

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1933-1934	N° 266		Zittingsjaar 1933-1934
PROJET DE LOI N° 14.	SEANCE du 12 Juillet 1934	VERGADERING van 12 Juli 1934	WETSONTWERP N° 14.

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;⁴
- 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.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)
PAR M. TROCLET.

MADAME, MESSIEURS,

Dernièrement, la Chambre des Représentants votait la ratification d'une Convention internationale concernant l'indication du poids sur les gros colis à transporter par bateau, afin d'assurer plus de sécurité aux ouvriers occupés au chargement et au déchargement dans les ports.

Aujourd'hui, les deux projets de convention internationale soumis à la ratification des Chambres législatives belges ont surtout pour but la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Depuis longtemps déjà les Anglais — toujours attentifs aux questions maritimes — avaient attiré l'attention de l'opinion publique mondiale sur les mesures de protection et les précautions à prendre. La mort de 1,490 personnes, lors du naufrage du « Titanic » avait, en 1912, rendu plus pressants les efforts de ceux qui s'intéressent à ces questions.

Une conférence internationale eut lieu à Londres à la fin de 1913 et au début de 1914; elle prit d'importantes réso-

(1) La Commission est composée de MM. Poncelet, président, Bovesse, Brunfaut, Carton de Tournai, Carton de Wiart, de Kerchove d'Exaerde, De Schryver, Destrée, Fischer, Hubin, Huysmans, Jaspar (Marcel-Henri), Joris, Piérard, Raemdonck, Renkin, Sinzot, Somerhausen, Troclet, Vandervelde (Emile), Van Dievoet, Winandy.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE GOEDKEURING

- a) van het op 31 Mei 1929 te Londen ondertekend Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee en van het er bij 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 handelschepen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSCHE ZAKEN (1)
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER TROCLET.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De Kamer der Volksvertegenwoordigers heeft onlangs een internationaal Verdrag bekrachtigd betreffende de aangifte van het gewicht op de zware colli, bestemd om per boot te worden vervoerd, ten einde meer veiligheid te verzekeren aan de werklieden die, in de havens, met het laden en lossen belast zijn.

Thans is het doel van de twee ontwerpen van internationaal Verdrag, ter bekrachtiging aan de Kamers voorgelegd, het menschenleven op zee te beveiligen.

Sedert lang reeds, hadden de Engelschen wier aandacht steeds op de scheepvaartvraagstukken gevestigd is, de openbare meening in de gansche wereld opmerkzaam gemaakt op de beschermings- en voorzorgsmaatregelen die hier dienden genomen te worden. De dood van 1,490 personen bij het vergaan van de *Titanic*, had, in 1912, den ijver van diegenen die belang stellen in deze vraagstukken, aangevuurd.

Een internationale conferentie greep plaats, te Londen, op het einde van 1913 en het begin van 1914. Zij keurde

(1) De Commissie bestaat uit de heeren Poncelet, voorzitter, Bovesse, Brunfaut, Carton de Tournay, Carton de Wiart, de Kerchove d'Exaerde, De Schryver, Destrée, Fischer, Hubin, Huysmans, Jaspar (Marcel-Henri), Joris, Piérard, Raemdonck, Renkin, Sinzot, Somerhausen, Troclet, Vandervelde (Emile), Van Dievoet, Winandy.

lutions à ce sujet. Le problème a été réexaminé après la guerre par une nouvelle conférence qui s'est tenue dans la capitale de l'Angleterre; le 31 mai 1929 et le 5 juillet 1930, deux conventions ont été signées, la première par les représentants de dix-huit pays, la seconde par les représentants de vingt-neuf puissances. Ce sont ces derniers documents qui sont en cause aujourd'hui.

Il s'agit là de deux conventions très importantes. Jamais en matière d'accidents et de catastrophes maritimes, la minutie dans les précautions à prendre en vue de réduire au minimum la perte de vies humaines n'a été poussée aussi loin.

A titre d'indications, signalons que des mesures sont prévues en ce qui concerne la construction des navires, les engins de sauvetage, la sécurité de la navigation, la délivrance des certificats de sécurité.

