

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1970-1971.

30 JUNI 1971.

WETSONTWERP op de veiligheid der schepen.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE ⁽¹⁾,
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER BLANCKAERT.

DAMES EN HEREN,

Het wetsontwerp op de veiligheid der schepen vervangt de desbetreffende wet van 25 augustus 1920, ten einde de bepalingen aangaande de veiligheid van de schepen aan te passen aan de ontwikkeling die het vervoer overzee sedert 1920 heeft doorgemaakt.

In de eerste plaats dienden in de wet de verplichtingen te worden opgenomen die voortvloeien uit de voor ons land geldende internationale overeenkomsten.

Vervolgens diende rekening te worden gehouden met de nieuwe technieken van het transport overzee.

Het bleek eveneens onontbeerlijk de zeevaartinspectie de middelen ter hand te stellen voor een doelmatige vervulling van haar taak.

Ten slotte was het nodig sommige technische bepalingen van de wet van 1920 aan de ontwikkeling van het transport overzee aan te passen. In zijn uiteenzetting handelde de Minister over die punten.

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Hicquet.

A. — Leden : de heren Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. — Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lauwereins, Sainte, Tibbaut, Vernimmen. — Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. — Goemans, Vansteenkiste. — Boon.

B. — Plaatsvervangers : de heren De Mey, Ducobu, Van Rompaey, Willems. — Brouhon, Cudell, Rasquin (M.), Vandenhove. — Delruelle (Gérard), Herbage, Holvoet. — Mattheyssens. — Vandamme (P.).

Zie :

998 (1970-1971) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1970-1971.

30 JUIN 1971.

PROJET DE LOI sur la sécurité des navires.

RAPPORT
FAIT
AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES ⁽¹⁾,
PAR M. BLANCKAERT.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi sur la sécurité des navires remplace la loi du 25 août 1920, de même objet, dans le but d'adapter les dispositions relatives à la sécurité des navires à l'évolution qu'a connu le transport maritime depuis 1920.

Il était tout d'abord nécessaire d'intégrer dans la loi les obligations qui découlent des conventions internationales par lesquelles notre pays est lié.

Il fallait ensuite tenir compte des nouvelles méthodes de transport maritime.

Il paraissait également indispensable de doter l'inspection maritime des moyens d'exercer sa mission de manière plus efficace.

Enfin, il était nécessaire d'adapter certaines dispositions techniques de la loi de 1920 à l'évolution du transport maritime. Telle est la teneur de l'exposé du Ministre.

⁽¹⁾ Composition de la Commission :

Président : M. Hicquet.

A. — Membres : MM. Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. — Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lauwereins, Sainte, Tibbaut, Vernimmen. — Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. — Goemans, Vansteenkiste. — Boon.

B. — Suppléants : MM. De Mey, Ducobu, Van Rompaey, Willems. — Brouhon, Cudell, Rasquin (M.), Vandenhove. — Delruelle (Gérard), Herbage, Holvoet. — Mattheyssens. — Vandamme (P.).

Voir :

998 (1970-1971) :

— N° 1 : Projet de loi.

Algemene bespreking.

Uit de huidige aanpassing van de wet op de veiligheid der schepen aan de voor ons land geldende internationale overeenkomsten mag niet worden afgeleid, dat wij die overeenkomsten tot nu toe niet in acht hebben genomen. Dat is helemaal niet het geval, daar bij het opstellen van de wet in de eerste plaats met de internationale overeenkomsten werd rekening gehouden en daar de wet van 1920 de Regering bovendien de bevoegdheid verleende om onze veiligheidsnormen aan te passen. Door het ontwerp worden de verschillende veiligheidsnormen aangepast en in een samenhangend geheel bijeengebracht.

1. Met welke internationale overeenkomsten werd rekening gehouden ?

Er zijn drie overeenkomsten, nl. van 1929, 1948 en 1960, die betrekking hebben op de beveiliging van mensenlevens op zee, vervolgens twee overeenkomsten van Genève van 1932 en 1949, waarvan de eerste over de beveiliging van de bootwerkers en de havenarbeiders handelt en de tweede de scheepsaccommodatie voor de bemanning voorschrijft.

