

Vergaderjaar 2001–2002 Nr. 222

28 212 (R 1710)**Protocol van Torremolinos van 1993 met
betrekking tot het Internationaal Verdrag van
Torremolinos voor de beveiliging van
vissersvaartuigen, 1977, met Bijlage;
Torremolinos, 2 april 1993****Nr. 1****BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der
Staten-Generaal

Den Haag, 18 januari 2002

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede
Kamer der Staten-Generaal ontvangen op
1 februari 2002.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke
goedkeuring van de Staten-Generaal wordt
onderworpen kan door of namens een van de
Kamers of door ten minste vijftien leden van de
Eerste Kamer dan wel dertig leden van de
Tweede Kamer of door de Gevolmachtigde
Ministers van de Nederlandse Antillen
onderscheidenlijk van Aruba te kennen
worden gegeven uiterlijk op 3 maart 2002.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste en tweede lid, en artikel
5, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking
verdragen, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer U
hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 2 april 1993 te
Torremolinos totstandgekomen Protocol van Torremolinos van 1993 met
betrekking tot het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de
beveiliging van vissersvaartuigen, 1977, met Bijlage (Trb. 2001, 168).

Een toelichtende nota bij dit Protocol treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneurs van de Nederlandse Antillen en van Aruba is
verzocht hogergenoemde stukken op 1 februari 2002 over te leggen aan
de Staten van de Nederlandse Antillen en de Staten van Aruba.

De Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen en van Aruba
zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. J. van Aartsen

TOELICHTENDE NOTA

1. Inleiding

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State)

Op 2 april 1977 kwam onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen (hierna te noemen het Verdrag; Trb. 1980, 139). Dit Verdrag met veiligheidsbepalingen voor vissersvaartuigen langer dan 24 meter bevat een bijlage en aanhangsels met daarin vastgelegd een groot aantal technische voorschriften waaraan de vissersvaartuigen moeten voldoen ten aanzien van de constructie, de inrichting en de uitrusting. Een afzonderlijk verdrag voor deze vaartuigen was noodzakelijk omdat zij vanwege hun specifieke karakter veelal zijn uitgezonderd van de toepasselijkheid van verdragen die betrekking hebben op de veiligheid van zeeschepen. De parlementaire goedkeuringsstukken zijn gepubliceerd in kamerstukken II 1988/89, 21 044 (R1361). Het Verdrag is in 1989 voor het gehele Koninkrijk uitgevoerd in het Vissersvaartuigenbesluit. Internationaal is het Verdrag evenwel nooit in werking getreden, omdat de gezamenlijke vissersvloeden van de staten die het Verdrag hebben bekrachtigd, waaronder het Koninkrijk der Nederlanden, niet de omvang hebben die het Verdrag voorschrijft als voorwaarde voor inwerkingtreding, namelijk meer dan de helft van de wereldvloot van vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter. Enkele staten met grote vissersvloeden, zoals China, Japan en Korea, zijn geen partij geworden bij het Verdrag omdat zij de daarin vastgelegde technische eisen voor de kleinere vissersvaartuigen van hun vloot te zwaar vonden. Om ook voor die staten de veiligheidsbepalingen voor vissersvaartuigen alsnog aanvaardbaar te maken is vervolgens op 2 april 1993 het Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977, tot stand gebracht (hierna te noemen: het Protocol). Het Protocol bevat een bijlage met wijzigingen voor de bijlage en de aanhangsels bij het Verdrag. Zo is in een aantal hoofdstukken de lengtegrens van de vissersvaartuigen verhoogd van 24 meter naar 45 meter. Voorts zijn de voorschriften aangepast aan de technologische veranderingen die sinds 1977 hadden plaatsgevonden.

2. Richtlijn nr. 97/70/EG betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt

Aangezien er internationaal nog geen voorschriften van kracht waren voor vissersvaartuigen, heeft de Europese Commissie een voorstel gedaan dat heeft geleid tot richtlijn nr. 97/70/EG van de Raad van de Europese Unie van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt (PbEG L 34).

In artikel 3, eerste lid, van die richtlijn wordt het Protocol van toepassing verklaard op vissersvaartuigen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen. Het vijfde lid van het artikel bepaalt dat ook vissersvaartuigen die onder de vlag van een derde staat varen en die dienst doen in de territoriale wateren of de binnenwateren van de lidstaten of hun vangst in een van de havens van de lidstaten aan land brengen, aan de eisen van de richtlijn moeten voldoen.

Als gevolg van de richtlijn hebben de EU-lidstaten de verplichting de bepalingen van de bijlage bij het Protocol toe te passen op alle betrokken vissersvaartuigen. Voor Nederland zal de richtlijn geïmplementeerd worden in een nieuw, op de Schepenwet (een rijkswet) gebaseerd Vissersvaartuigenbesluit. Daarmee zal aan het Protocol uitvoering worden gegeven.