*
**

La première convention ne compte pas moins de 66 articles complétés par deux règlements-annexe où toutes les mesures prises sont exposées et précisées avec un luxe de détails qui en font un document très complet.

Ce règlement est l'œuvre de techniciens avertis et a été établi sur des données scientifiques. La perméabilité, le compartimentage, le mécanisme, la disposition des machines, les lignes de charge, les doubles-fonds, les cloisons, les ponts et les portes étanches, les moyens de pompes, les appareils à gouverner, les types réglementaires d'embarcations, les engins flottants, la capacité de transport des embarcations de sauvetage, les garanties professionnelles à exiger du personnel, les appareils d'extinction d'incendie, les appels en cas de danger, les signaux lumineux et les signaux phoniques, la vitesse des navires par temps de brume, les mesures de nature à éviter les abordages, les signaux de détresse, etc., font l'objet d'une réglementation internationale qui, en elle-même, forme tout un code spécial pour prévenir les accidents et les abordages en mer, et, en cas de catastrophe, sauver le maximum de vies humaines.

La construction, avons-nous dit, fait l'objet d'un des principaux chapitres, et des mesures multiples sont prévues au sujet des engins de sauvetage. L'article 16 de la Convention indique bien dans quel esprit les 14 articles de ce seul chapitre ont été élaborés.

« Toutes les embarcations doivent être bien construites »
« et avoir des formes et des proportions qui leur assurent »
« une large stabilité à la mer et un franc-bord suffisant, »
« lorsqu'elles sont en charge avec toutes les personnes »
« qu'elles doivent recevoir et tout leur armement. »

« Chaque embarcation doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à l'eau avec »
« son plein chargement en personne et en armement. »

Les moyens de sauvetage sont d'autant plus nombreux que le navire au cours de son voyage s'éloigne davantage du rivage. On désigne sous le vocable « voyage international court » celui où le navire « ne s'éloigne pas de plus de 200 milles de la terre la plus proche. »

belangrijke daarmede in verband staande moties goed. Het vraagstuk werd opnieuw onderzocht, na den oorlog, door een nieuwe conferentie die bijeenkwam in de Engelsche hoofdstad; op 31 Mei 1929 en 5 Juli 1930, werden twee Verdragen onderteeekend, het eerste door de vertegenwoordigers van achttien, het tweede door de vertegenwoordigers van negen-en-twintig mogendheden. Het zijn deze laatste oorkonden die thans ter sprake gebracht worden.

Het gaat hier om twee zeer belangrijke Verdragen. Nooit ging men zoo ver in het nauwkeurig bepalen van de voorzorgen die moeten genomen worden om het verlies van menschenlevens op een minimum te brengen.

Om dit in het licht te stellen, wijzen wij er op, dat maatregelen voorzien worden betreffende den scheepsbouw, de reddingstoestellen, de veiligheid der scheepvaart, de aflevering van veiligheidscertificaten.

*
**

Het eerste Verdrag telt niet minder dan 66 artikelen, aangevuld door twee toegevoegde reglementen, waarin alle maatregelen met zooveel bijzonderheden uiteengezet en nader bepaald worden, dat het stuk er uiterst volledig door is.

Dat reglement is het werk van geschoolde technici en werd volgens wetenschappelijke gegevens opgemaakt. De permeabiliteit, de waterdichte indeeling, het mechanisme, de schikking der machines, de lastlijnen, de dubbele bodems, de waterdichte dekken, schotten en deuren, de pompinstallaties, de stuurinrichtingen, de voorgeschreven boottypen, de drijvende toestellen, de kubieke inhoud van de reddingsbooten, de beroepswaarborgen die van het personeel dienen geëischt, de toestellen tot het blusschen van brand, het appel in geval van gevaar, de licht- en geluidseinen, de vaart der schepen bij mist, de maatregelen tot voorkoming van aanvaringen op zee, de noodseinen, enz., zijn het voorwerp van een internationale regeling die op zichzelf een bijzonder wetboek uitmaakt, om ongevallen of aanvaringen op zee te voorkomen, en ingeval zich een ramp voordoet, om zooveel menschenlevens als mogelijk te redden.