Bij wijze van voorbeeld van de nieuwe technieken en methodes van transport overzee die de opstelling van een vernieuwde reglementering rechtvaardigen, vermeldt de Minister de schepen die vloeibare brandstoffen vervoeren en waarvan het laadvermogen van 28 000 tot 500 000 ton is opgelopen, de sedert de vestiging van de fabrieken in de havengebieden heel wat talrijker geworden schepen voor het vervoer van grondstoffen en de containerschepen.

2. Uit artikel 1 van het ontwerp blijkt dat de wet niet van toepassing is op de schepen die niet met een winstoogmerk worden gebruikt. Ware het niet verkieslijk de veiligheid in plaats van de financiële opbrengst als norm te stellen ?

Door de oude wet met het ontwerp te vergelijken bewijst de Minister dat het districtshoofd van de dienst van de zeevaartsinspectie voortaan aan om het even welk vaartuig dat niet aan de veiligheidsnormen beantwoordt, zal mogen verbieden zee te kiezen, terwijl hij vroeger slechts over deze bevoegdheid beschikte voor de aan de wet van 25 augustus 1920 onderworpen vaartuigen.

Als schip in de zin van de wet wordt bv. beschouwd :

Een garnalenboot die van tijd tot tijd voor plezierreizigers beschikbaar wordt gesteld; of dit schip met winstoogmerk beschikbaar wordt gesteld of niet, de wet zal van toepassing zijn, aangezien het een vaartuig geldt dat gewoonlijk als garnalenboot op zee de visvangst bedrijft en dus tot een winstgevende verrichting is bestemd.

Wordt bv. niet als « schip » in de zin van de wet beschouwd :

Een oud vissersvaartuig dat gekocht of gehuurd is door plezierreizigers die het hengelen bedrijven. Aangezien dit vaartuig de visvangst met winstoogmerk niet meer « gewoonlijk » bedrijft, zal de wet niet toepasselijk zijn.

De pleziervaartuigen zonder winstgevende bedrijvigheid zijn, overeenkomstig artikel 1, 3°, van het ontwerp, van de bij deze wet bepaalde veiligheidsnormen uitgesloten.

3. Men heeft zich afgevraagd of een betere controle op de pleziervaartuigen niet noodzakelijk is, aangezien de reddingsdiensten aan deze vaartuigen dikwijls hulp moeten bieden.

Het kan bv. gebeuren dat een gedeclasseerd vluchtig opgekalefaterd vissersvaartuig opnieuw als pleziervaartuig in gebruik wordt genomen. Is de inspectie in staat om er de deugdelijkheid van te controleren ?

De Minister wijst erop dat de pleziervaart wordt geregeld bij artikel 21 van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven, in uitvoering gebracht door het koninklijk besluit

Discussion générale.

Il faut se garder d'inférer de la mise en concordance actuelle de la législation sur la sécurité des navires, avec les conventions internationales qui nous lient, que notre pays n'aurait entre-temps pas respecté ces conventions. Il n'en est rien, car les conventions internationales primaient la loi et le Gouvernement avait, par ailleurs, le pouvoir par la loi de 1920 d'adapter nos normes de sécurité. Le projet rassemble en un tout cohérent et met à jour ces différentes normes de sécurité.

1. Quelles sont les conventions internationales avec lesquelles il a été tenu compte ?

Il y a d'abord trois conventions qui ont trait à la sauvegarde de la vie humaine en mer, de 1929, 1948 et 1960, ensuite deux conventions de Genève datant de 1932 et 1949, l'une protégeant les débardeurs et les dockers, l'autre régissant l'accommodation des navires en ce qui concerne les quartiers de l'équipage.

A titre d'exemple des nouvelles techniques et méthodes de transport par mer qui justifient l'élaboration d'une réglementation rénovée, le Ministre cite les navires transportant des matières combustibles liquides dont le port en lourd est passé de 28 000 tonnes à 500 000 tonnes, les navires transportant des matières premières plus nombreux depuis que les usines se sont établies autour des ports et les navires à conteneurs.

