

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1980-1981

1 JULI 1981

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE ZAKEN
UITGEBRACHT DOOR DE HEER STEVERLYNCK

DAMES EN HEREN,

Deze Overeenkomst strekt ertoe eenvormige maatregelen voor te schrijven voor de goedkeuring van en de controle over de veiligheid van containers. De goedkeuring van containers door een Verdragsluitend land zal zonder bijkomend onderzoek gelden voor alle Verdragpartijen.

Voor het zeevervoer moeten er geen moeilijkheden rijzen aangezien de containers in het intermodaal transport doorgaans reeds aan strengere eisen voldoen dan deze van de Overeenkomst.

(¹) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Grootjans.

A. — Leden : M^{re} Demeester-De Meyer, de heren Deschamps, le Hardy de Beaulieu, Otte, Peeters, M^{re} Smet, de heren Steverlynck, van de Put, Van Elslande, Verhaegen. — Biefnot, André Cools, Dejardin, Simonet, Vanderheyden, Van Elewyck, Vanvelthoven. — Cornet d'Elzjus, Damseaux, Grootjans, Kempinaire. — Outers. — Van Grembergen.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bourgeois, d'Alcantara, De Keersmaecker, De Vlies, Henckens, Lenaerts, M^{re} Ryckmans-Corin, de heren Schyns, Thys, Tindemans, Verroken. — Burgeon, Danschutter, Denison, Gondry, Mangelschots, Nyffels, Sleetckx, Ylieff. — Colla, De Croo, Gol, Knoops, Sprockeels. — Gendebien, Risopoulos. — Baert, Kuipers.

Zie :

673 (1980-1981) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1980-1981

1^{er} JUILLET 1981

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES
PAR M. STEVERLYNCK

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente Convention a pour objet de prescrire des mesures uniformes pour l'agrément et le contrôle de la sécurité des conteneurs. L'agrément de conteneurs par une Partie contractante vaudra sans examen supplémentaire pour toutes les Parties contractantes.

Il n'y aura aucune difficulté pour les transports maritimes, étant donné que dans le transport intermodal les conteneurs en règle générale satisfont déjà à des exigences plus strictes que celles qui sont prévues dans la présente Convention.

(¹) Composition de la Commission :

Président : M. Grootjans.

A. — Membres : M^{re} Demeester-De Meyer, MM. Deschamps, le Hardy de Beaulieu, Otte, Peeters, M^{re} Smet, MM. Steverlynck, van de Put, Van Elslande, Verhaegen. — Biefnot, André Cools, Dejardin, Simonet, Vanderheyden, Van Elewyck, Vanvelthoven. — Cornet d'Elzjus, Damseaux, Grootjans, Kempinaire. — Outers. — Van Grembergen.

B. — Suppléants : MM. Bourgeois, d'Alcantara, De Keersmaecker, De Vlies, Henckens, Lenaerts, M^{re} Ryckmans-Corin, MM. Schyns, Thys, Tindemans, Verroken. — Burgeon, Danschutter, Denison, Gondry, Mangelschots, Nyffels, Sleetckx, Ylieff. — Colla, De Croo, Gol, Knoops, Sprockeels. — Gendebien, Risopoulos. — Baert, Kuipers.

Voir :

673 (1980-1981) :

— N° 1 : Projet de loi.

De belangrijkste beschikkingen van de Overeenkomst kunnen als volgt worden samengevat :

1. Het Verdrag zal van toepassing zijn op alle nieuwe en bestaande containers gebruikt voor internationaal transport, met uitzondering van deze uitsluitend voor het luchtvervoer bestemd.

2. Elke nieuwe container moet goedgekeurd worden.

3. Bestaande containers moeten binnen een termijn van 5 jaar na het in voege treden van het Verdrag goedgekeurd worden.

4. Op elke goedgekeurde container wordt een zgn. « CSC-veiligheidsplaat » bevestigd.

5. Elk Verdragsluitend land verbindt er zich toe de « CSC-veiligheidsplaten » uitgereikt door een ander Verdragsluitend land te erkennen.

6. Elk Verdragsluitend land verbindt er zich toe geen unilaterale eisen te stellen, behalve voor containers gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke goederen en voor tankcontainers.

7. De containers zijn onderworpen aan controle vanwege de bevoegde overheden van de Verdragsluitende landen. Deze controle zal er zich toe beperken vast te stellen dat een container de voorgescreven « CSC-veiligheidsplaat » draagt, tenzij er duidelijke aanwijzingen bestaan dat de container een kennelijk gevaar voor de veiligheid betekent.

8. Elke container dient door de eigenaar in een veilige toestand te worden gehandhaafd en periodiek te worden geïnspecteerd.

9. De eigenaar of de constructeur van een container kan zich voor het bekomen van een goedkeuring richten tot de bevoegde overheden van om het even welk Verdragsluitend land.

Uit de commissie kwamen diverse vragen over de doeltreffendheid van de Overeenkomst. De Verdragstekst bevat geen bepalingen die het de Belgische overheden mogelijk maken toezicht te houden over de containers in transit. Kan, in die omstandigheden, een schip onder buitenlandse vlag, die op de Schelde met eigen hefbomen containers overlaadt op een ander buitenlands schip, door België gecontroleerd worden? De nationale overheden hebben wellicht enkel toegang tot deze schepen voor nazicht van de huisvesting en de gezondheidsvoorwaarden van de bemanning. Dit tekort tast in belangrijke mate de doeltreffendheid van de Overeenkomst aan, te meer daar ca. 65 % van de wereldtonnemaat der zeeschepen onder goedkope vlag vaart en deze landen wellicht niet allemaal tot de Overeenkomst zullen toetreden.

