

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 7 MARS 1935.

Rapport de la Commission des Affaires Etrangères chargée d'examiner le Projet de Loi portant approbation : a) de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer signée à Londres le 31 mai 1929 et du Règlement y annexé; b) de la Convention internationale sur les lignes de charges signée à Londres le 5 juillet 1930, du protocole final et des Règles pour la détermination des lignes de charge maxima des navires de commerce.

(Voir les n^{os} 14 et 266 (session de 1933-1934) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séance du 20 juillet 1934.)

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 7 MAART 1935.

Verslag uit naam van de Commissie van Buitenlandsche Zaken belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende goedkeuring : a) van het op 31 Mei 1929 te Londen ondertekend Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee en van het erbij behoorend Reglement; b) van het op 5 Juli 1930 te Londen ondertekend Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, van het slotprotocol en van de Voorschriften voor de vaststelling van het minimum vrijboord der koopvaardij schepen.

(Zie de n^{rs} 14 en 266 (zitting 1933-1934) en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 20 Juli 1934.)

Présents : MM. DIGNEFFE, président ; BERNARD, le Baron DE DORLODOT, le Duc d'URSEL, LEYNIERS, MULLIE, ORBAN, le Baron VAN ZUYLEN, VOLCKAERT et DENS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Après le vote affirmatif donné par la Chambre des Représentants, le Sénat sera amené par son vote à accomplir un geste de la plus haute importance.

La Belgique se devait, dans le cas qui nous occupe, de ratifier sans hésitation les deux conventions en question.

Les deux Conventions qui nous sont présentées, tout en procédant d'un désir évident de promouvoir la sécurité, répondent cependant à une autre idée, tout aussi importante, qui est

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Na de goedkeurende stemming in de Kamer der Volksvertegenwoordigers zal de Senaat op zijn beurt een gebaar van het hoogste belang doen.

In dit geval was het een plicht voor België zonder aarzelen beide overeenkomsten goed te keuren.

De beide ons voorgelegde Overeenkomsten, uitgaande van den wensch de veiligheid te bevorderen, gaan evenwel van nog een andere gedachte uit, die even belangrijk is en, in de

d'éviter dans la plus grande mesure du possible qu'une industrie aussi internationale que celle de la navigation maritime se trouve entravée dans l'exercice de sa fonction essentielle par la diversité des réglementations appliquées aux navires dans les ports du monde auxquels ils sont appelés à escaler.

Il ne s'agit pas uniquement de la difficulté dans laquelle se trouve un armateur de connaître les lois et règlements de tous ces ports, mais du fait que certaines dispositions ont trait à la structure même du navire et à son équipement.

Au début, chaque pays se contentait de légiférer pour les navires battant le pavillon national. Mais petit à petit les règlements devenaient plus étendus, entraient par le menu dans certains détails de construction, posaient des exigences ayant une influence directe sur le résultat de l'exploitation du navire. Certains pays cependant se montraient plus réservés, soit qu'ils ne désiraient pas accabler leur marine marchande de charges jugées excessives, soit qu'ils différaient d'opinion sur l'efficacité des mesures adoptées à l'étranger.

Les pays qui estimaient avoir en cette matière de sécurité le coefficient le plus élevé, correspondant généralement avec le plus coûteux, voyaient d'un mauvais œil entrer dans leurs ports des concurrents à coefficient moins élevé. D'où la réaction instinctive de ne permettre l'entrée aux étrangers que s'ils répondaient aux mêmes exigences que celles imposées aux nationaux.

Ce n'aurait été qu'un demi mal s'il y avait eu moyen, dans cette notion du coefficient de sécurité, d'établir une échelle exacte de valeurs. Mais il n'en était rien. Et, comme nous le disions plus haut, des détails de construction exigés dans certains

grootste mate van het mogelijke, wil beletten dat een zoo internationaal bedrijf als de zeevaart in de uitoefening van haar voornaamste functie zou belemmerd worden door de verscheidenheid der reglementen van toepassing op de schepen in de havens die zij moeten aandoen.

Het geldt niet alleen de moeilijkheid waarin zich een reeder kan bevinden de wetten en verordeningen van al deze havens te kennen, doch het feit dat sommige bepalingen slaan op den bouw zelf van het schip en op zijn bemanning.

Vroeger bepaalde elk land er zich bij wetten te maken voor de schepen varende onder zijne vlag. Doch geleidelijk werden de verordeningen uitgebreider, traden zij in sommige bijzonderheden van scheepsbouw, stelden zij eischen die rechtstreeks hun invloed deden gelden op den uitslag van de exploitatie van het schip. Sommige landen daarentegen toonden zich minder streng, hetzij zij op hunne koopvaardij geen lasten wilden doen drukken die overdreven werden geacht, hetzij zij van meening verschilden over de doelmatigheid der in het buitenland aangenomen maatregelen.