2. Il appert de l'article 1^{er} du projet que les navires qui ne sont pas affectés à des opérations lucratives sont exclus du champ d'application de la loi. N'eut-il pas été préférable de prendre la sécurité comme critère au lieu de l'apport financier ?

En comparant l'ancienne loi au projet, le Ministre démontre qu'à l'avenir le chef de district du service de l'inspection maritime pourra interdire la mer à n'importe quel navire qui ne répond pas aux conditions de sécurité, alors que dans le passé il n'avait ce pouvoir qu'envers les navires soumis à la loi du 25 août 1920.

Est, par exemple, un navire au sens de la loi :

un crevettier mis de temps en temps à la disposition de plaisanciers; que cette mise à disposition se fasse dans un but lucratif ou non, la loi sera applicable étant donné qu'il s'agit d'un bâtiment faisant habituellement en tant que crevettier la pêche en mer et donc destiné à une opération lucrative.

N'est, par exemple, pas un navire au sens de la loi :

un ancien bâtiment de pêche racheté ou loué par des plaisanciers qui s'adonnent à la pêche à la ligne. Étant donné que ce bâtiment ne fait plus habituellement de la pêche dans un but lucratif, la loi ne sera pas applicable.

Les bâtiments de plaisance n'ayant pas d'activité lucrative sont, selon l'article 1^{er}, 3°, du projet, exclus des normes de sécurité fixées par la présente loi.

3. On s'est demandé si un meilleur contrôle des bâtiments de plaisance ne s'imposait pas étant donné les fréquentes interventions des services de sauvetage pour ces bâtiments.

Il arrive, par exemple, que des bâtiments de pêche déclassés, sommairement radoubés, soient remis à flot en tant que bâtiments de plaisance. L'inspection a-t-elle les moyens de s'assurer de leur navigabilité ?

Le Ministre fait remarquer que la navigation de plaisance est régie par l'article 21 de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer, exécuté par l'arrêté royal du 15 mars 1966,

van 15 maart 1966 betreffende de vlaggebrieven en de uitrusting van de pleziervaartuigen. Hierbij wordt bepaald dat de vlaggebrieven eerst na een controle door de dienst van zeevaartspectie worden verleend.

Dit besluit wordt weinig in acht genomen en een nieuwe regeling wordt overwogen, gezien de snelle ontwikkeling van de pleziervaart. Zulks wordt verholpen in artikel 3, § 3, van het ontwerp, waarbij aan de Koning de bevoegdheid wordt verleend om de wet o.m. op die vaartuigen geheel of gedeeltelijk toepasselijk te maken.

Hier dient nochtans met een zekere omzichtigheid te werk te worden gegaan, omwille van de brede gamma van vaartuigen, de sociale stratificatie van de eigenaars en/of gebruikers, de vragen die rijzen al naar gelang van de ligplaats der kleine schepen, al dan niet in het binnenland, de invloed en de rol van yachtclubs enz.

4. Vaartuigen voor strandvermaak vallen niet onder de wet.

Als voorbeeld van dergelijke vaartuigen noemt de memorie van toelichting: kano's, pedalo's, opblaasbare tuigen.

Als die vaartuigen van een bemanning zijn voorzien en met een winst oogmerk geëxploiteerd worden, kan de Koning krachtens artikel 3, § 3, veiligheidsmaatregelen uitvaardigen: dit zal het geval zijn met de amfibieën die zeetochtjes vanaf het strand maken.

5. De Raad van State heeft zich afgevraagd hoe de veiligheid van de vreemde schepen beoordeeld zou worden indien zij niet vallen onder internationale verdragen of indien hun nationale wet, bij gebrek aan reciprociteit, niet als regel kan gelden (artt. 12 en 30 van het ontwerp).

De Minister antwoordt dat, als noch een verdrag noch de nationale wet van het schip van toepassing zijn, het districtshoofd van de Dienst van de Zeevaartspectie een onderzoek zal instellen naar de veiligheid van het schip en aan dit laatste het verbod zal kunnen opleggen zee te kiezen.

Hij zal de consulaire agent waarvan het schip afhangt, moeten verwittigen.

