

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1982-1983

9 MEI 1983

WETSONTWERP op de scheepsmeting

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUKTUUR ⁽¹⁾
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER A. CLAES

I. — Toelichting van de Minister van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie

1. Historiek.

De scheepsmeting is de vaststelling van de inhoud van schepen.

Van 27 mei tot 23 juni 1969 werd te Londen onder de auspiciën van de I.M.O. (Internationale Maritieme Organisatie) een internationale conferentie gehouden met als doel het tot stand brengen van een conventie voor een universeel systeem van meting van de inhoud van zeeschepen.

Tot voor kort waren inderdaad meerdere systemen van scheepsmeting in voege, welke uiteenlopende tonnenmaten geven wanneer ze toegepast worden op eenzelfde schip.

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Baudson.

A. — Leden: de heren Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — Gabriels, Somers. — Outers.

B. — Plaatsvervangers: de heren Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, T. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys. — Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Hostekint, Ramaekers, Rubens, Vanderheyden. — Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — De heren Belmans, De Beul, Meyntjens. — Mordant, Nols.

Zie:

573 (1982-1983):

— Nr 1: Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1982-1983

9 MAI 1983

PROJET DE LOI sur le jaugeage des navires

RAPPORT

FAIT
AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE ⁽¹⁾
PAR M. A. CLAES

I. — Exposé du Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones

1. Historique.

Par jaugeage d'un navire, il faut entendre la détermination de sa capacité.

Du 27 mai au 23 juin 1969, une conférence internationale s'est tenue à Londres, sous les auspices de l'O.M.I. (Organisation maritime internationale), afin d'élaborer une convention instaurant un système universel de jaugeage des navires.

Jusqu'il y a peu, plusieurs systèmes de jaugeage, donnant des tonnages différents pour un même navire, étaient en effet appliqués.

⁽¹⁾ Composition de la Commission:

Président: M. Baudson

A. — Membres: MM. Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — Gabriels, Somers. — Outers.

B. — Suppléants: MM. Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, T. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys. — Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Hostekint, Ramaekers, Rubens, Vanderheyden. — Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. Belmans, De Beul, Meyntjens. — Mordant, Nols.

Voir:

573 (1982-1983):

— N° 1: Projet de loi.

Alhoewel het Moorsom-systeem van scheepsmeting, uitgewerkt door de Engelsman George Moorsom in 1854 (100 kubieke Engelse voeten = 1 reg. ton = 2,83 m³), sedertdien door alle maritieme landen werd overgenomen, zijn met de tijd afwijkingen in substantie en in interpretatie ontstaan welke merkelijke verschillen in de uitkomsten medebrachten, zodat van een universeel systeem van scheepsmeting nog bezwaarlijk kon gesproken worden.

De Belgische wet dagtekt van 20 juni 1883 (aangevuld door de wet van 31 maart 1927 en gewijzigd door de wet van 29 maart 1965). Er dient aangestipt dat België een eigen systeem heeft dat nergens ter wereld gebruikt wordt.

Teneinde tot bruikbare oplossingen te komen en in de praktijk aan de bezwaren van de verschillen tegemoet te komen, werden destijds bilaterale of regionale overeenkomsten gesloten betreffende wederzijdse gelijkstelling van meetbrieven. Men spreekt also van het Engels-, het Amerikaans-, het Oslokanaal, het kanaal van Suez, het kanaal van Panama en van het Belgisch systeem.

Pogingen werden reeds meermaals aangewend tussen 1918 en 1940 om tot een internationaal reglement te komen (Volkerenbond — Oslo-verdragen van 1947 en 1965).

2. Voornaamste wijzigingen t.o.v. de bestaande systemen van scheepsmeting.

De benamingen bruto- en nettotonnenmaat zijn behouden gebleven, maar hun fysische betekenis en de manier van berekening zijn, vooral voor de netto, niet meer te vergelijken met de huidige systemen.