De landen die meenden op het stuk van veiligheid het hoogste coefficient te hebben, dat over het algemeen met het duurste overeenkwam, zagen met leede oogen in hunne havens concurrenten binnenvaren met een lager coefficient. Vanwaar instinktmatige reactie tot het ontzeggen van den toegang aan vreemdelingen, zoo zij niet beantwoordden aan dezelfde eischen als die gesteld aan de inheemsche schepen.

Dit ware maar een half kwaad geweest zoo er een middel had bestaan, om, in dit begrip van veiligheidscoefficient, een juiste waardeschaal vast te stellen. Doch dit was niet het geval. En, zooals wij hooger zegden, werden sommige bijzonderheden van

pays étaient considérés comme inutiles dans d'autres, quelquefois même comme nuisibles.

Il ne suffisait pas qu'un navire fût construit en répondant aux exigences du pays que d'aucuns considéraient comme ayant le coefficient le plus élevé, il fallait encore qu'il pût répondre aux exigences d'autres pays.

Il fallait donc de toute nécessité arriver à réaliser l'uniformité.

Dans le domaine de la législation commerciale internationale, le travail de préparation de l'unification internationale a été surtout l'œuvre du Comité Maritime International. Des progrès ont été accomplis à grands pas grâce à la constitution, immédiatement après la guerre, de la International Shipping Conference (Conférence internationale des Armateurs) qui, dès sa première réunion de 1921, avait à son ordre du jour les deux conventions précitées.

Il n'y a pas de doute qu'un milieu de ce genre est éminemment compétent pour traiter de ces sujets, non seulement parce que s'y trouvent groupés les armateurs des principales contrées maritimes avec leur personnel technique et l'appui des sociétés de classification, mais également parce que ces armateurs ont eu l'expérience « *in anima vili* » en plus de leur propre législation de celle des autres pays et peuvent donc faire des rapprochements très utiles.

L'eau n'est pas le domaine naturel de l'homme. En l'affrontant il court un risque initial. Il a créé un outil pour mieux pouvoir asservir l'élément hostile : le navire. Le navire n'est lui-même qu'une création très fragile qui, plus on l'étonne ou la consolide, moins elle répond à son but qui est de transporter des hommes ou des marchandises, non seulement au point de vue économique, mais également au point de vue absolu.

La sécurité que recherchent les

scheepsbouw in sommige landen als nutteloos beschouwd, in andere, soms wel als schadelijk.

Het volstond niet dat een schip gebouwd werd overeenkomstig de eischen van een land dat sommigen beschouwden als hebbende het hoogste coefficient, het moest nog kunnen beantwoorden aan eischen van andere landen.

Het was dus volstrekt noodzakelijk tot eenvormigheid te komen.

Op het gebied der internationale handelswetgeving, ging het werk van voorbereiding der internationale eenmaking vooral uit van het Internationaal Zeevaartcomité. Groote vorderingen werden gemaakt dank zij de oprichting, na den oorlog, van de Internationaal Shipping Conference die, op de agenda harer eerste vergadering in 1921, het onderzoek van hoogerbedeelde overeenkomsten had geschreven.

Het lijdt geen twijfel dat soortgelijk midden bij uitstek bevoegd is om dergelijke vraagstukken te behandelen, niet alleen omdat daarin gegroepeerd zijn de reeders der voornaamste zeelanden met hun technisch personeel en den steun der classificatievennootschappen, doch ook omdat deze reeders de ervaring hadden *in anima vili*, buiten hun eigen wetgeving, van die der overige landen en dus nuttige vergelijkingen kunnen maken.

Het water is voor den mensch geen natuurlijk gebied. Met het te trotseeren, loopt hij een groot gevaar. Hij heeft een werktuig geschapen om het vijandelijk element beter te bedwingen : het schip. Het schip zelf is slechts een zeer broos tuig dat, hoe meer men het stut of verstevigt, hoe minder het beantwoordt aan zijn doel en wel het vervoer van menschen of goederen, niet alleen in economisch doch ook in volstrekt opzicht.

De veiligheid nagestreefd door ree-

armateurs et consommateurs doit donc se concilier avec un maximum de facilités et un minimum de frais.

D'ailleurs, le progrès humain ne s'arrête pas. Il suffit de comparer ce que représente un voyage par mer actuellement au point de vue risques, même en ne faisant pas intervenir le facteur temps, avec ce qu'il représentait à l'époque où les navires marchands ne comportaient que des voiliers.

Ne signalait-on pas que dans les 19 années qui avaient précédé le désastre du « Titanic », 9,500,000 personnes avaient traversé l'Atlantique et seulement 85 avaient perdu la vie à la suite d'accidents maritimes? De grands désastres restent évidemment et malheureusement dans l'ordre des choses possibles, et celui du « Titanic » eut un retentissement considérable, mais il convient que les choses soient considérées sous leur angle exact en évitant de se laisser entraîner par un sentiment de panique.