Het bouwen van de schepen, wordt, zooals wij schreven, in een der voornaamste hoofdstukken behandeld en talrijke maatregelen worden voorzien in verband met de reddingstoestellen. Artikel 16 van het Verdrag wijst aan in welken geest de 14 artikelen van dit hoofdstuk alleen werden opgemaakt :

« Alle booten moeten behoorlijk gebouwd zijn; zij moeten van zoodanigen vorm en afmetingen zijn, dat zij in zeegang eene ruime mate van stabiliteit bezitten en bij volle bezetting en volledige uitrusting voldoende vrijboord hebben.

» Elke boot moet voldoende sterk zijn om zonder gevaar met volle bezetting en volledige uitrusting te water te kunnen worden gebracht. »

De reddingsmiddelen worden talrijker naarmate het vaartuig zich, tijdens zijn vaart, meer verwijderd van de kust. Onder de uitdrukking « korte internationale reis », wordt verstaan « eene reis gedurende welke een schip zich niet verder dan 200 zeemijlen van het meest nabijgelegen land

Pour ces derniers voyages, la rigueur des prescriptions est légèrement atténuée.

Certaines zones des océans sont également délimitées dans la Convention afin d'y adopter une réglementation spéciale.

*
**

La deuxième convention a pour but d'établir des règles pour la détermination des lignes de charges maxima des navires de commerce. On sait que « les marques indiquant sur le flanc des navires leur ligne de charge maximum, constituent un des éléments essentiels de leur sécurité. »

Il s'agit donc là de protéger la vie du personnel, mais aussi les marchandises confiées aux navires transporteurs.

Le chargement du bois en poutre, les navires à citernes et les navires de types spéciaux font l'objet d'une réglementation sérieuse. Les lignes de charge sont longuement traitées par des méthodes scientifiques et des tables multiples sont insérées dans le premier règlement-annexe. Il s'agit d'unifier les règles appliquées pour le calcul de ligne imposée.

La limite des zones et des régions périodiques est tracée avec précision. De plus, une carte est jointe à la convention à ce sujet.

*
**

Une loi belge du 25 août 1920 et un arrêté royal pris le 14 septembre de la même année, organisent la surveillance des navires et les conditions de sécurité.

Déjà très complète, cette loi et les arrêtés-royaux pris en exécution s'inspiraient de la conférence de Londres tenue avant-guerre.

Après la ratification des deux Conventions en cause, il suffira d'amender, de compléter et d'aménager la loi belge du 25 août 1920 pour être en parfait accord avec les deux Conventions signées à Londres, en 1929 et en 1930.

Les armateurs belges trouveront un avantage au fait qu'ils se trouveront désormais sur un pied d'égalité avec leurs confrères des pays qui ont ratifié les deux conventions.

*
**

La première de celle-ci, relative à la sauvegarde de la vie humaine, a déjà reçu l'approbation de l'Allemagne, du Canada, du Danemark, de l'Espagne, de la Finlande, de la France, de l'Italie, de la Norvège, des Pays-Bas, du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et Irlande du Nord et de la Suède, soit douze puissances.

La Convention Internationale relative à la détermination des lignes de charge a été — outre les pays ci-dessus — ratifiée par la Lettonie, la Nouvelle-Zélande et l'Union des Républiques Socialistes et Soviétiques.

La Roumanie et la Hongrie, non signataires de la Convention, ont néanmoins notifié leur adhésion.

verwijldert ». Voor deze laatste reizen wordt de strengheid der voorschriften ietwat verzacht.

Sommige oceaangebieden worden nader omschreven in het Verdrag, ten einde er een bijzondere regeling op toe te passen.

*
**

Het tweede Verdrag heeft voor doel, regelen vast te leggen tot het bepalen van de uitwatering der handelsschepen. Men weet dat « de merken op de scheepsboorden tot aanwijzing van het minimumvrijboord een der hoofdelementen zijn van hun veiligheid ».