Artikel 17 bepaalt niet aan wie het afschrift van het proces-verbaal toegezonden wordt indien een of ander certificaat of een toelating tot afvaart geweigerd wordt. De Minister preciseert dat de eigenaar van het schip normaal ingelicht zal worden. In het laatste lid van bladzijde 4 van de memorie van toelichting staat vermeld welke andere personen of instanties verder in aanmerking komen.

6. Het gebrekkig stuwten van goederen op zeeschepen is een van de voornaamste oorzaken van ongevallen. Ware het dan niet wenselijk in deze wet een meer uitgebreide reglementering in te voeren, die een doelmatige controle zou mogelijk maken?

Overeenkomstig artikel 4, 1°, j, van het ontwerp bepaalt de Koning de veiligheidsvoorschriften in verband met het stuwten.

Bespreking van de artikelen.

Artikel 1.

Het begrip « kapitein » en « eigenaar » dat oorspronkelijk in 1° en 2° was bepaald, is verruimd, ten einde te vermijden dat de wet ten gevolge van een definitie die beperkt zou blijven tot de algemene betekenis van het woord, niet toegepast zou kunnen worden.

Bij 3° heeft de Raad van State opgemerkt dat het begrip « vaartuig » niet omschreven is. De Minister preciseert dat het hier gaat om een soortnaam waarmede wordt bedoeld elk tuig dat dient voor het vervoer ter zee, in tegenstelling met « schip », dat een specifieke term is, die in de wet omschreven wordt.

In verband hiermede is een « Hovercraft » geen vaartuig.

relatif aux lettres de pavillon et à l'équipement des bâtiments de plaisance, qui prévoit que les lettres de pavillon ne seront octroyées qu'après contrôle du service d'inspection maritime.

Cet arrêté n'est que peu respecté et une nouvelle réglementation est envisagée en raison de l'évolution rapide de la navigation de plaisance. Cette préoccupation est rencontrée par l'article 3, § 3, du projet, qui donne au Roi le pouvoir de rendre la loi totalement ou partiellement applicable entre autres à ces bâtiments.

Il convient cependant de faire preuve d'une certaine circonspection dans ce domaine, en raison du large éventail de bâtiments, de la stratification sociale des propriétaires et/ou des usagers, des questions qui se posent selon le port d'attache des petits navires — dans le pays ou non —, de l'influence et du rôle des yachtclubs, etc.

4. Les bâtiments affectés aux amusements de plage sont exclus du champ d'application de la loi.

L'exposé des motifs cite comme exemple de tels bâtiments: canoës, pédalos et pneumatiques.

S'ils ont un équipage et se livrent à des opérations lucratives, le Roi peut édicter à leur égard des mesures de sécurité, en vertu de l'article 3, § 3: ce sera le cas des amphibies qui font des excursions en mer au départ des plages.

5. Le Conseil d'Etat s'est demandé comment l'état de sécurité des navires étrangers serait apprécié, s'ils ne sont pas soumis à des conventions internationales ou si leur loi nationale ne peut être prise comme règle, à défaut de réciprocité (art. 12 et 30 du projet).

Le Ministre répond qu'à défaut d'application d'une convention ou de la loi nationale du navire, le chef de district du service de l'inspection maritime s'enquerra de la sécurité du navire et pourra lui interdire la mer.

Il préviendra l'agent consulaire dont relève le navire.

L'article 17 ne précise pas à qui copie du procès-verbal est adressée en cas de refus d'un certificat quelconque ou d'une autorisation de départ. Le Ministre précise que le propriétaire du navire sera normalement informé. L'exposé des motifs énumère, page 4, dernier alinéa, les autres personnes ou instances entrant ensuite en ligne de compte.

6. L'arrimage défectueux des marchandises sur les navires de mer constitue l'une des causes principales d'accidents. Ne serait-il pas souhaitable, dès lors, de prévoir dans la présente loi une réglementation plus étendue, qui permettrait un contrôle efficace?

En vertu de l'article 4, 1°, j, du projet, le Roi fixe les prescriptions de sécurité relatives à l'arrimage.

Discussion des articles.

Article premier.

Les notions de capitaine et de propriétaire prévues respectivement au 1° et 2°, ont été élargies, afin d'éviter que par une définition limitée au sens commun du mot, la loi ne puisse être appliquée.