* *

Ce que l'on pouvait précisément objecter à la convention sur la sauvegarde des vies humaines en mer de 1914, c'est qu'elle n'avait répondu à ce sentiment et que, de ce fait, malgré que la Conférence ait tenu ses assises pendant plus de deux mois, le travail préparatoire avait été insuffisant. D'ailleurs, certaines questions relatives au compartimentage des navires à passagers n'avaient pu être déterminées et avaient été renvoyées à un comité d'experts, qui ne se réunit jamais.

Cette convention ne fut ratifiée que par la Grande Bretagne; les autres signataires ne la ratifièrent pas ou le firent avec des réserves ou sans prendre les arrêtés d'exécution nécessaires.

D'ailleurs, la guerre elle-même de-

ders en verbruikers moet dus overeenkomen met een maximum geriefelijkheid en een minimum kosten.

Overigens houdt de menselijke vooruitgang niet stil. Het volstaat te vergelijken wat een zeereis thans aan risico's oplevert, zelfs den duur niet meegerekend, met wat zij vertegenwoordigde in den tijd dat de koopvaardischepen alleen zeilbooten waren.

Wees men er niet op dat tijdens de negentien jaar die aan de ramp van de « Titanic » voorafgingen, 9,500,000 personen over den Atlantischen Oceaan waren gekomen en dat er slechts 85 het leven hadden verloren tengevolge van ongelukken op zee? Natuurlijk blijven groote rampen ongelukkig mogelijk, en deze van de « Titanic » had een aanzienlijken weerslag, maar men moet de zaken in hun juist daglicht beschouwen en zich niet door een gevoel van paniek laten meeslepen.

* *

Wat men tegen het Verdrag voor de bescherming van menschenlevens op zee kon inbrengen was juist dat het onder den invloed van dit gevoel had gestaan en daardoor, ofschoon de conferentie meer dan twee maanden vergaderde, het voorbereidend werk ontoereikend was geweest. Overigens konden zekere vraagstukken betreffende de verdeeling der reizigersbooten in waterdichte vakken niet omlijnd worden en werden zij verwezen naar een comité van deskundigen dat nooit vergaderde.

Dit Verdrag werd alleenlijk bekrachtigd door Groot-Brittannië; de andere onderteekenaars bekrachtigden het niet of deden het met voorbehoud of zonder de noodige toepassingsbesluiten te nemen.

Overigens zou de oorlog zelf het

vait montrer où le bât blessait. Le Gouvernement britannique poursuivait entretemps ses études en ce qui concernait notamment le compartimentage des navires à passagers.

Ces études furent soumises aux différents Gouvernements signataires de la convention de 1914 et firent de la part de l'armement mondial l'objet d'examens détaillés au cours de nombreuses réunions tenues par la « International Shipping Conference ».

Celle-ci, en 1921, insistait sur la nécessité d'arriver à une uniformité internationale, non seulement dans les textes, mais dans l'efficacité de l'application de ceux-ci, en vue notamment de donner leur pleine validité internationale aux certificats de sécurité, qui seraient émis pour ses nationaux par chacun des pays contractants.

C'est ainsi qu'après une sérieuse préparation cette fois, la Conférence diplomatique pour la sauvegarde de la vie humaine en mer put se réunir le 15 avril 1929.

Cinq commissions qui correspondaient aux différentes questions traitées dans la Convention furent nommées. Leur énumération permettra de se rendre aisément compte du vaste champ embrassé par la convention. C'étaient :

- 1° la construction, y compris le compartimentage des navires;
- 2° les engins de sauvetage;
- 3° la radiotélégraphie;
- 4° la sécurité de la navigation;
- 5° les certificats de sécurité.

A chacun de ces points correspond un chapitre de la Convention, respectivement les chapitres II à VI.

Les chapitres II et III (construction — engins de sauvetage) s'appliquent uniquement aux navires à passagers à propulsion mécanique lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux.

zwakke punt aantoonen. De Britsche regeering zette intusschen de studie voort wat namelijk betreft de verdeling in waterdichte vakken van de passagiersbooten.

Deze studie werd aan de verschillende regeeringen die het Verdrag van 1914 onderteekenden voorgelegd, en zij werd door de reederij van de geheele wereld grondig onderzocht op talrijke bijeenkomsten van de International Shipping Conference.

In 1921 legde deze nadruk op de noodzakelijkheid een internationale eenvormigheid te bereiken, niet alleen in de teksten, maar ook in de doelmatigheid van toepassing, namelijk om aan de veiligheidsgetuigschriften die elk verdragsluitend land voor zijn onderdanen zou uitvaardigen, de volle internationale geldigheid te verzekeren.

Zoo kon dit maal, na een ernstige voorbereiding, de diplomatieke conferentie voor de beveiliging van menschenlevens op zee vergaderen op 15 April 1929.