Hoewel de Europese richtlijn niet verbindend is voor de Nederlandse Antillen en Aruba, heeft de onderhavige parlementaire goedkeuring betrekking op de toetreding van het gehele Koninkrijk tot het Protocol. Het nieuwe Visserstvaartuigenbesluit 2001 zal namelijk ook gaan gelden voor de Nederlandse Antillen en Aruba. Het besluit is thans in overleg met die landen in voorbereiding.

3. Artikelsgewijze toelichting

Zoals in de inleiding reeds vermeld zijn sommige technische voorschriften van het Verdrag te zwaar voor de vissersvloten van enkele landen, met het gevolg dat zij geen partij wilden worden bij het Verdrag. In een poging om aan de bezwaren tegemoet te komen is het Protocol met bijlage tot stand gebracht.

De *artikelen 1 en 2* van het Protocol bevatten algemene verplichtingen van de aangesloten staten en enkele definities.

In *artikel 3* wordt de reikwijdte van het Protocol aangegeven. Hierbij wordt bepaald dat sportvissersvaartuigen, fabrieksvaartuigen, onderzoeks- en opleidingsvaartuigen en vaartuigen voor het transport van vis niet onder die reikwijdte vallen. Het derde lid van het artikel geeft aan dat de voorschriften in de bijlage van toepassing zijn op vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer, tenzij in die voorschriften uitdrukkelijk een hogere lengtegrens aangegeven wordt. Echter, ingevolge het vierde lid kan een staat besluiten dat een voorschrift bedoeld voor een vissersvaartuig met een lengte van bijvoorbeeld 45 meter of meer van toepassing wordt verklaard op vaartuigen met een lengte vanaf 24 meter die onder zijn vlag varen. Ingevolge het vijfde lid kunnen staten regionale eisen stellen aan vissersvaartuigen die in die bepaalde regio opereren. In de voornoemde Europese richtlijn wordt van die mogelijkheid gebruik gemaakt door het stellen van aanvullende eisen op een aantal onderdelen, alsmede door het opstellen van afzonderlijke voorschriften voor het noordelijk vaargebied rond Scandinavië en voor het zuidelijk vaargebied in de Middellandse Zee.

Artikel 4 bepaalt dat elk vaartuig dat voorzien moet zijn van een veiligheidscertificaat, in de haven van een andere, bij het Protocol aangesloten staat dan de vlaggenstaat, onderworpen is aan havenstaatcontrole. Die controle is in beginsel gericht op controle van het certificaat. Slechts als daar aanleiding voor bestaat, mag de controle meer omvatten en kunnen er zo nodig maatregelen tegen het vaartuig worden genomen. Ingevolge *artikel 5* zal het Protocol niet van toepassing zijn in gevallen van overmacht.

Artikel 6 verplicht de aangesloten staten om de IMO op de hoogte te stellen van wet- en regelgeving die strekt tot uitvoering van het Protocol.

Artikel 7 bevat voorschriften met betrekking tot onderzoeken bij ongevallen met vissersvaartuigen.

De *artikelen 8 tot en met 14* bevatten bepalingen over de verhouding tot andere verdragen, ondertekening en toetreding, inwerkingtreding en wijziging, opzegging, bewaring en de officiële talen van het Protocol.

Ten aanzien van het wijzigen van de technische voorschriften wordt in het Verdrag een onderscheid gemaakt tussen een procedure voor de technische voorschriften 1, alsmede 3 tot en met 11, en de procedure voor de overige voorschriften. In het Protocol is de wijzigingsprocedure gelijk voor alle technische voorschriften.

Aangezien de technische voorschriften en aanhangsels ter uitvoering zijn van verdragsverplichtingen, zullen verdragen tot wijziging ervan op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring behoeven, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht ter zake voorbehouden.

4. De bijlage bij het Protocol

De bijlage bij het Protocol bevat, met verwijzing naar de bijlage bij het Verdrag, wijzigingen voor de hoofdstukken I tot en met X, alsmede de aanhangsels 1 en 2.

Hoofdstuk I: Algemene voorzieningen

Artikel 1 van dit hoofdstuk bepaalt dat de bijlage alleen van toepassing is op nieuwe vaartuigen tenzij uitdrukkelijk anders bepaald. Voorts zijn de bepalingen over vrijstellingen, onderzoeken en certificaten in overeenstemming gebracht met de overeenkomstige bepalingen voor vrachtschepen en passagiersschepen, opgenomen in het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlagen (Trb. 1976, 157; het SOLAS-Verdrag).

Hoofdstuk II: Constructie, waterdichte indeling en uitrusting

Dit hoofdstuk is in hoofdlijnen gelijk gebleven, met slechts een enkele toevoeging. Nieuw is, dat het is toegestaan dat deuren in koel- en vrieskamers alleen van buitenaf kunnen worden geopend, mits een deugdelijk alarm is aangebracht om te voorkomen dat personen in die ruimten worden opgesloten. Verder mogen patrijspooten die minder dan 1000 mm boven de hoogstgelegen indelingslastlijn zijn aangebracht, niet meer geopend kunnen worden.