Au 3°, le Conseil d'Etat a fait observer que la notion de « bâtiment » n'était pas définie. Il s'agit, précise le Ministre, d'un terme générique désignant tout engin qui sert de transport sur mer, à l'opposé du « navire » qui est un terme spécifique défini en fonction de la loi.

Par rapport à cette définition, le « Hovercraft » n'est pas un « bâtiment ».

Het valt onder de niet-gedefinieerde categorie van « tuigen » waarop de wet slechts van toepassing zou zijn indien de Koning overeenkomstig de laatste paragraaf van artikel 3 de wet toepasselijk verklaart.

Het begrip « schip » omvat alleen vaartuigen die een winstgevende verrichting uitvoeren.

Het feit van gewoonlijk vervoer op zee te verrichten, visvangst te bedrijven, sleepverrichtingen of baggerwerken uit te voeren, is dus niet voldoende.

Indien geen winsttoogmerk aanwezig is zal de wet alleen van toepassing kunnen zijn krachtens artikel 3, § 3.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 2.

Over dit artikel werden opmerkingen naar voor gebracht tijdens de algemene bespreking. Ze zullen onder deze rubriek worden vermeld.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 3.

Als voorbeeld van een « bijzondere reis » als bedoeld in § 1, 2°, van dit artikel, haalt de Minister de reis aan die door een baggervaartuig wordt gemaakt om zich naar zijn plaats van bestemming te begeven.

De bijzondere aard bestaat dus hierin dat het om een andere bestemming gaat dan de normale bestemming van het schip. Bij een baggervaartuig is die bestemming natuurlijk het baggeren.

Paragraaf 3 is reeds toegelicht bij de algemene bespreking en bij de bespreking van artikel 1.

De vraag wordt gesteld of een « tuig » dat toebehoort aan een Belg, maar dat zijn thuishaven heeft in Nederland — wat veel voorkomt bij kleine pleziervaartuigen — onder de Belgische inspectie valt.

De Minister antwoordt dat indien die « tuigen » Belgische pleziervaartuigen zijn als bedoeld bij voornoemd koninklijk besluit van 15 maart 1966, zij, bij toepassing van § 3 van dit artikel, op het stuk van veiligheid onder deze wet kunnen vallen. Men zal echter zeer omzichtig te werk gaan bij het eventueel opmaken van de desbetreffende besluiten.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 4.

Een lid vraagt nader te bepalen dat onder de voorwaarden inzake de staat van veiligheid zou worden opgenomen het bestaan van de nodige middelen voor brandbestrijding.

Daartoe wordt littera c gewijzigd als volgt :

« c) zeil en treil, de uitrustingsvoorwerpen, met inbegrip van de middelen tegen brand en de wisselstukken; ».

Een lid spreekt over een overdreven veiligheidstest die op nieuwe vaartuigen wordt verricht en die bijvoorbeeld hierin bestaat, dat een vaartuig met volle snelheid vooruit verplicht wordt plots achteruit te varen.

De Minister antwoordt dat de veiligheid van een schip moet worden beproefd om na te gaan of het in staat is bij gevaar snel te stoppen, doch de proeven moeten voorzichtig worden uitgevoerd, te meer daar het hier om schepen gaat die worden « ingevaren ». Men mag niet nutteloos aanleiding geven tot risico's door het uitvoeren van tests.

Het gewijzigde artikel wordt eenparig aangenomen.

Artt. 5 en 6.

Deze artikelen worden eenparig aangenomen.

Il tombe sous la catégorie non définie des « engins » et la loi ne lui sera applicable que si le Roi le décide en application du dernier paragraphe de l'article 3.

Sous la définition de « navire » ne tombent que les bâtiments effectuant des opérations lucratives.

Le fait de faire habituellement du transport sur mer, de la pêche, du remorquage ou dragage, n'est donc pas suffisant.

A défaut de but lucratif, la loi ne sera applicable qu'en vertu de l'article 3, § 3.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 2.

Des observations sur cet article ont été formulées lors de la discussion générale et sont reprises sous cette rubrique.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 3.

