarbij behorende Aanhangsels.

In *artikel 3* wordt het Verdrag van toepassing verklaard op zeegaande vissersvaartuigen die gerechtigd zijn de vlag te voeren van een Staat die Partij is bij dit Verdrag. In de Voorschriften 1 en 2 van de Bijlage wordt het Verdrag van toepassing verklaard op nieuwe vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer. Voorschrift 2 geeft aan welke vissersvaartuigen als nieuw beschouwd moeten worden.

De bepaling van *artikel 6* heeft ten doel Partijen van elkaars uitvoeringswetgeving en certificaten op de hoogte te doen zijn. In het licht hiervan dient ook de onder letter b genoemde bepaling te worden gezien.

*Artikel 8* verzekert dat het Verdrag geen afbreuk doet aan de codificatie en ontwikkeling van het zeerecht in het kader van de VN-Zeerechtconferentie. Deze bepaling moet worden gezien tegen de achtergrond dat ten tijde van het opstellen van het Verdrag de VN-Zeerechtconferentie nog niet was afgesloten.

Het artikel bepaalt tevens dat de bepalingen van het Verdrag evenmin afbreuk doen aan aanspraken en opvattingen van Partijen met betrekking tot het zeerecht en de aard en omvang van de rechtsmacht van kuststaten en vlaggestaten. In deze bepaling mag geen erkenning worden gezien van deze eenzijdige aanspraken of opvattingen.

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.

Ingevolge *artikel 10* zal het Verdrag in werking treden twaalf maanden na de datum waarop tenminste vijftien Staten, waarvan de gezamenlijke vissersvloot qua aantal niet minder dan vijftig procent van de wereldvloot van vissersvaartuigen met een lengte van vierentwintig meter of meer vormen, bij het Verdrag partij zijn geworden. Ten tijde van het opstellen van deze toelichting (1 juni 1988) waren 16 Staten bij het Verdrag partij geworden (zie de Bijlage bij deze toelichting) met een gezamenlijke vissersvloot van 19,4 procent van de wereldvloot.

In *artikel 11* zijn de procedures vastgesteld die gevolgd dienen te worden bij wijziging van het Verdrag, de Bijlage of de daarbij behorende Aanhangsels. In navolging van onder meer het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS 74; Trb. 1976, 157, laatstelijk Trb. 1986, 51) wordt er een onderscheid gemaakt tussen de basisrechten en -verplichtingen en de tot uitvoering dienende overige Voorschriften. Zowel voor de basisverplichtingen als voor de uitvoeringsbepalingen is de wijzigingsprocedure gedetailleerd vastgelegd.

Op grond van artikel 11 treedt een wijziging van het Verdrag en van de Voorschriften 1 en 3 tot en met 11 ten aanzien van de Partijen die haar hebben aanvaard, zes maanden na de datum van aanvaarding van die Partij in werking. Deze wijziging moet aan de parlementaire goedkeuring worden onderworpen, alvorens door het Koninkrijk te kunnen worden aanvaard. Daar de overige Voorschriften vervat in de Bijlage en de Aanhangsels, zoals vermeld, slechts de uitvoering van de verdragsverplichtingen betreffen, zullen wijzigingen daarvan ingevolge additioneel artikel XXI, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet, juncto artikel 62, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet naar de tekst van 1972 geen parlementaire goedkeuring behoeven.

### **De inhoud van de Bijlage**

In de Bijlage zijn de voorschriften voor de constructie en uitrusting van vissersvaartuigen opgenomen. De voorzieningen van de Bijlage zijn, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op nieuwe vissersvaartuigen, waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt.

In *hoofdstuk I* zijn de algemene voorzieningen neergelegd. Deze hebben onder meer betrekking op de toepassing van het Verdrag, het verlenen van vrijstellingen, gelijkwaardige voorzieningen, herstellingen, het eerste en de volgende onderzoeken van het vissersvaartuig met zijn uitrusting, het uitreiken van certificaten en de geldigheidsduur daarvan. Verder worden omschrijvingen gegeven van een groot aantal begrippen die in de technische voorschriften van het Verdrag voorkomen. Veel van het bovenstaande is gebaseerd op de oorspronkelijke voorschriften van SOLAS 74 en het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966 (Trb. 1966, 275, laatstelijk Trb. 1984, 37), uiteraard aangepast aan de bedrijfsomstandigheden van het vissersvaartuig.

Aangezien bovenvermeld Uitwateringsverdrag 1966 niet van toepassing is op vissersvaartuigen, zijn in het onderhavige Verdrag, in het bijzonder in *hoofdstuk II* van de Bijlage, maatregelen ter zekerstelling van de waterdichtheid van de romp en bovenbouwen van vissersvaartuigen opgenomen. Tevens bevat dit hoofdstuk algemene voorwaarden met betrekking tot de constructie en uitrusting van vissersvaartuigen.