Hoofdstuk III: Stabiliteit en de daarmee verband houdende zeewaardigheid

De stabiliteitseisen die volgens het Verdrag golden, zijn nagenoeg gelijk gebleven. De enige wijziging betreft een verruiming van de bedrijfsomstandigheden waarmee rekening dient te worden gehouden bij het bepalen van de stabiliteit van het vaartuig onder verschillende omstandigheden.

Hoofdstuk IV: Machine- en elektrische installaties en tijdelijk onbemande ruimten voor machines

Dit hoofdstuk volgt in principe de indeling van het overeenkomstige hoofdstuk van het SOLAS-Verdrag, waarin eisen ten aanzien van machine- en elektrische installaties in passagiers- en vrachtschepen zijn vastgelegd. Er zijn enkele definities toegevoegd die voorheen waren opgenomen in hoofdstuk I. Voorts zijn de eisen ten aanzien van de elektrische veiligheid verzaamd. Het betreft hier het meten van aardfouten en de beveiliging tegen kortsluiting.

Hoofdstuk V: Bescherming tegen, alsmede opsporen, blussen en bestrijden van brand

Deel A van dit hoofdstuk bevat algemene bepalingen inzake de toepassing van de in IMO-verband vastgestelde Procedures voor het uitvoeren van brandproeven. Deze bepalingen komen thans overeen met de bepalingen in het overeenkomstige hoofdstuk van het SOLAS-Verdrag. Deel B bevat voorschriften inzake brandveiligheid voor vaartuigen met een lengte van 60 meter en meer, die eveneens overeenkomen met de eisen die zijn neergelegd in het SOLAS-Verdrag. Deel C bevat de bepalingen voor vissersvaartuigen met een lengte tussen 45 en 60 meter.

Hoofdstuk VI: Bescherming van de bemanning

Dit hoofdstuk, dat bepalingen omtrent veilige arbeidsomstandigheden aan boord bevat, is niet gewijzigd door het Protocol.

Hoofdstuk VII: Reddingsmiddelen en -voorzieningen en veiligheidsmiddelen

Dit hoofdstuk is geheel vervangen. Sommige bepalingen zijn zowel op nieuwe als op bestaande vissersvaartuigen van toepassing. Reddingsboten zijn niet meer expliciet voorgeschreven. Ook andere groepsreddingsmiddelen zijn toegestaan, waaronder reddingsvloten. Op vaartuigen vanaf 45 meter dienen overlevingspakken te zijn voor iedere persoon aan boord, tenzij het vaartuig is voorzien van reddingsboten, vloten onder davits of vrije-valboten; voor vrachtschepen is dit ingevolge het SOLAS-Verdrag reeds voorgeschreven. Tenslotte zijn er voor alle reddingsmiddelen nieuwe technische eisen opgenomen, die eveneens ontleend zijn aan het SOLAS-Verdrag.

Hoofdstuk VIII: Noodprocedures, appels en oefeningen

Dit hoofdstuk bevat nieuwe eisen voor noodprocedures en appels en oefeningen die grotendeels ontleend zijn aan de huidige SOLAS-voorschriften, die gelden voor nieuwe en bestaande schepen. Evenals in het SOLAS-Verdrag voor vracht- en passagiersschepen, is een algemeen alarmsysteem aan boord van vissersvaartuigen verplicht gesteld. Voorts is geregeld welke leden van de bemanning een specifieke taak uitoefenen in noodsituaties.

Hoofdstuk IX: Radiocommunicatie

Dit hoofdstuk is geheel vernieuwd en volledig afgestemd op de nieuwe eisen zoals die ook zijn neergelegd in het SOLAS-Verdrag betreffende het Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), het maritieme communicatiesysteem voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer. De verschillende zeegebieden zijn in vier categorieën ingedeeld, waarop verschillende eisen van toepassing zijn. De voorschriften met betrekking tot radiotelegrafie zijn vervallen. Als gevolg van de technische ontwikkelingen in de afgelopen jaren wordt tegenwoordig gebruik gemaakt van nieuwe communicatiemiddelen.

Hoofdstuk X: Hulpmiddelen bij de navigatie

De geheel nieuwe tekst van dit hoofdstuk over de navigatie-uitrusting, nautische instrumenten en seinapparatuur komt overeen met hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag. Dit is het enige hoofdstuk van het SOLAS-Verdrag dat reeds van toepassing was op alle schepen, zowel nieuwe als bestaande schepen, inclusief de vissersvaartuigen. Een nieuwe eis is toegevoegd betreffende het uitzicht vanaf de navigatiebrug voor vissersvaartuigen met een lengte van 45 meter of meer. Een overeenkomstig voorschrift is bij resolutie MSC.31(63) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO van 23 mei 1994 ook toegevoegd aan hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag (zie Trb. 1996, 18).

5. Koninkrijkspositie

Het Protocol zal evenals het Verdrag voor het gehele Koninkrijk gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. J. van Aartsen