

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

5 JULI 1951.

5 JUILLET 1951.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van Mensenlevens op zee, van de Voorschriften en van de Bijlagen, ondertekend op 10 Juni 1948, te Londen.

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention internationale pour la sauvegarde de la Vie humaine en mer, des Règles et des Annexes, signées à Londres, le 10 juin 1948.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER GOETGHEBEUR.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA
COMMISSION DES COMMUNICATIONS (1),
PAR M. GOETGHEBEUR.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

MESDAMES, MESSIEURS,

De bekommerning om de beveiliging van mensenlevens op zee is niet nieuw. In de 19^e eeuw bestonden in Engeland reeds verschillende reglementen tot dat doel. Zij werden samengeordend in de « Merchant Shipping Act » van 1894 en herzien in 1906. Deze bepalingen waren maar toepasselijk op de schepen die de Britse havens aandelen. Zij verwierpen echter stilaan een internationale geldigheid.

Le souci de la sauvegarde des vies humaines en mer n'est pas une préoccupation nouvelle. Au XIX^e siècle, il existait en Angleterre divers règlements conçus dans ce but. Ils furent coordonnés dans le « Merchant Shipping Act » de 1894, qui a fait l'objet d'une révision en 1906. Ces dispositions n'étaient rendues applicables qu'aux navires qui faisaient escale dans les ports britanniques. Elles ont cependant acquis peu à peu une validité internationale.

Na de ramp van de *Titanic* werd in 1913 een internationale conferentie bijeengeroepen welke het niet kon brengen tot een conventie ten gevolge van de oorlog van 1914. Een nieuwe conferentie werd gehouden in 1929, en op 31 Mei 1929 werd een internationaal verdrag door 18 staten, waaronder België, ondertekend. Deze conventie werd door de Belgische wet goedgekeurd op 24 April 1935 en bekrachtigd op 29 Mei 1935.

Après le naufrage du *Titanic*, une conférence internationale fut convoquée en 1913, mais ne put établir une convention en raison de la guerre de 1914. Une nouvelle conférence se tint en 1920, et le 31 mai 1929 une convention internationale fut signée par 18 Etats, dont la Belgique. Cette convention fut approuvée par la loi belge du 24 avril 1935 et ratifiée le 29 mai 1935.

De oorlog van 1940-45, waarin de handelsvloot een ontzaglijke rol heeft gespeeld in zake bevoorrading en zelfs in landsverdediging, heeft nieuwe problemen gesteld na de grote ervaringen die men opgedaan heeft. Daarom werd een

La guerre de 1940-1945, au cours de laquelle la marine marchande a joué un rôle important dans les domaines de l'approvisionnement et même de la défense nationale, a posé des problèmes nouveaux, à la lumière de l'étendue de l'ex-

(1) Samenstelling van de Commissie: de heer Brunfaut, voorzitter; de heren De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Robyns, Van Acker (Benoît), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Ansele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Major, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie:

423: Ontwerp overgemaakt door de Senaat.

(1) Composition de la Commission: M. Brunfaut, président; MM. De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Robyns, Van Acker (Benoît), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Ansele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Major, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Voir:

423: Projet transmis par le Sénat.

nieuwe overeenkomst bereikt tot aanvulling van de vorige verdragen. Het is deze overeenkomst die thans aan uwe goedkeuring onderworpen wordt. Zij werd op 10 Juni 1948 te Londen ondertekend door 28 Staten, waaronder België.

Deze conventie is van toepassing op schepen van 500 registerton en meer. De technische reglementen behelzen :

- de inspecties en « surveys » van de schepen, minstens eenmaal per jaar;
- de inspectie van de reddingsmiddelen en radio-installaties;
- afgifte van de certificaten voor zeewaardigheid, betreffende constructie, toerusting om brand te voorkomen en voorschriften voor de elektrische installaties, ook de reddingsmiddelen, radiotelegraphie en -telephonie, veiligheid ter zee bij vervoer van graan als losgoed en van springstoffen.

Het verdrag wordt van kracht twaalf maanden na de laatste van vijftien toetredingen.