*Hoofdstuk III* bevat voorschriften betreffende de stabiliteit en de daarmee verband houdende zeewaardigheid. Hoewel in het IMO-Subcomité on Safety of Fishing Vessels (IMO-Subcomité inzake de veiligheid van vissersvaartuigen) een diepgaande discussie is gevoerd over internationale standaarden voor een minimum vrijboord voor vissersvaartuigen, bevat het Verdrag geen voorschriften ter zake. De reden hiervan is dat men zich op het standpunt heeft gesteld, dat het

voldoen aan de stabiliteitseisen voor vissersvaartuigen in de meeste gevallen toch zal resulteren in een voldoende vrijboord.

In *hoofdstuk IV* zijn de voorschriften omtrent machine- en elektrische installaties en tijdelijk onbemande machinekamers neergelegd. Hierbij is uitgegaan van de IMO-resolutie A 325 (IX) van 12 november 1975.

Het merendeel van de Voorschriften ten aanzien van reddingmiddelen in *hoofdstuk VII* is gebaseerd op de voorschriften van hoofdstuk III van SOLAS 74, welke zijn aangepast aan de bedrijfsomstandigheden van vissersvaartuigen. Dit geldt eveneens voor de in *hoofdstuk VIII* neergelegde Voorschriften ten aanzien van noodprocedures, appels en oefeningen.

Bij de Voorschriften betreffende de radiotelegrafie en radiotelefonie zijn de voorschriften van hoofdstuk IV van SOLAS 74 zoveel mogelijk gevolgd en daar waar nodig aangepast aan de bedrijfsomstandigheden van het vissersvaartuig.

Door op vissersvaartuigen en op koopvaardij schepen radioapparatuur te plaatsen die zoveel mogelijk aan dezelfde technische voorschriften voldoet, wordt de algehele veiligheid op zee gediend.

In *hoofdstuk X* zijn enerzijds voor veilige navigatie van SOLAS 74 (hoofdstuk V) overgenomen, anderzijds vormen de Voorschriften van hoofdstuk X een aanvulling daarop.

### **Nationale uitvoering**

Aan het Verdrag zal uitvoering worden gegeven in een op de Schepenwet (Stb. 1932, 86) berustend Vissersvaartuigenbesluit, dat thans in voorbereiding is. In dit besluit worden zowel de voorschriften uit het Verdrag als de reeds voor vissersvaartuigen bestaande bepalingen uit het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367) opgenomen.

Vooruitlopend op de totale uitvoering van het Verdrag zijn in het Schepenbesluit 1965 reeds enige voorschriften van het Verdrag overgenomen. Het betreft hier de Voorschriften van hoofdstuk X die in het Schepenbesluit 1965 als bijlage V zijn opgenomen.

Daarnaast wordt rekening gehouden met het feit dat een deel van de oorspronkelijke voorschriften van SOLAS 74 voor koopvaardij schepen inmiddels reeds een aantal malen is gewijzigd. Deze wijzigingen hielden verband met de technologische ontwikkelingen in de zeescheepvaart en met een verdere optimalisering van de veiligheid van de schepen. Waar deze gewijzigde voorschriften ook op vissersvaartuigen kunnen worden toegepast, zal hieraan in het Vissersvaartuigenbesluit uitvoering worden gegeven in plaats van aan de voorschriften van het onderhavige Verdrag, die zijn gebaseerd op de oorspronkelijke en thans verouderde voorschriften van SOLAS 74. Dit geldt met name voor de bepalingen ten aanzien van reddingmiddelen en voorzieningen alsmede radio-installaties en ten dele voor elektrische installaties. Op deze gebieden zal de nationale uitvoering dan ook afwijken van het Verdrag, waarbij echter het door het Verdrag beoogde veiligheidsniveau van vissersvaartuigen in ieder geval wordt gehandhaafd, terwijl dit op een aantal gebieden zelfs hoger komt te liggen.

### **Koninkrijkspositie**

Het Verdrag zal voor het gehele Koninkrijk gelden. Het partij worden bij het Verdrag brengt voor Aruba en de Nederlandse Antillen geen eigen uitvoeringswetgeving met zich mee, aangezien het Vissersvaartuigenbesluit, door middel waarvan uitvoering aan het Verdrag zal worden

gegeven, een algemene maatregel van Rijksbestuur zal zijn, die mede voor Aruba en de Nederlandse Antillen zal gelden.

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

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
B.-J. M. van Voorst tot Voorst

**Bijlage** bij de toelichtende nota betreffende de goedkeuring van het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977

*Staten, die op 1 januari 1989 bij het Verdrag partij waren*

Argentinië	Nigeria
België	Noorwegen
Benin	Peru
Bondsrepubliek Duitsland	Spanje
Chili	Venezuela
Democratische Republiek	Verenigd Koninkrijk
Duitsland	Yemen (noord)
Frankrijk	IJsland
Italië	