Vijf commissiën, overeenstemmend met de verschillende vraagstukken in het Verdrag voorzien, werden aangesteld. De opsomming zal toelaten zich rekenschap te geven van het uitgebreid gebied door het Verdrag bestreken. Het waren :

- 1° de constructie, de waterdichte indeeling der schepen inbegrepen;
- 2° de reddingsmiddelen;
- 3° de radiotelegrafie;
- 4° de veiligheid van de scheepvaart;
- 5° de veiligheidscertificaten.

Aan elk van deze punten beantwoordt een hoofdstuk van het Verdrag, onderscheidenlijk de hoofdstukken II tot VI.

De hoofdstukken II en III (bouw-, reddingstuigen) slaan uitsluitend op passagiersschepen met mechanische stuwkracht, wanneer zij internationale reizen doen.

Le chapitre IV (radiotélégraphie) s'applique à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux, à l'exception des navires de charge de moins de 1,600 tonneaux de jauge brute.

Le chapitre V (sécurité de la navigation) est le plus général, car il s'applique à tous les navires pour tous les voyages, à moins qu'il n'en soit expressément stipulé autrement.

Le chapitre VI (certificats) traite de la délivrance des certificats de sécurité, de sécurité radiotélégraphique ou de dispense aux navires qui auront satisfait aux prescriptions de la Convention.

Est réputé voyage international tout voyage entre un pays auquel la Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays ou inversement; toute colonie d'outre-mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré à cet égard comme un pays distinct.

Est considéré comme navire à passagers tout navire transportant plus de douze passagers.

A la Convention est annexé un règlement technique très étendu.

Il serait certes oiseux d'entrer dans le détail de toutes les dispositions de ce règlement ou de la Convention.

Mentionnons cependant que le chapitre V de cette dernière a apporté certaines modifications aux règles d'abordage qui ne pourront être mises en vigueur que par un accord intervenu entre les différents pays maritimes. Qu'en outre, en vertu du même chapitre, les commandements à la barre doivent être donnés sous la forme de commandements directs, c'est-à-dire, ajoute la Convention, que le navire allant de l'avant, le mot « tribord » ou « droite » ou tout autre mot équivalent à « tribord » ou « droite » ne

Hoofdstuk IV (Radiotelegrafie) slaat op de schepen die internationale reizen doen, ter uitzondering van de vrachtschepen met minder dan 1,600 ton bruto inhoud.

Hoofdstuk V (veiligheid van de scheepvaart) is het meest algemeene; immers het slaat op al de schepen voor al de reizen, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald.

Hoofdstuk VI (certificaten) handelt over het uitreiken van veiligheids-certificaten, van radio-veiligheids-certificaten of certificaten van vrijstelling voor de schepen die aan al de eischen van het verdrag hebben voldaan.

Wordt als internationale reis beschouwd iedere reis tusschen een land waarop de Overeenkomst toepasselijk is, en een haven gelegen buiten dit land of omgekeerd; iedere overzeesche kolonie, protectoraat of gebied onder suzeriniteit of mandaatgebied wordt in dit opzicht beschouwd als een afzonderlijk land.

Wordt als passagiersschip beschouwd ieder schip dat meer dan twaalf passagiers vervoert.

Bij de Overeenkomst is een zeer uitgebreid technisch reglement gevoegd.

Het ware gewis tijdverlies al de bepalingen van dit reglement of van de Overeenkomst omstandig te onderzoeken.

Vermelden wij nochtans dat hoofdstuk V van de Overeenkomst sommige wijzigingen heeft gebracht in de regelen van aanvaring, die enkel zullen kunnen van kracht worden door een akkoord getroffen tusschen de verschillende zeevaartlanden. Bovendien, krachtens hetzelfde hoofdstuk, moet het roercommando worden gegeven in den vorm van rechtstreeks commando, dit wil zeggen, voegt de Overeenkomst er aan toe, dat, wanneer het schip vooruitgaat, het commando « stuurboord » of « rechts » of elk ander woord

doit être donné à bord des navires tels qu'ils sont généralement construits et aménagés de nos jours — que lorsque l'intention est de manœuvrer à droite, et tout à la fois, la roue, le safran du gouvernail et l'avant du navire.

Ainsi s'est réalisée également une unification que l'on n'avait pas espéré pouvoir atteindre jusqu'ici, heurtant comme elle le faisait, non seulement l'esprit traditionaliste des marins de nombreuses nations et principalement de la première nation maritime : la Grande Bretagne, mais renversant chez ceux-ci une pratique vieille de plusieurs siècles.

L'Exposé des motifs a montré le peu de modifications que devaient subir nos règlements pour être conformes à la convention. Cette constatation est tout à l'honneur de eux qui ont eu charge de maintenir notre législation à la hauteur des exigences actuelles. Ce n'est en rien diminuer leur mérite d'affirmer que par le souci des armateurs belges de maintenir leurs navires en bon état d'exploitation et d'armement, ils ont, de leur côté, fortement contribué à atteindre le but que se proposent les règlements de sécurité.

