

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1982-1983**

15 JUNI 1983

**Ontwerp van wet
op de scheepsmeting****VERSLAG****NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER VANDERMARLIERE****I. Toelichting van de Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie****1. Voorgeschiedenis**

De tonnemaat van een schip is één van zijn bijzonderste identificatiekenmerken. Het vaststellen van deze tonnemaat heet de scheepsmeting.

De bruto-tonnemaat is de maat van de totale inhoud van de gesloten ruimten van het schip, de netto- is deze van de nuttige inhoud.

In 1969 kwam te Londen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie een Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen tot stand.

De opzet was een universeel systeem te bekomen in de plaats van de diverse bestaande systemen van scheepsmeting, welke uiteenlopende tonnematens geven wanneer ze worden toegepast op een zelfde vaartuig.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Aubecq, Claeys, Dalem, De Seranno, Donnay, Férir, R. Maes, Seeuws, Vanderborght, Van Daele, Van Ooteghem, Windels en Vandermarliere, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Daems en Gerits.

R. A 12782*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

512 (1982-1983) : N° 1.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1982-1983**

15 JUIN 1983

**Projet de loi
sur le jaugeage des navires****RAPPORT****FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. VANDERMARLIERE****I. Exposé du Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones****1. Historique**

La jauge d'un navire est une de ses principales caractéristiques d'identification. Ce tonnage est déterminé par le jaugeage.

La jauge brute est la capacité totale des espaces clos du navire, la jauge nette étant la capacité d'utilisation.

En 1969 fut élaborée à Londres, sous les auspices de l'Organisation maritime internationale, une Convention internationale sur le jaugeage des navires.

Le but était d'obtenir un système universel au lieu des divers systèmes de jaugeage existants, qui donnent des tonnages différents pour un même navire.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Claeys, Dalem, De Seranno, Donnay, Férir, R. Maes, Seeuws, Vanderborght, Van Daele, Van Ooteghem, Windels et Vandermarliere, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Daems et Gerits.

R. A 12782*Voir :***Document du Sénat :**

512 (1982-1983) : N° 1.

De Belgische wet dagteekent 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 alzo van het Engels, het Oslo-, het kanaal van Suez-, het kanaal van Panama- en van het Belgisch systeem.

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

De benamingen bruto- en nettotonnemaat 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 mogendheden met een grote handelsvloot (Noorwegen, Japan, U.S.A., Liberia), opdat de tonnemaat volgens het nieuwe stelsel zo weinig mogelijk zouden verschillen van deze berekend volgens het huidige Engels (of Oslo-) systeem bij toepassing op een zelfde 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 tonnemaat 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 men rap geneigd is het scheepsontwerp te beïnvloeden ten einde de tonnemaat 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 deklust (containers), enz.

Evenmin mag het systeem bepaalde types van schepen bevoordelen 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.

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 le système anglais, les systèmes d'Oslo, du canal de Suez et du canal de Panama, ainsi que le système belge.

2. Principales modifications par rapport aux systèmes de jaugeage existants

Les termes « jauge brute » et « jauge nette » sont maintenus, mais leur signification sur le plan physique et la manière dont la jauge (principalement la jauge nette) est calculée ne sont plus comparables 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 Libéria), 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, 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 nettotonnematen 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 koopvaardischepen 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 tonnemaat (vertrekkende van hun nationale tonnemaat en de gegevens welke op hun nationale meetbrief voorkomen) worden berekend en hun een meetvrijstelling worden verleend.

Dit is een enorm werk: volgens de statistieken van « Lloyd's Register of Shipping » in 1982 waren er over gans de wereld 75 151 schepen van meer dan 100 brutoton.

Het is moeilijk te voorspellen met hoeveel de nettotonnematen bij toepassing van het conventiereglement zullen verlagen, maar dit is zonder belang want de nettotonnemaat 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 nettotonnemaat 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 afstandssysteem, waarmede 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 waar-

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.