De Belgische wetgeving op stuk van beveiliging ter zee is niet ten achter gebleven; zij zal echter dienen vervolledigd en aangepast aan deze laatste conventie. Hierbij volgen de wetten en koninklijke besluiten die voor het ogenblik de zeevaartsinspectie in België beheersen :

De wet van 25 Augustus 1920, op de veiligheid der schepen, gewijzigd door de wet van 30 Juli 1936, tot inrichting van een onderzoeksraad voor de scheepvaart.

Het koninklijk besluit van 8 November 1920 tot inrichting van de zeevaartsinspectiedienst;

Een koninklijk besluit van 8 November 1920 vormende verordening voor de toepassing van de hierbovenvermelde wet van 25 Augustus 1920;

Het koninklijk besluit van 7 December 1920 dat de bijzondere types van schepen nader bepaalt, waarop de bovenvermelde wet van toepassing is;

Het koninklijk besluit van 28 Oktober 1924, in betrekking met de bekwaamheid van de persoon, belast met de bediening van scheepsmotoren met inwendige verbranding, van min dan 100 P.K.;

Het koninklijk besluit van 25 Januari 1928, dat wijzigingen aanbrengt aan het bovenvermeld koninklijk besluit van 8 November 1920, vormende verordening voor de toepassing van de wet op de veiligheid der schepen;

De wet van 24 April 1935 houdende goedkeuring : a) van het op 31 Mei 1929 te Londen ondertekend Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee en van het erbij behorend 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;

Het koninklijk besluit van 24 December 1935, in betrekking met de tenuitvoerlegging van de bovenvermelde internationale verdragen;

Het koninklijk besluit van 11 Juli 1936 op de beproeving en keuring der hijstoestellen en vaste werktuigen aan boord van schepen.

Het ontwerp van wet en dit verslag werden goedgekeurd met algemeenheid van stemmen.

De Verslaggever,
K. GOETGHEBEUR.

De Voorzitter,
F. BRUNFAUT.

périence ainsi acquise. C'est le motif pour lequel fut élaborée une convention nouvelle destinée à compléter les conventions antérieures. C'est cette dernière qui est actuellement soumise à votre ratification. Elle fut signée à Londres, le 10 juin 1948, par 28 Etats, dont la Belgique.

Cette convention s'applique aux navires de 500 tonneaux de jauge brute et plus. La réglementation technique concerne :

- les inspections et visites de navires, au moins une fois par an;
- l'inspection des engins de sauvetage et des installations radiotélégraphiques;
- la délivrance de certificats de navigabilité, la construction, l'équipement en vue de la protection contre l'incendie ainsi que les engins de sauvetage, la radiotélégraphie et la radiotéléphonie, la sécurité en mer en cas de transport de grain en vrac et d'explosifs.

La convention entre en vigueur après le douzième mois suivant la dernière de quinze adhésions.

La législation belge en matière de sécurité maritime n'est pas restée en retard, mais il faudra la compléter et l'adapter à cette dernière convention. On trouvera ci-après un relevé des lois et arrêtés royaux régissant actuellement l'inspection maritime en Belgique :

Loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires, modifiée par la loi du 30 juillet 1936 instituant un conseil d'enquête maritime;

Arrêté royal du 8 novembre 1920 créant le service de l'inspection maritime;

Arrêté royal du 8 novembre 1920 constituant règlement d'application de la loi précitée du 25 août 1920;

Arrêté royal du 7 décembre 1920 précisant les types spéciaux de bateaux auxquels s'applique la loi précitée;

Arrêté royal du 28 octobre 1924 relatif aux aptitudes des personnes chargées de desservir des moteurs de bateaux à combustion interne de moins de 100 CV;

Arrêté royal du 25 janvier 1928 modifiant l'arrêté royal précité du 8 novembre 1920 formant règlement d'application de la loi sur la sécurité des navires;

Loi du 24 avril 1935 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 charge, 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;

Arrêté royal du 24 décembre 1935 relatif à la mise en application des conventions internationales précitées;

Arrêté royal du 11 juillet 1936 relatif aux essais et à la vérification des appareils de levage et engins fixés à bord des navires.

Le projet de loi et le présent rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
K. GOETGHEBEUR.

Le Président,
F. BRUNFAUT.