* *

La seconde Convention est relative à la ligne de charge des navires. Les remarques par lesquelles nous entamions ce rapport quant à l'utilité de l'unification s'appliquent avec tout autant de force à l'objet de la présente convention. Et ce d'autant plus que dans le cas de nombreuses marchandises pondéreuses, c'est la ligne de charge qui limite la quantité de cargaison que le navire peut embarquer en opposition avec le cas des mar-

gelijkwaardig met « stuurboord » of « rechts » slechts zal gegeven worden, op schepen zooals deze tegenwoordig in het algemeen worden gebouwd en ingericht, wanneer het in de bedoeling ligt dat het stuurrad, het blad van het roer en de kop van het schip zich naar rechts zullen bewegen.

Aldus werd er een eenmaking bereikt die men tot nog toe niet had gehoopt te kunnen bereiken, daar zij niet alleen indruischt tegen den traditionalistischen geest van de zeelieden van talrijke landen en inzonderheid van het eerste zeevaartland : Groot-Brittannië, maar ook bij hen een eeuwenoude traditie te niet deed.

De Memorie van Toelichting heeft aangetoond hoe weinig wijzigingen onze reglementen moeten ondergaan om te worden aangepast bij de Overeenkomst. Deze vaststelling strekt diegenen tot eer die tot taak hebben gehad onze wetgeving op de hoogte der moderne eischen te houden. Het vermindert volstrekt niet hun verdienste te bevestigen dat, door de bezorgdheid van de Belgische reeders om hun schepen in goeden staat van exploitatie en zeewaardigheid te houden, zij van hunnen kant er veel hebben toe bijgedragen om het doel te bereiken dat de veiligheidsreglementen nastreven.

* *

De tweede Overeenkomst heeft betrekking op de uitwatering der schepen. Onze opmerkingen bij den aanhef van dit verslag omtrent het nut van de eenmaking gelden evenzeer voor het doel van deze Overeenkomst. En dit is des te meer waar daar voor talrijke zware vrachten, de uitwatering de hoeveelheid lading afbakt die het schip mag laden, in tegenstelling met het geval van specifiek lichtere goederen, waar de hoeveelheid die mag

chandises spécifiquement plus légères où la quantité que l'on peut embarquer est conditionnée par le volume des cales.

Cependant, comme certaines marchandises, telles les bois, supportent parfaitement le transport dans des espaces qui ne sont pas clos aux intempéries et à la mer, sur un même navire leur transport s'effectue tant en cale que sur le pont, de sorte que dans ce cas également la ligne de charge qui limite le poids à embarquer peut entrer en jeu.

Une limite au chargement se conçoit *a priori*, puisque le navire ne flottant que, parce que, pour son volume, il est spécifiquement plus léger que l'eau, son poids spécifique augmente au fur et à mesure que l'on embarque des marchandises et pourrait augmenter jusqu'au point de dépasser celui de l'eau dans laquelle il se trouve (nous disons dans laquelle il se trouve, puisque l'eau de mer a un poids spécifique plus élevé que celui de l'eau de rivière et qu'il existe toute la gamme des poids spécifiques intermédiaires) et de faire sombrer le navire. Dans le sous-marin, suivant la quantité de lest d'eau à bord, on réalise l'émersion et l'immersion.

Mais les sous-marins ne sont pas construits pour transporter des passagers ou des marchandises; ils ne doivent pas avoir de grandes cales ni de grands espaces pour chaudières et machines; ils ne doivent encore moins avoir de grandes ouvertures dans le pont. La mer peut donc balayer assez librement sur ce pont.

Tel n'est pas le cas du navire marchand. Il faut qu'il soit protégé contre les coups de mer, il faut surtout que son élément le plus faible, « l'écoutille » le soit. Eventuellement, il le sera donc à l'avant par un gaillard, à l'arrière par une dunette. Sur les côtés on s'arrangera pour que, ce que l'on appelle le pont principal, soit à une

worden ingescheept afhangt van den inhoud van het ruim.

Nochtans, daar sommige goederen, zooals hout, zeer goed het vervoer verdragen in ruimten die niet gesloten zijn voor het gure weer en voor de zee, geschiedt het vervoer van deze goederen op eenzelfde schip zoowel in het ruim als op het dek, zoodat in dit geval insgelijks de uitwatering, die het in te schepen gewicht bepaalt, in aanmerking kan komen.

Een beperking van lading is begrijpelijk *a priori* vermits het schip alleen door zijn omvang vlot en specifiek lichter is dan het water; dit specifiek gewicht verhoogt naarmate men meer koopwaar laadt en zou kunnen verhoogden tot op het punt dat het dit van water waarin het zich bevindt overschrijdt en het schip zou kunnen doen zinken. (Wij zegden « het water waarin het zich bevindt » omdat het zeewater een hooger specifiek gewicht heeft dan het rivierwater en dat heel de reeks der specifieke gewichten daar tusschen in bestaat). In den onderzeeër verwekt men de opduiking en de onderdompeling volgens de hoeveelheid waterballast aan boord.