Les statistiques du « Lloyd's Register of Shipping », indiquent qu'il y avait 75 151 navires de plus de 100 tonnes bruts dans le monde en 1982. Il s'agit donc d'un travail énorme.

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

van de koopvaardijvloot ten minste 65 pct. van de totale brutotonnemaat van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigt ofwel het verdrag ondertekend hebben zonder voorbehoud wat de goedkeuring ervan betreft, ofwel de nodige ratificatie- of toetredingsoorkonden neergelegd hebben.

II. Algemene bespreking

Een lid vraagt of dit systeem door alle landen zou aangenomen worden.

De Minister antwoordt dat in juni 1980 reeds een aantal landen welke gezamenlijk meer dan 65 pct. van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigden de conventie aanvaard hadden. Er is geen gevaar dat uiteindelijk bepaalde belangrijke landen deze conventie niet zullen aanvaarden.

Een lid merkt op dat in het verslag van de Kamer vermeld wordt, dat het advies van de Raad van State grotendeels gevolgd is. Voor welk deel?

Volgens de Minister hadden de opmerkingen van de Raad van State geen betrekking op de essentie van het wetsontwerp maar waren hoofdzakelijk van redactionele aard of i.v.m. de legistiek. Kleine afwijkingen waren nodig om in overeenstemming te blijven met andere reglementen.

Een ander lid zou willen weten of de rechten voor alle landen dezelfde zijn.

De havenrechten, antwoordt de Minister, worden bepaald door de havenautoriteiten. Deze rechten zijn het product van de brutotonnemaat maal het eenheidstarief per ton.

De haven in een zelfde regio (b.v. Hamburg tot Bordeaux) waken erover dat de door hen aangetekende rechten onderling competitief blijven.

Een lid denkt dat de werkelijke vraag is, welke de waarde is van de maatbrief. Hij zou ook willen weten of dit certificaat de boordpapieren altijd moet vergezellen en of een verandering van de voorwaarden automatisch op het certificaat vermeld wordt.

De Minister antwoordt dat er dient onderscheid gemaakt tussen de maatbrief van het schip, die opgeeft welke de inhoud is van de gesloten ruimten van het schip enerzijds en de veiligheidscertificaten anderzijds, welke de veiligheid van het schip, volgens criteria opgelegd door andere internationale conventies waarborgen. Al de vermelde certificaten moeten steeds aan boord zijn.

Een ander lid vraagt wie instaat voor de scheepsmeting voor de schepen van binnenvaart en zeevaart, alsook wanneer de tonnemaat wordt veranderd.

De scheepsmeting van zeeschepen wordt gedaan door ambtenaren van het Ministerie van Verkeerswezen (bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart), zegt de Minister. De meting van binnenschepen daarentegen wordt gedaan door ambtenaren van het Ministerie van Openbare Werken.

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 demande si tous les pays adopteraient ce système.

Le Ministre répond qu'en juin 1980 déjà un certain nombre de pays représentant plus de 65 p.c. de la flotte commerciale mondiale avaient ratifié la convention. Il n'y a aucun risque qu'en définitive un quelconque pays important n'accepte pas cette convention.

Un membre fait remarquer que le rapport de la Chambre mentionne que l'avis du Conseil d'Etat a été largement suivi. Dans quelle mesure?

Selon le Ministre, les observations du Conseil d'Etat ne concernaient pas l'essentiel du projet de loi, mais étaient de nature rédactionnelle ou relatives à la légistique. De petites divergences furent nécessaires pour rester en concordance avec d'autres règlements.

Un autre membre aimerait savoir si les droits sont les mêmes dans tous les pays.

Les droits portuaires, répond le Ministre, sont fixés par les autorités portuaires. Ces droits sont le produit du tonnage brut par le tarif unitaire par tonneau.

Les ports d'une même région (p.e. de Hambourg à Bordeaux) veillent à ce que les droits qu'ils appliquent restent compétitifs entre eux.