En tant qu'exemple de « voyage spécial » au sens du § 1, 2°, de cet article, le Ministre cite le voyage qu'effectue un dragueur pour se rendre à destination.

Le caractère spécial réside donc dans une destination autre que la destination normale du navire, qui dans le cas d'un dragueur est de draguer.

Le § 3 a déjà été commenté lors de la discussion générale et à l'occasion de la discussion de l'article 1^{er}.

La question a été posée de savoir si un « engin » appartenant à un Belge, mais ayant son port d'attache aux Pays-Bas — ce qui est souvent le cas de petits bâtiments de plaisance — relèverait de l'inspection belge.

Le Ministre répond que si ces « engins » sont des bâtiments de plaisance belges au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1966 précité, ils pourront être réglementés du point de vue de la sécurité par la présente loi, en application du § 3 de cet article. On procédera cependant avec une grande circonspection pour l'établissement des arrêtés y afférents.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 4.

Un membre a demandé qu'il soit spécifié que, parmi les conditions pour être en état de sécurité, figure l'appareillage de lutte contre l'incendie.

A cet effet, le littera c est modifié comme suit :

« c) aux agrès et appareils, aux objets d'armement, y compris les moyens contre l'incendie et les pièces de rechange; ».

Un membre fait état d'un test de sécurité exagéré effectué sur les nouveaux navires dont il ne voit pas l'utilité et qui consiste à faire machine arrière alors que le navire est lancé à pleine vitesse en marche avant.

Le Ministre répond qu'il est indispensable de tester la sécurité du navire et de pouvoir se rendre compte si celui-ci est en état de stopper rapidement en cas de danger; les tests doivent cependant être effectués avec prudence, d'autant plus qu'il s'agit de navires en rodage. On ne peut certes pas provoquer inutilement des avaries ou créer du danger par des tests.

L'article amendé est adopté à l'unanimité.

Art. 5 et 6.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

Art. 7.

De Minister verstrekt de volgende toelichting bij § 2 van dit artikel.

Indien een schip « nooit of uitzonderlijk een Belgische haven aandoet » en dit is bij voorbeeld het geval met de in Kongo onder Belgische vlag varende schepen evenals met de « Eeklo » die rond de wereld vaart of ook nog met een baggervaartruig dat in het buitenland werkt — dan wordt het certificaat van deugdelijkheid op aanvraag van een ambtenaar van het schip en volgens de door het districtshoofd bepaalde procedure afgeleverd door de consulaire ambtenaar of, bij ontstentenis van deze, door het districtshoofd van de dienst van de zeevaartspectie.

Bij gebreke van controle door de inspectiediensten bepaalt het districtshoofd de procedure van het onderzoek.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 8.

Hoe zwaar de schade is, wordt op grond van de deugdelijkheid van het schip vastgesteld door de diensten van de Belgische zeevaartspectie, door de consulaire ambtenaar of, bij ontstentenis van deze laatste, door drie deskundigen. Een deskundige volstaat indien het de vertegenwoordiger van de eigenaar van het schip onmogelijk is drie deskundigen aan te wijzen.

Het aantal deskundigen is oneven zodat zij zich duidelijk zullen kunnen uitspreken wanneer de verslagen elkaar tegenspreken.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 9.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 10.

De classificatiemaatschappijen nemen over het algemeen de vorm aan van verenigingen zonder winstoogmerk die normen vaststellen voor de rangschikking van de schepen in verschillende categorieën.

De verzekeringsmaatschappijen steunen op die rangschikkingen om hun tarieven voor de verzekering van de schepen op te stellen.

De classificatiemaatschappijen worden bij ministerieel besluit erkend.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Artt. 11 tot 13.

Deze artikelen worden eenparig aangenomen.

Art. 14.

De ernstige vermoedens waarvan sprake is in het tweede lid van § 1 slaan voornamelijk op de stabiliteit van het schip.

Die stabiliteit moet in haar wetenschappelijke betekenis begrepen worden, d.i. nauwkeurig wiskundig berekend, en niet in de zin die door de zeelieden aan dit woord gegeven wordt.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Artt. 15 tot 17.