Doch de onderzeeërs zijn niet gebouwd om passagiers of goederen te vervoeren; zij moeten geen groote ruimten hebben noch groote ruimten voor ketels en machines; zij moeten nog minder groote openingen hebben in het dek. De zee kan dus dit tamelijk vrij over dit dek spoelen.

Dit is niet het geval met het koopvaardijfchip. Het moet beschermd zijn tegen de zeelagen en dit moet vooral het geval zijn voor het luik. In voorkomend geval dus vooraan door een plecht, achteraan door een kampanje. Aan de zijden zal men er voor zorgen dat het hoofddek op een zekere hoogte zij boven het waterpeil

certaine hauteur au-dessus du plan d'eau correspondant à la plus grande immersion du navire et on assurera ainsi à celui-ci un « franc-bord » suffisant. Pour déterminer ce franc-bord, on établira, en partant d'un cas simple qui a subi l'épreuve de l'expérience, des formules faisant intervenir plusieurs coefficients se rapportant à des éléments qui sont de nature soit à augmenter la sécurité, soit à la diminuer. Ceci indiquera entre autres combien il y a de sujets à controverses et, par conséquent, aussi à des disparités entre nations, et combien une unification était nécessaire.

Ces quelques considérations expliquent comment il se fait que la Convention comprenne des règles pour une limite de charge spéciale pour les transports de bois en pontée et pour les bateaux citernes.

Les pays scandinaves et la Hollande étaient arrivés à la conclusion que dans le transport des bois du Nord des règles spéciales s'imposaient parce qu'intervenait principalement une question de stabilité. En effet, certains navires en ayant leurs cales remplies d'une marchandise homogène, mais spécifiquement légère, peuvent être instables.

Il se fera que si le navire peut s'enfoncer plus profondément, soit en chargeant en pontée, soit en remplissant d'eau les soutes à lest (ballast tanks) qu'il a dans les fonds, soit les deux à la fois, sa stabilité sera améliorée.

Mais son franc-bord sera diminué. C'est ici qu'entre en jeu le rôle de la pontée. Si celle-ci est arrimée convenablement, avec les amarrages nécessaires, elle forme une masse ayant une flottabilité propre et élevant la plateforme du navire, c'est-à-dire augmentant virtuellement le franc-bord. D'autre part, elle constitue une protection pour les écoutilles. L'on pourra donc construire des navires convenant

dat overeenkomt met de grootste indompeling van het schip waaraan men aldus een toereikend vrijboord zal verzekeren. Om dit vrijboord te bepalen zal men, uitgaande van een eenvoudig geval dat de proef der ondervinding heeft doorstaan, formules vaststellen met toepassing van verschillende coëfficiënten uitgaande van elementen die van aard zijn de veiligheid te verhoogen of te verminderen. Dit zal aantoonen onder meer hoeveel punten kunnen betwist worden en derhalve aanleiding geven tot verschillende opvattingen onder naties en hoezeer een eenmaking noodig was.

Deze enkele beschouwingen verklaren hoe het komt dat de Overeenkomst regelen bevat voor een beperking van lading in 't bijzonder voor het vervoer van hout in deklust en voor de tankschepen.

De Scandinafsche landen en Nederland waren tot het besluit gekomen dat voor het vervoer van Noordsch hout bijzondere regelen geboden waren omdat hier vooral een vraag van stabiliteit oprees. Inderdaad, sommige schepen wier ruim gevuld is met een homogene doch specifiek lichte koopwaar, kunnen labiel zijn.

Wanneer het schip dieper kan indompelen, hetzij met lading als deklust, hetzij door de bunkers op zijn bodem (ballasttanks) met water te vullen, hetzij de twee samen, kan zijn stabiliteit verbeteren.

Zijn vrijboord zal echter verminderd zijn. In dit opzicht doet de deklading zich gelden. Indien deze behoorlijk gestuwd is met de noodige stuwingen dan vormt zij een massa met eigen vlotbaarheid en die het dek van het schip verhoogt, d. w. z. die het vrijboord in feite verhoogt. Anderdeels zijn zij een bescherming voor de luiken. Men zal dus schepen kunnen bouwen die bijzonder voor het hout-

spécialement au transport des bois, dont les conditions de stabilité pourront, cas par cas, être modifiées par l'usage des soutes à lest et ce d'autant plus facilement que la limite de charge spéciale a été conférée en conséquence.

Les pays qui avaient introduit des règles spéciales en avaient fait une expérience probante, qui avait démontré le danger même de certains règlements nationaux limitant par exemple la hauteur de la pontée à trois pieds. La Convention donne en détail les précautions qui doivent être prises pour assujettir la cargaison, assurer la sécurité de l'équipage et des engins de navigation, etc.

