

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1950-1951.

VERGADERING VAN 13 MAART 1951.

Verslag van de Commissie van Buitenlandse Zaken belast met het onderzoek van het ontwerp van wet 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.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1950-1951.

SÉANCE DU 13 MARS 1951.

Rapport de la Commission des Affaires Etrangères chargée d'examiner le projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, des Règles et Annexes, signées à Londres le 10 juin 1948.

Aanwezig : de hh. STRUYE, voorzitter; BUISSERET, Graaf d'ASPREMONT LYNDEN, Baron DE DORLODOT, DE GROOTE (P.), DEHOUSSE, GILLON, LEYNEN, MATAGNE, Baron NOTHOMB, SCHOT en VOS, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De beveiliging van mensenlevens op zee is een kwestie waarop de landen met een zeevarende bevolking sedert lange tijd bedacht zijn geweest. In de 19^e eeuw bestonden er in Engeland verschillende reglementen tot verzekering van de veiligheid van de schepen en van de scheepvaart. Zij werden samengeordend in de « Merchant Shipping Act » van 1894, herzien in 1906, en waarvan de bepalingen toepasselijk werden gemaakt op al de schepen die de Britse havens aandeden. Daardoor kregen deze regelen min of meer een internationale geldigheid. Zij bleken echter nog onvoldoende om het gestelde doel te bereiken.

De grote scheepsramp van de « Titanic », in April 1912, bewees hun ontoereikendheid. Begrijpelijk genoeg dan, dat men voor de eerste wereldoorlog het initiatief nam een internationale conferentie bijeen te roepen die te Londen van 12 November 1913 tot 20 Januari 1914 werd gehouden en tot het opstellen van een internationale conventie voor de beveiliging van mensenlevens op zee overging.

De tijdsomstandigheden verhinderden het van kracht worden van deze overeenkomst.

Een nieuwe internationale conferentie werd van 16 April tot 31 Mei 1920 gehouden en op 31 Mei 1929 werd een internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, door de vertegenwoordigers van 18 staten, waaronder België, ondertekend.

Zie :

Gedr. Stuk van de Senaat :

148 (Zitting 1949-1950) : Wetsontwerp.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le problème de la sauvegarde des vies humaines en mer a préoccupé durant de longues années les pays à population maritime. Au XIX^e siècle, il existait en Angleterre divers règlements destinés à assurer la sécurité des navires et de la navigation maritime. Ils furent coordonnés dans le « Merchant Shipping Act » de 1894, qui a fait l'objet d'une révision en 1906, et dont les dispositions ont été rendues applicables à tous les navires faisant escale dans les ports britanniques. De ce fait ces dispositions ont acquis une validité plus ou moins internationale. Elles se révélèrent pourtant insuffisantes pour atteindre le but visé.

La grande catastrophe maritime du « Titanic » en avril 1912, démontra l'insuffisance de ces mesures. Il se conçut donc que dès avant la première guerre mondiale, on ait pris l'initiative de convoquer une conférence internationale, qui s'est tenue à Londres du 12 novembre 1913 au 20 janvier 1914, et qui s'occupa de la rédaction d'une convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Cependant les circonstances empêchèrent l'entrée en vigueur de cette convention.

Une nouvelle conférence internationale siégea à Londres du 16 avril au 31 mai 1920, et le 31 mai 1929 fut signée par les représentants de 18 états, dont la Belgique, une convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Voir :

Document du Sénat :

148 (Session de 1949-1950) : Projet de loi.

Die conventie werd bij een Belgische wet op 24 April 1935 goedgekeurd en bekrachtigd op 29 Mei 1935.

Dit was reeds een aanmerkelijke verbetering van het eerste ontwerp, maar na de tweede wereldoorlog heeft men het vraagstuk weer onderzocht op grond van de ervaringen, die men van 1940 tot 1945 had opgedaan, en waardoor de noodzakelijkheid bewezen was geworden van een nieuw verdrag, dat op vele punten het vorige zou aanvullen en verbeteren. Het is deze overeenkomst die thans aan uw goedkeuring wordt onderworpen. Zij werd op 10 Juni 1948 te Londen door 28 Staten, waaronder België, ondertekend.