Un intervenant pense que la question essentielle est de savoir quelle est la valeur du certificat de jaugeage et si ce certificat doit toujours accompagner les documents de bord. En outre, il se demande si une modification des conditions est automatiquement mentionnée sur le certificat.

Le Ministre répond qu'il faut faire une distinction entre d'une part le certificat de jaugeage du navire, donnant la contenance des espaces clos et d'autre part les certificats de sécurité qui garantissent la sécurité du navire selon des critères imposés par d'autres conventions internationales. Tous ces documents doivent toujours se trouver à bord.

Un commissaire aimerait savoir qui a la charge du jaugeage des bateaux de navigation intérieure et des navires de mer, et quand la jauge est modifiée.

Le Ministre répond que le jaugeage des navires de mer est effectué par des fonctionnaires du Ministère des Communications (administration de la Marine et de la Navigation intérieure). Au contraire, le jaugeage des bateaux de navigation intérieure relève du domaine de fonctionnaires du Ministère des Travaux publics.

De tonnemaat kan veranderen ingevolge verbouwingen waarbij b.v. nieuwe gesloten ruimten aan het schip toegevoegd worden, of vroeger gesloten ruimten thans open worden gemaakt.

Na vastgesteld te hebben dat de tonnemaat in m³ wordt gemeten, wenst een lid te vernemen of er een beperking van de tonnemaat bestaat, alsook of de scheepsmeting een ander doel heeft dan rechten te laten heffen. Tenslotte vraagt hij of andere kenmerken op de meetbrief voorkomen.

De Minister legt het volgende uit. In bepaalde conventies, o.m. de veiligheidsconventie S.O.L.A.S. 1974 stelt men strenger eisen b.v. voor schepen met een brutotonnemaat van meer dan 1 600 ton. Veel reders bestellen dan schepen met opdracht aan de ontwerper en de bouwer de brutotonnemaat iets onder de 1 600 ton te houden.

Het doel van de meting is o.m. om een redelijke basis te kunnen vinden om havenrechten en andere heffingen te kunnen aanrekenen.

Op de meetbrief komen ook de hoofdafmetingen van het schip alsmede de identiteit van reder en schip.

Een lid vraagt de bevestiging dat geen nieuwe dienst moet gesticht worden, maar dat slechts de onderhavige moet worden aangepast zoals voor het Suez- en het Panamasysteem.

Inderdaad, zegt de Minister, er dient geen nieuwe dienst te worden opgericht. De dienst van de scheepsmeting bestaat sedert de vorige eeuw.

Door het weghalen van de zuiver Belgische meeting zal het werk van deze bestaande dienst eerder afnemen.

Een lid vraagt of ook de containers worden gemeten.

De Minister replekeert dat de containers geplaatst worden ofwel in de ruimen, dan onder het hoofddek, ofwel als dek-lading op het hoofddek. Het is juist dat containers, zelfs deze geplaatst boven het hoofddek, geen invloed uitoefenen op de brutotonnemaat van het schip waarop zij zich bevinden.

III. Bespreking van de artikelen en stemmingen

Artikelen 1 tot 5

Deze artikelen worden eenparig aangenomen.

Artikel 6

Een lid vraagt echter wat « onder Belgische vlag brengen » betekent.

Luidens de Minister kan een Belgische reder een schip op twee manieren onder Belgische vlag brengen : ten eerste door het te laten bouwen, ten tweede door het in het buitenland nieuw of tweedehands te kopen.

Artikel 6 wordt eenparig aangenomen.

Le tonnage peut varier à la suite de transformations au navire, qui ont par exemple pour effet d'ajouter de nouveaux espaces clos ou d'ouvrir des espaces précédemment clos.

Après avoir constaté que la jauge est établie en m³, un membre désire apprendre s'il y a une limite au tonnage, et si la jauge sert à autre chose qu'à la perception de droits. Enfin, il demande aussi si d'autres caractéristiques figurent sur le certificat de jaugeage.