En ce qui concerne la limite de charge pour les navires citernes, c'est l'expérience des Etats-Unis dans ce genre de transports alors que ce pays n'avait pas édicté de règles de franc-bord qui a guidé les auteurs de la Convention.

Le navire citerne ne présente à la mer que des écoutilles de dimensions restreintes qui, de ce fait, peuvent être munies de dispositifs permettant de les fermer d'une façon parfaite. De solides superstructures contiennent les logis du personnel et les dégagements des machines. Le compartimentage même du navire et le fait que les cales sont étanches même aux gaz lui donne un coefficient de sécurité très élevé, qu'une immersion plus profonde ou, ce qui revient au même, qu'une diminution de franc-bord ne peut mettre en péril.

Ceci justifie donc le deuxième cas spécial traité par la convention sur la ligne de charge.

Cette Convention a fait comme la première l'objet d'études préparatoires très fouillées et très étendues. De plus la Conférence qui s'est réunie le 20 mai 1930 a consacré environ six semaines à ses travaux.

Plusieurs commissions furent nom-

vervoer dienen, wier stabiliteitsvoorwaarden voor elk geval kunnen gewijzigd worden door het gebruik van ballastbunkers en dit met des te meer gemak dat de beperking van de bijzondere lading dienvolgens werd toegestaan.

De landen die bijzondere regelen hadden ingevoerd, hadden er een afdoende ondervinding mee opgedaan, die het gevaar zelf had aangetoond van sommige nationale reglementen die de hoogte der deklading op drie voet beperkte. De Overeenkomst duidt omstandig de voorzorgen aan die moeten genomen worden om de lading te regelen, de veiligheid van de bemanning en van de scheepstuigen, enz. te vrijwaren.

Wat betreft de speciale laadgrens voor de tankschepen, is het de ervaring der Vereenigde Staten op dit gebied van vervoer, wanneer dit land nog geen vrijboordregelen had voorgeschreven, die de opstellers van de Overeenkomst heeft voorgelicht.

Het tankschip biedt aan de zee slechts luiken van beperkte verhouding die uit dien hoofde kunnen worden voorzien van toestellen waardoor zij volmaakt kunnen worden afgesloten. Stevige bovenbouw bevat het logement voor het personeel en de ruimte voor de machines. De indeeling zelf van het schip en het feit dat de ruimen zelfs gasvrij zijn, geven daaraan een zeer hoog veiligheidscoëfficiënt, dat een diepere indompeling of, wat op hetzelfde neer komt, een verlaging van het vrijboord niet in gevaar kan brengen.

Dit rechtvaardigt dus het tweede bijzonder geval door de Overeenkomst op de uitwatering behandeld.

Deze Overeenkomst werd evenals de eerste zeer grondig en zeer omstandig onderzocht. De Conferentie die vergaderde op 20 Mei 1930 heeft daaraan zes weken arbeid besteed.

Verschillende Commissiën werden

mées, notamment pour les charge-
ments en pontée, les navires citernes,
les navires de types spéciaux, les zones.

La question des zones est très im-
portante, d'autant plus qu'il ne s'agis-
sait plus d'un pays qui légiférerait en
tenant compte de ses trafics les plus
usuels, mais d'un ensemble de pays
légiférant pour les trafics du monde
entier.

Nous avons vu plus haut que le
franc-bord a notamment pour but de
soustraire la partie la plus vulnérable
du navire, comme les écoutilles et
autres ouvertures du pont, aux assauts
de la mer.

Il y a des endroits du globe où la
mer est plus mauvaise, il y a des
saisons où sévissent plus particulière-
ment de grosses tempêtes. Plus il y a
de risque de tempêtes et plus le franc-
bord doit être grand. C'est par exemple
le cas pour l'Atlantique Nord en
hiver. Viennent ensuite en ordre dé-
croissant : hiver, été, tropiques. En
outre la densité de l'eau varie suivant
sa température. La carte du globe a
donc été divisée en zones. Quelques-
unes sont caractérisées toute l'année
par la même désignation; par exemple
été ou tropiques — d'autres au con-
traire, appelées zones périodiques, com-
portent deux désignations, soit hiver
et été, soit été et tropiques.

Des lignes marquées sur le flanc du
navire indiquent l'immersion permise
pour chacun de ces cas. Ces lignes se
complètent par celles indiquant l'im-
mersion en eau douce en été et en
eau douce dans les zones tropicales.

Constituée d'un préambule et de
plusieurs annexes, la Convention s'ap-
plique à tous les navires qui effectuent
des voyages internationaux, en dehors
par exemple des navires de pêche et
des navires de moins de 150 tonneaux
de jauge brute.

La Convention distingue entre les
navires neufs, c'est-à-dire dont la

benoemd, en wel voor de dekladingen,
de tankschepen, de schepen van een
bijzonder type, de zones.