Hierna volgen de voornaamste principes waarmee de conferentie heeft rekening gehouden :

a) Er is gestreefd, vooral onder druk van de mogelijkheden met een grote handelsvloot (Noorwegen, Japan, U.S.A., Liberia), opdat de tonnenmaten volgens het nieuwe stelsel zo weinig mogelijk zouden verschillen van deze berekend volgens het huidige Engels (of Oslo-) systeem bij toepassing op eenzelfde schip.

De bedoeling hiervan was het economisch evenwicht tussen de nieuwe en bestaande (in de zin van de conventie) schepen niet te verstoren tijdens de onvermijdelijke lange overgangperiode, waarbij de huidige systemen en het nieuwe naast elkander zullen gebruikt worden en bovendien de havens geen voorwendsel in de hand te stoppen om de havenrechten, enz. te verhogen.

Men mag inderdaad niet uit het oog verliezen dat de rechten waaraan de schepen in de havens onderworpen zijn, berekend worden als het produkt van de tonnenmaat bruto of netto van het schip vermenigvuldigd met de eenheidsprijs per ton.

b) Men heeft getracht een systeem te vinden dat een veilige bouw van het schip niet in het gedrang zou brengen. Inderdaad, de ondervinding heeft bewezen dat ook in de scheepsbouw aan het menselijk vernuft geen grenzen zijn en men rap geneigd is het scheepsonwerp te beïnvloeden ten einde de tonnenmaat laag te houden door het omzeilen van het reglement o.m. door het maken van openingen in dek of huid, het verminderen van de scheepsholte, het vervoeren van grote hoeveelheden deklast (containers), enz.

Evenmin mag het systeem bepaalde types van schepen bevoorluden ten nadele van andere.

Er werd ook rekening gehouden met de mogelijk nadelige invloed van het reglement op de grootte van de accommodatieruimten voor de bemanning van toekomstige schepen.

Bien que le système Moorsom, mis au point en 1854 par l'Anglais George Moorsom (100 pieds³ = 1 tonneau = 2,83 m³) ait été adopté par toutes les nations maritimes, il a fait l'objet au fil du temps d'applications et d'interprétations divergentes qui se sont traduites par des différences notables dans les résultats, de sorte qu'il pouvait encore difficilement être considéré comme un système universel de jaugeage des navires.

La loi belge date du 20 juin 1883. Elle a été complétée par la loi du 31 mars 1927 et modifiée par la loi du 29 mars 1965. Il convient de signaler que la Belgique applique un système qui lui est propre et qui n'est utilisé nulle part ailleurs dans le monde.

Des conventions bilatérales ou régionales en matière d'assimilation réciproque des certificats de jaugeage ont été conclues à l'époque afin de pallier les inconvénients résultant des divergences existantes par la mise en œuvre de solutions pratiques. C'est ainsi que sont apparus les systèmes anglais et américain, les systèmes d'Oslo, du canal de Suez et du canal de Panama, ainsi que le système belge.

Il a été tenté à plusieurs reprises d'établir un règlement international entre 1918 et 1940 (Société des Nations — Conventions d'Oslo de 1947 et 1965).

2. Principales modifications par rapport aux systèmes de jaugeage existants.

Les termes « jauge brute » et « jauge nette » sont maintenus, mais ils ont une signification totalement différente sur le plan physique et la manière dont la jauge (principalement la jauge nette) est calculée n'est plus comparable aux systèmes actuels.

Les principes essentiels qui ont guidé les travaux de la conférence sont les suivants :

a) On s'est efforcé, principalement sous la pression des pays disposant d'une flotte commerciale importante (la Norvège, le Japon, les Etats-Unis, le Liberia) de faire correspondre au maximum les jauges calculées selon le nouveau système à celles calculées selon le système anglais actuel (ou le système d'Oslo).

L'objectif était de ne pas perturber l'équilibre économique entre les navires neufs et les navires existants (au sens de la convention) au cours de la longue période de transition qui est inévitable et pendant laquelle les systèmes actuels et le nouveau système seront appliqués simultanément.