Het herziene verdrag beperkt er zich toe algemene bepalingen betreffende rechten en plichten van de verdragsluitende regeringen vast te stellen, terwijl de uitvoerige technische reglementen zijn opgenomen in een afzonderlijk stuk dat evenwel van het verdrag deel uitmaakt.

De algemene bepalingen kunnen als volgt worden samengevat :

1^o de toetredende regeringen verplichten zich alle wetten, besluiten of voorschriften uit te vaardigen om aan het verdrag zijn volledige uitwerking te verzekeren.

Er dient opgemerkt te worden dat de Belgische wetgeving in groten dele reeds aan deze verplichtingen beantwoordt en het zal dus volstaan de bestaande reglementen met de nieuwe in overeenstemming te brengen of bij te werken;

2^o de schepen waarop het verdrag van toepassing is, zijn die van 500 registerton en meer;

3^o het verdrag vervangt en vernietigt het voorgaande;

4^o het was bestemd om in werking te treden op 1 Januari 1951, mits twaalf maanden vóór die datum vijftien aanvaardingen van landen, waarvan zeven die over een handelsvloot van ten minste 1.000 registerton beschikken, zouden neergelegd zijn;

5^o de opzegging kan geschieden, slechts na verloop van vijf jaar na het in werking treden;

6^o wijzigingen kunnen slechts met algemene stemmen door de verdragsluitende partijen worden aangebracht;

7^o het verdrag bleef open voor ondertekening gedurende één maand na 10 Juni 1948 en regeringen van staten kunnen daarbij partij worden door a) ondertekening zonder voorbehoud van aanvaarding; b) ondertekening onder voorbehoud van aanvaarding, gevolgd door aanvaarding; of c) door aanvaarding.

De technische reglementen behelzen inzonderheid : a) algemene bepalingen over : 1^o de inspecties en « surveys » van de schepen op bepaalde tijdstippen en minstens eenmaal per jaar.

Cette convention fut approuvée par la loi belge du 24 avril 1935 et ratifiée le 29 mai 1935.

Le nouveau texte apportait des améliorations considérables au premier projet, mais après la deuxième guerre mondiale, la question fit l'objet d'un nouvel examen à la lumière de l'expérience acquise de 1940 à 1945, qui avait prouvé la nécessité d'une nouvelle convention, destinée à compléter et à améliorer l'accord antérieur sur divers points. C'est cette dernière convention qui est actuellement soumise à votre approbation. Elle fut signée à Londres le 10 juin 1948 par 28 Etats, dont la Belgique.

La convention révisée se borne à fixer des dispositions générales touchant aux droits et devoirs des gouvernements contractants, tandis que les dispositions techniques détaillées sont incorporées dans un règlement séparé, qui fait toutefois partie intégrante de la convention.

Ces dispositions générales peuvent être résumées comme suit :

1^o les gouvernements adhérents s'engagent à promulguer toutes lois, tous décrets ou tous règlements pour donner à la convention son plein et entier effet.

Il y a lieu de signaler que la législation belge répond déjà dans une large mesure à ces obligations, et qu'il suffira donc de mettre au point les règlements existants pour les rendre conformes aux nouvelles dispositions;

2^o la convention est applicable aux navires de 500 tonnes de jauge brute et plus;

3^o la convention remplace et annule la convention antérieure;

4^o elle devait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1951 à la condition que, douze mois avant cette date aient été déposées quinze acceptations, dont celles de sept pays possédant chacun une flotte marchande d'un tonnage d'au moins 1.000 tonnes de jauge brute;

5^o la convention ne peut être dénoncée qu'après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date d'entrée en vigueur;

6^o elle ne peut être amendée que par accord unanime des parties contractantes;

7^o la convention resta ouverte pour signature pendant un mois à partir du 10 juin 1948 et les gouvernements des états pouvaient devenir partie : a) par la signature, sans réserve quant à l'acceptation; b) par la signature sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation; ou c) par l'acceptation.

Les règlements techniques comportent notamment :

a) des dispositions générales ayant trait : 1^o à l'inspection et la visite des navires effectuées périodiquement et au moins une fois par an.

(Deze « surveys » worden gewoonlijk gedaan door de zgn. gespecialiseerde classificatiebureau's, waarvan de voornaamste zijn : Lloyds Register (Londen); British Corporation (Londen); Germanischer Lloyd (Hamburg); Registro Italiano (Rome); Norske Veritas (Oslo); American Record Bureau (New York); Bureau Veritas (Parijs).