Le Ministre donne l'explication suivante. Dans certaines conventions, notamment la convention de sécurité S.O.L.A.S. 1974, on impose des normes plus strictes, par exemple pour des navires d'un tonnage brut supérieur à 1 600 tonnes. Cela a pour effet que beaucoup d'armateurs commandent au chantier des navires conçus de telle sorte que le tonnage brut reste tout juste en dessous des 1 600 tonnes.

Le but est entre autres d'avoir une base raisonnable pour le calcul des droits portuaires et d'autres taxes.

Le certificat de jauge comprend également les mesures principales du navire, ainsi que son identité et celle de l'armateur.

Un membre demande la confirmation qu'aucun nouveau service ne doit être créé, mais que le service existant doit simplement être adapté comme pour les systèmes de Suez et de Panama.

Le Ministre confirme qu'il n'y a pas lieu de créer un nouveau service. Le service de jaugeage existe depuis le siècle dernier.

En supprimant le système de jaugeage belge, on diminuera plutôt le travail du service existant.

Un autre membre pose la question de savoir si le jaugeage est aussi d'application pour les conteneurs.

Le Ministre répond que les conteneurs sont placés dans les cales, sous le pont principal ou sur le pont principal comme chargement de pont. Il est exact que les conteneurs, même ceux placés sur le pont, n'influencent pas le tonnage brut du navire qui les transporte.

III. Examen des articles et votes

Articles 1^{er} à 5

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

Article 6

Un membre demande ce que signifie « passer sous pavillon belge ».

Selon le Ministre, un armateur peut faire passer un navire sous pavillon belge de deux façons : primo en le faisant construire et secundo en l'achetant tout fait ou en occasion à l'étranger.

L'article est ensuite adopté à l'unanimité.

Artikelen 7 tot 19

Een lid vraagt of er vaartuigen bestaan die geen schepen zijn.

Andere tuigen die varen en van een conceptie zijn die zeer afwijkt van de klassieke zijn : glijvaartuigen, hovercrafts, booreilanden.

Een ander lid vraagt waar de bevoegde diensten gevestigd zijn.

Het antwoord luidt Antwerpen en Oostende wat betreft de vestiging.

De artikelen worden eenparig aangenomen.

Artikel 20

Een lid doet opmerken dat er een vergissing in dit artikel geslopen is.

De Minister geeft toe dat in 2) van § 1 in de Franse tekst na het woord meetbrief volgende vermelding ontbreekt « (1969) ».

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Artikelen 21 tot 24

Deze artikelen worden eenparig aangenomen.

Het geheel van het wetsontwerp wordt eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden.

Dit verslag is goedgekeurd met dezelfde eenparigheid.

De Verslaggever,
J. VANDERMARLIERE.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

ERRATUM

—

ART. 20

In § 1, 2), van de Franse tekst, na de woorden « certificat international de jaugeage » invoegen : « (1969) ».

Articles 7 à 19

Un commissaire demande s'il y a des bâtiments qui ne sont pas des navires.

Il y a d'autres bâtiments qui diffèrent fortement de la conception classique du navire : les hydroglisseurs, les hovercrafts et les plates-formes de forage.

Un autre membre désire savoir où sont situés les services compétents.

La réponse est Anvers et Ostende en ce qui concerne les stations.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

Article 20

Un membre fait remarquer qu'une erreur s'est glissée à cet article.

Le Ministre admet qu'au 2) du § 1^{er} du texte français il manque la mention « (1969) » après les mots « certificat international de jaugeage ».

L'article est adopté à l'unanimité.

Articles 21 à 24

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

L'ensemble du projet de loi a été adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à la même unanimité.

Le Rapporteur,
J. VANDERMARLIERE.

Le Président,
F. DE BONDT.

ERRATUM

—

ART. 20

Au § 1^{er}, 2), du texte français, la date « (1969) » est insérée après les mots « certificat international de jaugeage ».