Il fallait en outre veiller à ne pas donner aux responsables portuaires un prétexte pour augmenter les droits de port, etc. En effet, il ne faut pas oublier que le montant des droits auxquels les navires sont soumis dans les ports s'obtient en multipliant la jauge brute ou nette du navire par le prix unitaire par tonneau.

b) On s'est également efforcé de trouver un système qui ne compromette pas le respect des normes de sécurité dans la construction des navires. L'expérience a en effet montré que, dans le domaine de la construction navale également, le génie humain ne connaît pas de limites et les constructeurs sont vite tentés de concevoir le navire de manière à réduire son tonnage en tournant le règlement, par exemple en pratiquant des ouvertures dans le pont ou dans les bordages, en réduisant les dimensions de la cale, en transportant une importante cargaison en pontée (conteneurs), etc.

Le système retenu ne pouvait pas davantage favoriser certains types de navires par rapport à d'autres.

Il a également été tenu compte des effets néfastes que le règlement pourrait avoir en ce qui concerne l'espace réservé à l'équipage sur les navires qui seront construits à l'avenir.

3. Overwegingen t.o.v. de bestaande Belgische wetgeving (1883).

a) Het nieuwe reglement van scheepsmeting heeft het voordeel veel eenvoudiger te zijn bij de berekening van de bruto- en nettotonnenmaten en veel minder kans te bieden op bedrog of uiteenlopende interpretaties vanwege de scheepsmetdiensten in de verschillende landen, m.a.w. het is een bruikbaar reglement dat een goede kans maakt om internationaal aanvaard te worden, zij het dan niet vóór 1985.

b) In België is het systeem gesteund op de wet van 20 juni 1883 en het koninklijk besluit van 2 december 1897. Het is een tamelijk rationeel maar zeer omslachtig systeem dat bovendien buiten in België nergens ter wereld gebruikt wordt. Het is het wettelijk systeem dat toepasselijk is niet alleen op de Belgische schepen, maar ook op alle vreemde schepen welke de Belgische havens aandoen.

Aangezien de Belgische meting niet erkend wordt in het buitenland moeten al de Belgische schepen door de Belgische scheepsmetdienst van ons bestuur gemeten worden, benevens volgens het Belgisch reglement, ook volgens het Engels — en voor de meeste koopvaardij schepen ook nog volgens het Suezkanaal- en het Panamakanaal-reglement.

Daarenboven moet van alle vreemde schepen welke voor de eerste maal een Belgische haven aandoen, de equivalente Belgische tonnenmaat (vertrekkende van hun nationale tonnenmaat en de gegevens welke op hun nationale meetbrief voorkomen) worden berekend en hen een meetvrijstelling worden verleend.

Men kan zich rekenschap geven van het enorme werk dat zulks met zich brengen, als men weet dat er volgens de statistieken van « Lloyd's Register of Shipping » in 1982 over gans de wereld 75 151 schepen waren van meer dan 100 brutoton.

∴

Het is moeilijk te voorspellen met hoeveel de netto-tonnenmaten bij toepassing van het conventiereglement zullen verlagen, maar dit is zonder belang want de nettotonnenmaat wordt praktisch niet meer gebruikt.

De vertegenwoordigers van de havens hebben tijdens de conferentie meermaals te horen gegeven dat in de toekomst de havenrechten op de bruto- i.p.v. op de nettotonnenmaat zou kunnen worden berekend. Alle Belgische havens berekenen thans de rechten op de bruto.

Het aanvaarden van de conventie door België heeft voor onze havens geen onoverkomelijke moeilijkheden meegebracht.

Anderzijds, gelet op de nadelen van het oude Belgisch reglement en de voordelen van het conventiereglement, wordt ons hier eindelijk de gelegenheid geboden om van ons aftands systeem, waarmee wij ons van alle andere maritieme landen afgezonderd hebben, af te geraken.

Het verdrag is in werking getreden op 18 juli 1982, d.i. 24 maanden na de datum waarop ten minste 25 staten waarvan de koopvaardijvloot ten minste 65% van de totale brutotonne- maat van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigt ofwel het verdrag ondertekend hebben zonder voorbehoud wat de goedkeuring ervan betreft, ofwel de nodige ratificatie- of toetredings- oorkonden neergelegd hebben.