De Minister van Buitenlandse Zaken verklaart dat de zeevaartsinspectie het recht heeft aan boord te gaan van alle schepen die zich in de territoriale wateren bevinden om controle uit te voeren ook inzake containers. De Minister van Verkeerswezen zal bij het opstellen van de uitvoeringsbesluiten voor de toepassing van de Overeenkomst, contact opnemen met de betrokken departementen om de medewerking te verzekeren van andere diensten, o.m. de douane, voor het controleren van containers bij grensoverschrijdend weg- en spoorvervoer.

De containers, die niet in orde zijn, worden geblokkeerd. Het is dus in het belang van degene die in België de containers ontvangt of verzendt ze in orde te brengen.

Les dispositions les plus importantes de la Convention peuvent se résumer comme suit :

1. La Convention s'applique à tous les conteneurs neufs et existants utilisés pour un transport international à l'exception des conteneurs exclusivement destinés au transport aérien.

2. Tout conteneur neuf doit être agréé.

3. Les conteneurs existants doivent être agréés dans les 5 ans qui suivent la date d'entrée en vigueur de la Convention.

4. Chaque conteneur agréé portera une « plaque d'agrément CSC aux fins de sécurité ».

5. Chaque Partie contractante s'engage à reconnaître les « plaques d'agrément CSC aux fins de sécurité » délivrées par une autre Partie contractante.

6. Chaque Partie contractante s'engage à ne pas imposer d'exigences unilatérales, excepté pour les conteneurs conçus pour le transport de marchandises dangereuses et pour les conteneurs-citernes.

7. Les conteneurs sont soumis au contrôle des autorités compétentes des Parties contractantes. Ce contrôle doit se limiter à la vérification de la présence sur le conteneur d'une « plaque CSC aux fins de la sécurité », à moins qu'on ait des indications évidentes que l'état du conteneur présente un risque manifeste pour la sécurité.

8. Chaque conteneur doit être conservé en bon état par son propriétaire et subir périodiquement des inspections.

9. Le propriétaire ou le constructeur d'un conteneur peut s'adresser, pour l'obtention d'un agrément, aux autorités compétentes de n'importe quelle Partie contractante.

Plusieurs membres de la commission se sont interrogés sur l'efficacité de la Convention. Le texte de celle-ci ne contient aucune disposition permettant aux autorités belges de contrôler les conteneurs en transit. Dans ces conditions, un navire battant pavillon étranger et transbordant, sur l'Escaut, à l'aide de ses propres leviers, des conteneurs sur un autre navire étranger, peut-il être contrôlé par la Belgique? Les autorités nationales n'ont peut-être accès à ces bâtiments que pour vérifier les conditions d'hébergement et la situation sanitaire de l'équipage. Cette lacune compromet dans une mesure importante l'efficacité de la Convention, d'autant plus que les navires de haute mer battent, pour quelque 65 % du tonnage mondial, pavillon de complaisance et que les pays dans lesquels ils sont enregistrés n'adhéreront peut-être pas tous à la Convention.

Le Ministre des Affaires étrangères déclare que l'inspection maritime a le droit de monter à bord de tous les navires se trouvant dans les eaux territoriales pour y effectuer des contrôles, même en ce qui concerne les conteneurs. Pour l'élaboration des arrêtés d'exécution de la présente Convention, le Ministre des Communications se mettra en rapport avec le département concerné, en vue de s'assurer la collaboration d'autres services, notamment la douane, pour le contrôle des conteneurs utilisés dans le trafic routier et ferroviaire franchissant la frontière.

Les conteneurs qui ne seront pas en bon état seront bloqués. Il est donc de l'intérêt de celui qui, en Belgique, reçoit ou envoie des conteneurs de les mettre en bon état.

Buiten de straffen zelf (cfr art. 4 van het ontwerp) is er dus een economische sanctie die in veel gevallen financieel zwaarder is dan de boete. Zoals voor alle controlestelsels zal het toezicht bij wijze van steekproef gebeuren.

De bedoeling is in E.E.G.-verband tot een eenvormig toezicht te komen, zodat de efficiëntie wordt vergroot. Een container die b.v. in Rotterdam niet is gecontroleerd, kan dat enkele weken later in Antwerpen wel. Deze eenvormigheid is noodzakelijk om te beletten dat strengere controles een trafiekverschuiving veroorzaken naar naburige havens.

**

De artikelen en het gehele ontwerp werden eenparig aangenomen.

De Rapporteur,

A. STEVERLYNCK.

De Voorzitter,

F. GROOTJANS.

Aux peines prévues (cfr. art. 4 du projet), il y a donc lieu d'ajouter une sanction économique qui, dans de nombreux cas, sera financièrement plus lourde que l'amende. Comme pour tous les contrôles, celui-ci sera effectué par sondage.

On cherchera à uniformiser le contrôle à l'échelon de la C.E.E. de manière à en accroître l'efficacité. Le conteneur qui par exemple n'aura pas été contrôlé à Rotterdam, pourra l'être quelques semaines plus tard à Anvers. Cette uniformisation est nécessaire pour empêcher un glissement du trafic vers les ports voisins par suite d'une plus grande sévérité du contrôle.

**

Les articles et l'ensemble du projet sont adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

A. STEVERLYNCK.

Le Président,

F. GROOTJANS.