Het gaat hier dus om de bescherming van het leven van het personeel doch ook om de goederen die aan de vervoersschepen worden toevertrouwd.

De schepen welke hout als deklast vervoeren, de tankschepen en de schepen van een bijzonder type worden aan een ernstige regeling onderworpen. De uitwatering wordt er breedvoerig in behandeld naar wetenschappelijke methodes en talrijke tabellen zijn in het eerste toegevoegde reglement opgenomen. De regelen toegepast op de berekening van de opgelegde uitwatering worden tot een enkel type herleid.

De grens der zones en seizoengebieden wordt er met nauwkeurigheid getrokken. Er wordt, bovendien, een kaart dienaangaande bij de overeenkomst gevoegd.

*
**

Een Belgische wet van 25 Augustus 1920 en een Koninklijk besluit van 14 September van hetzelfde jaar, regelen de bewaking der schepen en de veiligheidsvoorwaarden. Deze reeds zeer volledige wet en de Koninklijke besluiten ter uitvoering er van genomen waren ingegeven door de Londen-Conférentie van vóór den oorlog.

Na de bekrachtiging der twee voorgelegde Verdragen, zal het voldoende zijn de Belgische wet van 25 Augustus 1920 te wijzigen en aan te vullen opdat zij volkomen zou overeenstemmen met de twee Verdragen, te Londen ondertekend in 1929 en 1930.

De Belgische reeders zullen voordeel halen uit het feit dat zij voortaan op denzelfden voet zullen staan als hun vakgenooten in de landen die de twee Verdragen zullen hebben bekrachtigd.

*
**

Het eerste Verdrag, betreffende de bescherming van het menschenleven, werd reeds goedgekeurd door Duitschland, Canada, Denemarken, Spanje, Finland, Frankrijk, Italië, Noorwegen, Nederland, Groot-Brittannië, Ierland, en Zweden, d. i. twaalf mogendheden.

Het internationaal Verdrag betreffende de uitwatering werd bekrachtigd, benevens door de bovengenoemde landen, door Letland, Nieuw-Zeeland en de Unie der Socialistische Sowjetrepublieken. Rumenië en Hongarije hebben het Verdrag niet ondertekend maar hebben hun toetreding toegezegd.

Pour la facilité de la marine marchande belge, il y a intérêt à la mise en vigueur le plus tôt des dispositions prévues.

Aussi la Commission des Affaires étrangères a-t-elle été unanime à proposer à la Chambre des Représentants, le vote du projet de loi présenté par le Gouvernement, document qui prescrit que les deux Conventions sortiront leurs pleins effets pour notre pays.

Il est d'ailleurs heureux qu'à travers tant d'efforts, au milieu de difficultés de tous genres pour assurer la paix entre les peuples, un réseau d'engagements réciproques s'établisse lentement entre eux dans tous les domaines. C'est autant de gagné en faveur de l'esprit d'entente. Et ne s'agit-il pas ici, avant tout, de la sauvegarde de la vie humaine ?

Le Rapporteur,

Léon TROCLET.

Le Président,

J. PONCELET.

Voor het gemak van de Belgische handelsscheepvaart, is het van belang dat de verdragsbepalingen spoedig worden in werking gesteld.

De Commissie voor de Buitenlandsche Zaken was het dan ook eens om aan de Kamer der Volksvertegenwoordigers voor te stellen het Regeeringsontwerp goed te keuren, waarbij bepaald wordt dat beide Verdragen voor ons land geheele en volledige uitwerking hebben.

Het is, overigens, een gelukkig verschijnsel dat, doorheen zooveel inspanningen om, midden moeilijkheden van allen aard, den vrede onder de volken te verzekeren, een net van wederzijdsche verplichtingen langzaam onder hen tot stand komt op alle gebieden. Er is zooveel te meer gewonnen ten voordeele van den geest van verstandhouding. En gaat het hier trouwens niet vooral om het menschenleven te beschermen ?

De Verslaggever,

Léon TROCLET.

De Voorzitter,

J. PONCELET.