Deze artikelen worden eenparig aangenomen.

Art. 7.

Le Ministre donne les éclaircissements suivants au sujet du § 2 de cet article.

Lorsqu'un navire ne rejoint jamais ou qu'exceptionnellement un port belge — c'est par exemple le cas de navires battant pavillon belge et naviguant au Congo ou de l'« Eeklo », naviguant autour du monde ou encore d'un dragueur belge travaillant à l'étranger — le certificat de navigabilité sera délivré par le fonctionnaire consulaire ou à défaut de celui-ci, par le chef de district du service de l'inspection maritime à la demande d'un agent du navire, selon la procédure que fixera ce chef de district.

A défaut de contrôle par ses services d'inspection, le chef de district désignera la procédure d'expertise de ces navires.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 8.

La gravité de l'avarie sera établie en fonction de la navigabilité du navire par les services de l'inspection maritime belge, par le fonctionnaire consulaire ou à défaut par trois experts. Un seul expert sera suffisant si le représentant du propriétaire du navire se trouve dans l'impossibilité d'en désigner trois.

Les experts sont en nombre impair pour éviter de ne pouvoir se prononcer clairement en cas de rapports contradictoires.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 9.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 10.

Les sociétés de classification sont des sociétés généralement sous forme d'associations sans but lucratif, qui fixent des normes pour la classification de navires en différentes catégories.

Les sociétés d'assurances maritimes se basent sur ces classifications pour établir leurs tarifs d'assurance des navires.

Les sociétés de classification sont reconnues par arrêté ministériel.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 11 à 13.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

Art. 14.

Les présomptions graves dont il est question au second alinéa du § 1^{er} concernent principalement la stabilité du navire.

Cette stabilité doit être entendue dans son sens scientifique déterminé mathématiquement avec précision, et non dans le sens qu'y donnent les marins.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 15 à 17.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

Art. 18.

Alhoewel een termijn vastgesteld wordt waarbinnen hoger beroep ingesteld kan worden, wordt geen termijn bepaald waarbinnen de Onderzoeksraad voor de Zeevaart uitspraak moet doen.

De Minister meent dat het onmogelijk is zulk een termijn vast te stellen. Deskundigen zullen immers door de hierbovengenoemde Raad aangesteld moeten worden.

De deskundigenonderzoeken, waarvan de duur naar gelang van het geval zal verschillen, zullen het verloop van de procedure bepalen.

De procedure zal echter snel dienen afgewikkeld te worden omwille van de commerciële belangen die op het spel staan en de kostprijs van het voor anker liggen.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 19.

Er wordt op gewezen dat de rechtbank zal oordelen of de kapitein dan wel de eigenaar — naargelang de eerste al dan niet in opdracht van de tweede gehandeld heeft — verantwoordelijk zal zijn voor de overtreding.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 20.

Het laatste lid van dit artikel wordt behouden op advies van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat bevestigd heeft dat er nog landverhuizersschepen kunnen bestaan.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Artt. 21 tot 28.

Deze artikelen worden eenparig aangenomen.

Art. 29.

In antwoord op een vraag betreffende de Staten die geen partij zijn bij het Internationaal Verdrag betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee, of het Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, haalt de Minister het voorbeeld aan van de Duitse Democratische Republiek en meer in het algemeen van de Staten die niet bij de Organisatie van de Verenigde Naties aangesloten zijn.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Artt. 30 tot 35.

Deze artikelen worden eenparig aangenomen.

*
**

Het gehele ontwerp wordt eveneens eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
K. BLANCKAERT.

De Voorzitter,
R. HICGUET.

Art. 18.

Si un délai est fixé dans lequel il peut être interjeté appel, il n'est pas prévu de délai dans lequel le Conseil d'enquête maritime devrait se prononcer.

Le Ministre est d'avis qu'un tel délai ne peut être fixé. En effet, des experts devront être désignés par le Conseil précité.

Leur expertise, dont la durée variera selon les cas, déterminera le cours de la procédure.

Toutefois, celle-ci devra se dérouler rapidement en raison des intérêts commerciaux qui sont en jeu et du coût du mouillage.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 19.