II. — Algemene bespreking

Een lid verwondert zich erover dat meerdere jaren verstreken zijn enerzijds de ondertekening van het verdrag in 1969 en de goedkeuring daarvan door België in 1975, en anderzijds deze goedkeuring en de indiening van het onderhavige wetsontwerp. Hij wil dat de Regering met deze zaak spoed maakt.

3. Considérations relatives à la législation belge en vigueur (1883).

a) Le nouveau règlement de jaugeage des navires a l'avantage d'être nettement plus simple en ce qui concerne le calcul des tonnages brut et net et d'offrir beaucoup moins de possibilités de fraude ou d'interprétations divergentes par les services de jaugeage des différents pays. En d'autres termes, il s'agit d'un règlement pratique qui a de fortes chances d'être adopté par tous les pays, même si ce n'est pas avant 1985.

b) Le système belge est basé sur la loi du 20 juin 1883 et l'arrêté royal du 2 décembre 1897. C'est un système relativement rationnel, mais très compliqué, et qui de surcroît n'est utilisé qu'en Belgique. Ce système est applicable non seulement aux navires belges, mais également à tous les navires étrangers qui mouillent dans les ports belges.

Comme le système belge de jaugeage n'est pas reconnu à l'étranger, tous les navires belges doivent être jaugés par le service des jaugeages de l'administration belge non seulement d'après le règlement belge, mais aussi d'après le règlement anglais et, pour la plupart des navires marchands, d'après les règlements du canal de Panama et du canal de Suez.

En outre, il faut calculer (à partir de leur tonnage national et des données qui figurent sur leur certificat de jaugeage national) l'équivalent belge du tonnage de tous les navires étrangers qui mouillent pour la première fois dans un port belge et leur délivrer une dispense de jaugeage.

Il suffit de consulter les statistiques du « Lloyd's Register of Shipping », qui indiquent qu'il y avait 75 151 navires de plus de 100 tonneaux bruts dans le monde en 1982, pour se rendre compte du travail énorme que cela représente.

∴

Il est difficile d'évaluer la diminution des jauges nettes qui résultera de l'application du règlement instauré par la Convention. Cela est toutefois sans importance, étant donné que la jauge nette n'est pratiquement plus utilisée.

Les représentants des autorités portuaires ont laissé entendre à plusieurs reprises au cours de la conférence que les droits de port pourraient désormais être calculés sur la base de la jauge brute et non plus sur la base de la jauge nette.

L'adhésion de notre pays à la Convention n'a pas entraîné de difficultés insurmontables pour les ports belges.

Par ailleurs, quand on considère les inconvénients de l'ancien règlement belge et les avantages que présente le règlement instauré par la Convention, on doit constater que cette adhésion nous donne enfin l'occasion d'abandonner un système de jaugeage qui nous a isolés de tous les autres pays maritimes.

La Convention est entrée en vigueur le 18 juillet 1982, à savoir 24 mois après la date à laquelle au moins 25 Etats dont les flottes de commerce représentent au total 65 p.c. au moins du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale ont, soit signé la convention sans réserve quant à l'approbation, soit déposé un instrument d'approbation ou d'adhésion.

II. — Discussion générale

Un membre s'étonne du délai de plusieurs années qui s'est écoulé entre, d'une part, la signature de la convention en 1969 et son approbation par la Belgique en 1975 et, d'autre part, cette approbation et le dépôt du présent projet de loi. Il demande au Gouvernement de faire davantage diligence en la matière.

Een lid vraagt hoeveel het aandeel van de landen die het verdrag hebben goedgekeurd, in de tonnenmaat van de wereldkoopvaardijvloot bedraagt.

De Minister antwoordt dat dit aandeel 72% bedraagt, met inbegrip van de Staten die schepen uitrusten die een vreemde vlag voeren.

Een lid vraagt wat in de nieuwe regeling het verschil is tussen de bruto- en de nettotonnenmaat.

De Minister antwoordt dat de brutotonnenmaat het geheel van de gesloten ruimte van het schip is. De nettotonnenmaat wordt berekend aan de hand van een in het verdrag bepaalde formule en ligt nooit lager dan 20% van de brutotonnenmaat. De nettotonnenmaat wordt steeds minder gebruikt.

