

Zitting 1979–1980

16 039 (R 1140)

Goedkeuring van het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag betreffende de meting van schepen, 1969, met bijlagen (Trb. 1970, 122 en 194)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING**Algemeen**

Het meten van zeeschepen geschiedt in het Koninkrijk volgens de bepalingen van het Verdrag van Oslo van 10 juni 1947 nopens een eenvormig stelsel voor de meting van zeeschepen (laatstelijk Trb. 1970, 55). Behalve de voorschriften van dat verdrag bestaan ook Engelse, Amerikaanse, Griekse, Russische en andere metingsvoorschriften, terwijl bovendien de Suezkanaal- en Panamakanaalautoriteiten een eigen metingsstelsel toepassen. Het gebruik van deze verscheidenheid aan metingsvoorschriften heeft tot gevolg dat de tonnages van op elkaar gelijkende schepen, toebehorend aan verschillende landen en gemeten volgens de metingsvoorschriften van die landen, aanzienlijk kunnen verschillen, hetgeen leidt tot ernstig ongerief, zoals ongelijke behandeling van schepen in havens en dientengevolge oponthoud veroorzakende formaliteiten en onnodige kosten. In verband daarmee werd door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) de behoefte gevoeld te streven naar het tot stand brengen van één uniform systeem voor scheepsmeting. Door de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMCO werd daartoe een subcommissie scheepsmeting ingesteld die tot taak kreeg alle bestaande systemen van scheepsmeting te bestuderen en één systeem voor internationale aanvaarding aan te bevelen. Dat systeem kon een bestaand, een gewijzigd of een geheel nieuw metingsstelsel zijn.

Onder auspiciën van de IMCO werd van 27 mei tot 23 juni 1969 te Londen een internationale conferentie gehouden waaraan werd deelgenomen door vertegenwoordigers van 48 landen, terwijl bovendien waarnemers van 7 landen, 4 internationale organisaties, de Suezkanaalautoriteit en de Panamakanaalmaatschappij aanwezig waren.

Het doel van deze conferentie was een keuze te doen uit de door de subcommissie scheepsmeting van de Maritieme Veiligheidscommissie ingestelde drie basisvoorstellen en vier alternatieve voorstellen voor het opstellen van *regels voor de meting van zeeschepen, welke enerzijds een vereenvoudiging van de bestaande systemen zouden betekenen, anderzijds zoveel mogelijk algemeen aanvaardbaar zouden moeten zijn.*

De uitkomsten van de meting volgens de nieuwe regels zouden bovendien niet te sterk mogen afwijken van die der bestaande metingen, hetgeen, gezien de toen reeds bestaande verschillen, een onmogelijke eis was. De conferentie leidde tot het opstellen van een nieuw verdrag, dat op 23 juni 1969

Noot: Ingevolge de wens van de vaste Commissie voor Buitenlandse Zaken van beide Kamers der Staten-Generaal (zie Bijl. Hand. II 13052, nr. 1) is de Nederlandse vertaling van de overeenkomst bijgevoegd.

tot stand kwam (laatstelijk Trb. 1970, 194). Het werd voor het Koninkrijk op 18 december 1969 ondertekend. Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60 van de Grondwet deelde de Regering de tekst van het verdrag op 10 december 1970 mede aan de beide Kamers der Staten-Generaal (kamerstuk 11 081) onder vermelding dat zij overwoog dit bedrag aan parlementaire goedkeuring te onderwerpen. Dat eerst thans de goedkeuring der Staten-Generaal wordt gevraagd, vindt zijn oorzaak in het feit dat aanpassing van de nationale wetgeving geruime tijd van voorbereiding vergde.

Aangezien de voorschriften van het Verdrag van Oslo 1947 en *derhalve* ook de bepalingen van de Meetbrievewet 1948 en het Meetbrievbesluit 1979, welk op dat verdrag zijn gebaseerd, nog gedurende een periode van 12 jaren, aanvangende op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag van 1949, op bestaande schepen, behoudens enkele uitzonderingen, van toepassing zullen blijven, zijn ten behoeve van de nieuwe schepen en in bepaalde gevallen ook bestaande schepen waarvoor de voorschriften van het Verdrag van 1969 wel van kracht zullen worden, ontwerpen voor een nieuwe Meetbrievewet en een nieuw Meetbrievbesluit opgesteld.

De Meetbrievewet 1948 en het Meetbrievbesluit 1949 zullen na afloop van bovengenoemde periode van 12 jaren worden ingetrokken. Het verdrag zal eerst in werking treden twee jaar na datum waarop ten minste 25 landen, waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot ten minste 65 procent van de bruto-inhoud van de wereldhandelsvloot uitmaken, het hebben aanvaard of daartoe zijn toegetreden (artikel 17). Aan dit vereiste is nog niet voldaan. Bij het verdrag behoren twee bijlagen, te weten bijlage I, inhoudende technische voorschriften, en bijlage II waarin het model van de Internationale Meetbrief (1969) is opgenomen.

Deze bijlagen maken een integrerend deel van het verdrag uit (artikel 1).

Het verdrag

Het verdrag geeft in de artikelen 2 t/m 5 bepalingen van technische en algemene aard. In artikel 3 is vastgelegd op welke categorieën van schepen het verdrag van toepassing is. In het tweede lid van dit artikel zijn de overgangsbepalingen opgenomen; de hierin voorkomende begrippen «nieuw schip» en «bestaand schip» zijn in artikel 2 omschreven.