Il a été précisé que le tribunal apprécie qui, du capitaine ou du propriétaire, selon que le premier a ou non agi sur ordre du second, sera responsable de l'infraction.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 20.

Le dernier alinéa de cet article a été maintenu après consultation du Ministère des Affaires étrangères, qui a certifié qu'il y avait encore des navires à émigrants.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 21 à 28.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

Art. 29.

A une demande se rapportant aux Etats qui n'étaient pas partie à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à la Convention concernant les lignes de charge, le Ministre répond qu'il s'agit, par exemple, de la République Démocratique d'Allemagne et, en général, des Etats qui ne sont pas membres de l'Organisation des Nations Unies.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 30 à 35.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

*
**

L'ensemble du projet a également été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
K. BLANCKAERT.

Le Président,
R. HICGUET.

ARTIKEL GEWIJZIGD DOOR DE COMMISSIE.

Art. 4.

De Koning bepaalt :

1° op de grondslag van de dienst en de vaart waartoe het schip is bestemd, de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, inzonderheid de voorschriften betreffende :

- a) de bouw en het onderhoud van de romp;
- b) de reddingstoestellen;
- c) zeil en treil, de uitrustingsvoorwerpen, met inbegrip van de middelen tegen brand en de wisselstukken;
- d) de zeevaartinstrumenten, de seintoestellen, de radio-telegrafie en -telefonie;
- e) de stoomketels, de voortstuwingsmachines, de mechanische en de elektrische toestellen;
- f) de lichamelijke geschiktheid, de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen vereist worden van de kapitein en van de bemanning, alsmede het aantal bemanningsleden;
- g) het aantal passagiers per reeks, die mogen vervoerd worden;
- h) de bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden;
- i) de diepgangschalen en de vrijboordmerken;
- j) de stabiliteit, het stuwten en het ballasten;
- k) het laad- en losgerei;

2° de voorwaarden waarin de districtshoofden van de dienst van de zeevaartinspectie, in bijzondere gevallen, vrijstelling kunnen verlenen van de toepassing van een of meerdere bepalingen van de ter uitvoering van de wet genomen besluiten;

3° de mate waarin de in artikel 3, § 1, 1° en 3°, bedoelde schepen en vaartuigen moeten voldoen aan de krachtens 1° van dit artikel genomen voorschriften, alsook de bevoegdheden welke de districtshoofden ter zake hebben;

4° de verplichtingen van de kapiteins en andere opvarenden alsook van de eigenaars in verband met de veiligheid van schepen.

ARTICLE AMENDE PAR LA COMMISSION.

Art. 4.

Le Roi fixe :

1° en fonction du service et de la navigation auxquels un navire est destiné, les conditions dans lesquelles un navire doit se trouver pour être en état de sécurité, et notamment les prescriptions relatives :

- a) à la construction et l'état d'entretien de la coque;
- b) aux engins de sauvetage;
- c) aux agrès et appareils, aux objets d'armement, y compris les moyens contre l'incendie et les pièces de rechange;
- d) aux instruments nautiques, aux appareils de signalisation, à la radiotélégraphie et -téléphonie;
- e) aux chaudières à vapeur, aux machines de propulsion, aux appareils mécaniques et électriques;
- f) aux aptitudes physiques, aux brevets, aux licences et aux autres attestations similaires, qui peuvent être exigés du capitaine et de l'équipage, ainsi qu'au nombre des membres de l'équipage;
- g) au nombre de passagers par catégorie qui peuvent être transportés;
- h) à l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité;
- i) aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord;
- j) à la stabilité, à l'arrimage et au lestage;
- k) aux engins de levage;

2° les conditions dans lesquelles les chefs de district du service de l'inspection maritime peuvent, dans des cas particuliers, accorder des exemptions d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution de la loi;

3° la mesure dans laquelle les navires et les bâtiments visés à l'article 3, § 1, 1° et 3°, doivent satisfaire aux dispositions prises en vertu du 1° du présent article, ainsi que les attributions des chefs de district en la matière;

4° les obligations des capitaines et des autres personnes embarquées ainsi que des propriétaires, relatives à la sécurité des navires.