Een spreker vindt dat het voordeel van deze nieuwe internationale regeling in het universele gebruik ervan zit.

Een lid merkt op dat de op het dek geplaatste containers niet in de bruto-tonnenmaat zijn begrepen, maar dat de havenautoriteiten er bij het berekenen van de rechten wel rekening kunnen mee houden.

Een ander lid wenst dat de vissers, die met de oude regeling vertrouwd zijn, die nog gedurende enige tijd mogen gebruiken.

De Minister antwoordt dat in een overgangsperiode van 12 jaar is voorzien (zie art. 20). Voor bestaande Belgische schepen die volgens de oude methode gemeten werden, kan die regeling tot in 1994 behouden blijven. Een nieuw gebouwd schip zal evenwel volgens de nieuwe regeling gemeten moeten worden.

III. — Bespreking van de artikelen en stemmingen

Artikel 1.

Dit artikel wordt zonder opmerkingen eenparig aangenomen.

Art. 2.

Een lid vraagt waarom de twee meetbrieven, de internationale en de nationale, behouden blijven.

De Minister antwoordt dat de internationale meetbrief wordt uitgereikt indien het schip een lengte heeft van ten minste 24 meter en internationale reizen maakt, doch dat de nationale meetbrief behouden blijft voor kleinere schepen of schepen die geen internationale reizen maken.

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen.

Artt. 3 tot 12.

Die artikelen worden eenparig en zonder opmerkingen aangenomen.

Art. 13.

Een lid vraagt of het woord « smaadt » in § 4, eerste lid, ook op bedreigingen doelt.

De Minister antwoordt bevestigend.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Artt. 14 tot 24.

Deze artikelen worden eenparig en zonder opmerkingen aangenomen.

∴

Het gehele wetsontwerp wordt eenparig aangenomen.

De Rapporteur,
A. CLAES.

De Voorzitter,
A. BAUDSON.

Un membre demande quel tonnage de la flotte de commerce mondiale représentent actuellement les Etats qui ont approuvé la convention.

Le Ministre répond qu'il s'élève à 72% et que les Etats armant des navires à pavillon de complaisance en font partie.

Un autre membre demande quelle est, dans le nouveau système, la différence entre les tonnages brut et net.

Le Ministre répond que le tonnage brut est la totalité de l'espace fermé que contient le navire. Le tonnage net est calculé selon une formule prévue par la Convention et n'est jamais inférieur à 20% du tonnage brut. Quant au tonnage net, il est de moins en moins utilisé.

Selon un intervenant, l'avantage de ce nouveau système international est son utilisation universelle.

Un membre fait remarquer que le tonnage brut n'inclut pas les conteneurs placés sur le pont, mais que les autorités portuaires peuvent en tenir compte pour le calcul des droits.

Un autre membre souhaite que les pêcheurs, qui sont familiarisés avec l'ancien système de jaugeage, puissent encore l'utiliser pendant un certain temps.

Le Ministre répond qu'une période transitoire de 12 ans est prévue (voir art. 20). Les navires belges existants, jaugeés selon l'ancien système, pourront donc le demeurer jusqu'en 1994. Par contre, un navire nouvellement construit devra être jaugeé selon le nouveau système.

III. — Examen des articles et votes

Article 1.

Cet article est adopté à l'unanimité, sans observation.

Art. 2.

Un membre demande pourquoi les deux certificats de jaugeage, international et national, sont maintenus.

Le Ministre répond que le certificat international de jaugeage est délivré si le navire a une longueur de 24 m au moins et fait des voyages internationaux, mais que le certificat national est maintenu s'il s'agit d'un navire plus petit ou qui ne fait pas de tels voyages.

L'article 2 est adopté à l'unanimité.

Art. 3 à 12.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité, sans observation.

Art. 13.

Un membre demande si, au § 4, premier alinéa, le mot « insulte » comprend les menaces.

Le Ministre répond par l'affirmative.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 14 à 24.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité, sans observation.

∴

L'ensemble du projet de loi est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. CLAES.

Le Président,
A. BAUDSON.