Voor de omschrijving van het begrip «nieuw schip» is de datum van inwerkingtreding van het verdrag (voor de verdragsluitende partij) bepalend (artikel 2, onder 6). Dat wil dus zeggen dat elk schip van verdragsluitende partijen waarvan de kiel is gelegd op of na het tijdstip waarop het verdrag mondiaal in werking treedt, van dat tijdstip af voor partijen zal worden beschouwd als een «nieuw schip». Van belang is dat het verdrag van toepassing is op de categorie bestaande schepen bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder letter (d) twaalf jaar na de datum van inwerkingtreding van het onderhavige verdrag, met dien verstande dat deze schepen hun alsdan bestaande tonnages behouden voor de toepassing van de daarmee verbandhoudende bepalingen van andere bestaande internationale verdragen.

Door deze bepaling, dat de bestaande tonnages moeten worden behouden, wordt voorkomen dat een bestaand schip, dat aan de bepalingen van het onderhavige verdrag is onderworpen, na de periode van twaalf jaar zou moeten gaan voldoen aan zwaardere eisen ingevolge andere verdragen die tonnage als parameter gebruiken.

De in artikel 18 neergelegde diverse mogelijkheden tot wijziging van het verdrag en de bijlagen zijn van dien aard dat de goedkeuring van de Staten-Generaal vereist zou zijn voor iedere wijziging, alvorens tot aanvaarding daarvan kan worden overgegaan.

Voor wat betreft de bijlagen komt het de ondergetekenden voor dat zulks te ver zou voeren, gelet op de volstrekt technische en gespecialiseerde aard van de bijlagen. Om deze reden, en omdat ondergetekenden het wenselijk achten dat van de kant van het Koninkrijk medegewerkt kan worden aan een zo snel mogelijk inwerkingtreding van (aanvaardbare) wijzigingen van de bijlagen, is artikel 2 in het ontwerp van rijkswet opgenomen, op grond waar-

van wijzigingen van de bijlagen krachtens artikel 62, eerste lid, onder a, van de Grondwet niet de goedkeuring van de Staten-Generaal zullen behoeven. Wel zullen de wijzigingen op grond van artikel 60, tweede lid, van de Grondwet aan de Staten-Generaal worden medegedeeld.

Bijlage I

Bijlage I bij het verdrag vermeldt de technische voorschriften voor de berekening van de bruto- en netto-tonnage van schepen. Het stelsel voor de berekening daarvan wijkt in belangrijke mate af van dat volgens de voorschriften van het Verdrag van Oslo van 10 juni 1947. De op grond van dat verdrag bestaande mogelijkheid tot vrijstelling van shelterdekrumten is in het onderhavige verdrag niet overgenomen. Een van de voorwaarden bij het opstellen van de voorschriften voor het bepalen van de bruto- en netto-tonnage was, dat deze tonnages in een vroeg ontwerpstadium van het schip zouden moeten kunnen worden vastgesteld en dat daarbij de afhankelijkheid van constructiedetails moest worden vermeden.

Voorschrift 3 van deze bijlage voorziet in het bepalen van de bruto-tonnage door middel van een formule. Vrijstelling van meting van gesloten ruimten op grond van de bestemming van de ruimte, zoals dat op grond van de voorschriften van het Verdrag van Oslo mogelijk was, is volgens de nieuwe voorschriften uitgesloten. De vrijstelling van tussendeckruimten is in de voorschriften van het nieuwe verdrag eveneens komen te vervallen. Het gevolg hiervan zal zijn dat bij voorbeeld shelterdekschepen en rij-op/rij-afschepen bij hermeting volgens de nieuwe metingsvoorschriften een aanzienlijk grotere bruto-tonnage zullen verkrijgen.

In voorschrift 4 is de wijze van bepalen van de netto-tonnage opgenomen.

Evenals bij de bruto-tonnage wordt die berekend door middel van een formule en niet meer, zoals dat het geval is bij de voorschriften van het Verdrag van Oslo, door de bruto-inhoud te verminderen met bepaalde aftrekposten. Om te voorkomen dat schepen een kleinere netto-tonnage zouden krijgen dan volgens de huidige metingsvoorschriften, zoals dat bij voorbeeld het geval kan zijn bij gastankers en bulkcarriers, omdat waterballasttanks bij dit type van schepen een groot deel van de scheepsromp innemen, is een minimum netto-tonnage ingevoerd van 30 procent van de bruto-tonnage.

Het bepaalde in voorschrift 7 biedt de scheepsbouwer de mogelijkheid de meting en berekening van de bruto- en netto-tonnage in een vroeg stadium te doen plaatsvinden, hetgeen van belang kan zijn voor de bepaling van de tonnagegrenzen die als criteria in wetten en voorschriften voorkomen.

Bijlage II

In bijlage II bij het verdrag is het model van de Internationale Meetbrief (1969) opgenomen.

De opzet is eenvoudig en overzichtelijk. Vergeleken met de Internationale Meetbrief van het Verdrag van Oslo van 1947 zijn in de Internationale Meetbrief (1969) aanzienlijk minder gegevens opgenomen.

Behalve het ontbreken van een korte omschrijving van het schip worden de bruto- en netto-tonnage van het schip niet meer in eenheden van registertonnen en kubieke meters uitgedrukt, maar in getallen, die overeenkomen met de bruto- en netto-inhoud in registertonnen, vermeld op de huidige meetbrieven.

Aangezien de Regering van de Nederlandse Antillen medegelding van het verdrag voor haar land wenst, wordt goedkeuring van het verdrag voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
D. S. Tuijnman

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
D. F. van der Mei