2° de inspectie van reddingsmiddelen en radio-installaties, welke laatste voorhanden moeten zijn;

3° de afgifte van de certificaten van zeewaardigheid;

b) bijzondere bepalingen over :

1° de constructie en wel a) voorwaarden betreffende de stabiliteit en de waterdichte indelingen van het schip; b) voorschriften aangaande de toerusting van het schip om brand te voorkomen, op te sporen en te blussen; c) voorschriften over de elektrische installaties (meestal met het oog op brandgevaar);

2° de reddingsmiddelen;

3° de radiotelegraphie en -telephonie;

4° de veiligheid ter zee bij vervoer van graan als los goed en van springstoffen.

Zoals hiervoren werd vermeld, voorziet artikel XI dat het verdrag in werking treedt op 1 Januari 1951, mits ten minste twaalf maanden voor deze datum niet minder dan vijftien aanvaardingen, waarbij zeven van landen in elk waarvan schepen zijn geregistreerd met een bruto-inhoud van niet minder dan 1 miljoen ton, zijn neergelegd.

Indien dit niet het geval is, dan wordt het verdrag maar van kracht twaalf maanden na de laatste van de vijftien aanvaardingen.

Naar de verstrekte inlichtingen luiden, is noch de ene, noch de andere voorwaarde, voorzien in dit artikel, thans vervuld. Slechts negen landen hebben tot hertoe het verdrag geratificeerd : Nieuw-Zeeland op 5 Januari 1950; de Verenigde Staten op 16 Januari 1950; Frankrijk op 8 Januari 1950; Nederland op 18 April 1950; Zweden op 16 Mei 1950; Noorwegen op 12 Juni 1950; de Unie van Zuid-Afrika op 18 Augustus 1950; IJsland op 19 October 1950, en Portugal op 30 November 1950.

Het ontwerp is voor advies aan de Raad van State onderworpen geworden, die er echter geen opmerkingen bij gemaakt heeft.

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

De Verslaggever,
H. VOS.

De Voorzitter,
P. STRUYE.

(Ces visites se font ordinairement par les bureaux de classification spécialisés, dont les principaux sont : Lloyds Register (Londres); British Corporation (Londres), Germanischer Lloyd (Hambourg), Registro Italiano (Rome), Norske Veritas (Oslo), American Record Bureau (New-York), Bureau Veritas (Paris).

2° à l'inspection des engins de sauvetage et des installations radiotélégraphiques dont les navires doivent être pourvus obligatoirement;

3° à la délivrance de certificats de navigabilité;

b) des dispositions spéciales ayant trait :

1° à la construction et notamment : a) les conditions de stabilité et le compartimentage étanche du navire; b) les prescriptions relatives à l'équipement du navire en vue de la protection contre l'incendie, la détection et l'extinction d'incendies; c) les prescriptions concernant les installations électriques (principalement en vue de la protection contre l'incendie);

2° aux engins de sauvetage;

3° à la radiotélégraphie et la radiotéléphonie;

4° à la sécurité en mer en cas de transport de grains en vrac et d'explosifs.

Comme nous l'avons dit plus haut, l'article XI prévoit que la convention entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1951, à la condition que douze mois avant cette date, au moins quinze acceptations, dont celles de sept pays possédant chacun un tonnage global d'au moins un million de tonnes de jauge brute, aient été déposées.

Dans le cas contraire, la convention n'entrera en vigueur que douze mois après la date à laquelle la dernière de ces acceptations aura été déposée.

D'après les renseignements fournis, ni l'une ni l'autre des conditions prévues dans le dit article n'est actuellement remplie. Neuf pays seulement ont ratifié la convention jusqu'à présent : la Nouvelle Zélande le 5 janvier 1950; les Etats-Unis le 16 janvier 1950; la France le 8 janvier 1950; les Pays-Bas le 18 avril 1950; la Suède le 16 mai 1950; la Norvège le 12 juin 1950; l'Union sud-africaine le 18 août 1950; l'Islande le 19 octobre 1950 et le Portugal le 30 novembre 1950.

Le projet a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat, qui n'a formulé aucune observation.

Le projet de loi, ainsi que le présent rapport, ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. VOS.

Le Président,
P. STRUYE.