Het vraagstuk der zones is zeer be-
langrijk, te meer daar het niet meer
een land gold dat voor zijn eigen
gebruikelijk verkeer bepalingen voor-
zag, doch een stel landen die voor het
wereldverkeer wetten maakten.

Hooger hebben wij gezien dat het
vrijboord namelijk voor doel heeft het
meest kwetsbare deel van het schip
als de luiken en andere openingen in
het dek, tegen de aanvallen der zee
te beschermen.

Er zijn plaatsen op den aardbol
waar de zee gevaarlijker is, in som-
mige seizoenen in het bijzonder heer-
schen zware stormen. Hoe meer risico
van storm, hoe grooter de uitwatering
moet zijn. Dan komen, in afnemende
orde : de winter, de zomer, de tropen.
Bovendien verschilt de dichtheid van
het water volgens de temperatuur.
De kaart van den aardbol werd dus
in gebieden verdeeld. Eenige worden
het heele jaar door met dezelfde
benaming aangeduid : b. v. zomer of
tropisch gebied; andere integendeel,
periodieke gebieden genaamd, om-
helzen twee aanduidingen, hetzij
winter en zomer, hetzij zomer en
tropisch.

Merken op het scheepsboord duiden
voor elk geval de toegelaten indom-
peling aan. Deze merken worden aan-
gevuld met deze welke de indompeling
in zoetwater in den zomer en in zoet-
water in de tropische gebieden aan-
geven.

Samengesteld uit een inleiding en
verscheidene bijlagen, is het verdrag
toepasselijk op alle schepen die inter-
nationale reizen doen, behalve b. v.
visschersbooten en booten met minder
dan 150 ton bruto inhoud.

Het Verdrag maakt onderscheid
tusschen nieuwe schepen, d. w. z.

quille aura été posée le 1^{er} juillet 1932 ou postérieurement et les navires existants.

Les navires neufs doivent se conformer aux échantillonnages prévus par la Convention; les navires existants doivent apporter les modifications nécessaires à leurs installations ou structure afin de satisfaire en principe et en détail et autant qu'il sera possible ou raisonnable à certaines prescriptions définies de la Convention.

Un certificat international de franc-bord sera délivré à tout navire visité et marqué conformément aux prescriptions de la Convention. Sa validité ne peut excéder cinq ans. Ces certificats seront acceptés internationalement par les pays contractants.

* *

Comme nous l'écrivions en commençant ce rapport, aucune voix discordante ne pouvait s'élever au sein de votre Commission des Affaires Etrangères qui aurait pu vous faire hésiter à accorder votre vote favorable au projet de lois qui vous a été envoyé par la Chambre des Représentants.

Le rapport détaillé que nous venons de leur consacrer, venant après l'exposé des motifs si clair et le rapport présenté à la Chambre des Représentants, a surtout pour but de donner aux membres du Sénat quelques aperçus allant plus directement au nœud même du problème que les Conférences, qui avaient à traiter de ces deux problèmes, avaient devant elles.

Votre Commission vous prie de donner votre vote approbatif au projet de loi qui vous est soumis.

Le Rapporteur,
L. DENS.

Le Président,
DIGNEFFE.

waarvan de kiel op 1 Juli 1932 of later is gelegd, en de bestaande schepen.

De nieuwe schepen moeten voldoen aan de indeeling van schepen voorzien door het verdrag; de bestaande schepen moeten aan hun installaties of hun bouw de noodige wijzigingen toebrengen om in beginsel en in bijzonderheden, in de mate van wat mogelijk of redelijk is te beantwoorden aan zekere bepaalde voorschriften van het Verdrag.

Een internationaal certificaat van vrijboord zal worden uitgereikt aan elk schip dat bezichtigd en gemerkt werd overeenkomstig de voorschriften van het Verdrag. Zijn geldigheid mag vijf jaar niet overschrijden. Deze certificaten zullen internationaal erkend worden door de verdragsluitende landen.

* *

Zooals wij bij den aanvang van dit verslag schreven, kon in den schoot van uw Commissie van Buitenlandsche Zaken, geen wanklank opgaan die u had kunnen doen aarzelen de wetsontwerpen goed te keuren die u door de Kamer der Volksvertegenwoordigers zijn overgemaakt.

Het omstandig verslag dat wij er aan gewijd hebben, na de zoo duidelijke Memorie van Toelichting en het zoo goed omlijnd verslag aan de Kamer der Volksvertegenwoordigers voorgelegd, heeft vooral tot doel den Senaat eenig inzicht te geven over den knoop van het vraagstuk, dat de Conferenties die deze beide kwesties hadden te behandelen, moesten oplossen.

Uw Commissie vraagt u de u voorgelegde wetsontwerpen goed te keuren.

De Verslaggever,
L. DENS.

De Voorzitter,
DIGNEFFE.