

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1981-1982

9 JUIN 1982

Projet de loi modifiant la loi du 28 août 1948, tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime, et instituant à ces fins un Fonds de l'armement et des constructions maritimes

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. R. MAES**

Introduisant la discussion, le Ministre, se référant à l'exposé des motifs et à la documentation communiquée préalablement à titre d'information, souligne que le Fonds a accompli une tâche magnifique en permettant de réaliser la modernisation et l'extension du tonnage de notre marine.

A cet égard, il signale qu'au 1^{er} juin de cette année, elle dépasse pour la première fois les 2 millions de TJB. Par ailleurs, le Fonds a stimulé l'emploi, non seulement dans les chantiers navals et sur les navires, mais encore dans de nombreuses entreprises secondaires et de sous-traitance.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Claey, Decléty, Donnay, Eicher, Féris, Jandrain, Seeuws, Van Daele, Vanderborcht, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels et R. Maes, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Daems, De Kerpel et Gerits.

R. A 12446

Voir :

Document du Sénat :

231 (1981-1982) : N° 1 : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1981-1982

9 JUNI 1982

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 23 augustus 1948, strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en de vissersvloot en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het uittreden en aanbouwen van zeeschepen

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER R. MAES**

Ter inleiding en onder verwijzing naar de memorie van toelichting en de dokumentatie die vooraf ter informatie aan de commissieleden werden opgestuurd, onderstreept de Minister dat het Fonds een prachtige taak vervuld heeft. Het heeft het mogelijk gemaakt dat de modernisering en de vergroting van de tonnenmaat van de vloot gerealiseerd kon worden.

In dit verband signaleert hij dat op 1 juni jl. voor het eerst onze vloot de 2 miljoen BRT overschreden heeft. Daarnaast heeft het Fonds de tewerkstelling bevorderd, niet alleen op de werven, op de schepen maar ook in tal van toeleverings- en nevenbedrijven.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Claey, Decléty, Donnay, Eicher, Féris, Jandrain, Seeuws, Van Daele, Vanderborcht, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels en R. Maes, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Daems, De Kerpel en Gerits.

R. A 12446

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

231 (1981-1982) : N° 1 : Ontwerp van wet.

Malgré tous ces succès, il faut bien constater que la totalité des transports maritimes sous pavillon belge n'attient que 6 p.c., ce qui est beaucoup trop peu.

En ce qui concerne le fonctionnement du Fonds, le Ministre précise qu'en Belgique, à l'inverse de ce qui se fait généralement à l'étranger, les pouvoirs publics n'accordent aucune aide aux chantiers navals, mais ont choisi d'aider les armements en leur octroyant des prêts à des taux d'intérêt très avantageux plutôt que des subventions en capital à fonds perdus pour l'Etat.

L'armateur doit assumer lui-même en partie le financement de l'armement ou de l'achat d'un navire; pour le reste, il bénéficie d'une aide sous la forme d'une intervention dans le paiement des intérêts, d'un prêt alloué par le Fonds et parfois assorti de la garantie de l'Etat. En principe, le remboursement par tranches commence deux ans après la mise en ligne du navire et s'échelonne sur environ 15 ans. Les tranches de crédit remboursées ainsi que les intérêts sont versés au Fonds et réutilisés pour l'octroi de nouveaux crédits. Mais comme le tonnage et le coût des navires ne cessent d'augmenter, son plafond doit chaque fois être relevé en conséquence. Toutefois, l'octroi de crédits sera dorénavant soumis à des conditions plus strictes. Ainsi, l'armateur aura personnellement à intervenir davantage dans le paiement des intérêts et le délai de grâce sera ramené de 24 à 21 mois.

Le Ministre attire encore l'attention sur le fait que les prêts accordés par le Fonds, joints aux investissements des armateurs eux-mêmes, ont atteint un total de près de 70 milliards dans le secteur des constructions navales.

Enfin, le Ministre ajoute que, dans un proche avenir, l'augmentation des ressources du Fonds devrait permettre l'achèvement des navires en construction dans les chantiers Cockerill et la passation d'une commande de 2 ou 3 bâtiments aux chantiers Boel.

Cette dernière commande permettrait à son tour de passer une importante commande de conteneurs. Pour tous ces projets, quelque 40 p.c. des commandes de sous-traitance seront à exécuter en Wallonie.

Discussion

Un commissaire rappelle que le Fonds est intervenu pour l'achat de navires d'occasion à l'étranger. Il se demande comment cela peut bien profiter à l'industrie belge. Il aimerait également savoir si le contrôle est suffisant et si l'on est armé contre tout abus quant à l'intervention dans les charges d'intérêts.

Le Ministre répond que l'une des conditions prévues est que le navire batte pavillon belge. En cas de vente, il n'est plus question de délais et tout doit être remboursé immédiatement. En 1979, on avait établi un programme d'urgence de deux ans pour trouver une solution au déclin de la marine marchande belge. On avait en effet constaté à l'époque qu'en raison des frais d'exploitation élevés, un nombre toujours croissant de navires belges étaient vendus

Niettegenstaande dat alles bedraagt het totaal vervoer over zee onder Belgische vlag maar 6 pct., hetgeen veel te laag is.

Met betrekking tot de werking van het Fonds verduidelijkt de Minister dat in België geen steun verleend wordt aan de scheepswerven, zoals veelal in 't buitenland gebeurt, maar geopteerd werd voor steun aan de reders. Het betreft leningen aan zeer voordelige intrestvoeten maar dus geen voor de Staat verloren kapitaalstoelagen.

De reder moet bij de aanbouw of aankoop van een schip een gedeelte zelf financieren; daarnaast krijgt hij steun, nl. een tussenkomst in de rente, een lening van het Fonds zelf en soms staatswaarborg. In principe 2 jaar nadat het schip in de vaart gebracht is, begint de afbetaling in schijven en dit gedurende ongeveer 15 jaren. De terugbetaalde kredietgedeelten en de interesten worden in het Fonds gestort en herbruikt voor nieuwe kredietverleningen. Omdat de schepen echter steeds groter en duurder worden moet het plafond van het Fonds telkens op nieuw verhoogd worden. De toekenning van kredieten zal in de toekomst evenwel aan strengere voorwaarden gebonden worden. Zo zal de reder zelf een hogere tussenkomst in de interesten moeten betalen en zal de periode tijdens welke geen afbetaling moet gebeuren, ingekort worden van 24 naar 21 maanden.

De Minister vestigt er nog de aandacht op dat de leningen verstrekt door het Fonds, samen met de eigen investeringen van de reders, in totaal tot een besteding van bijna 70 miljard in de scheepsnijverheid hebben geleid.

Tenslotte zegt de Minister nog dat de verhoging van de mogelijkheden van het Fonds in de nabije toekomst zou moeten leiden tot de afwerking van de schepen op de Cockerillwerven en een bestelling van 2 of 3 schepen bij de Boel-werven.

Deze laatste bestelling zou dan weer aanleiding geven tot een belangrijke bestelling van containers. Zowat 40 pct. van de toeleveringen inzake dit alles gaat naar Wallonië.

Bespreking

Een lid merkt op dat het Fonds tussengekomen is voor de aankoop in 't buitenland van tweedehandse schepen. Hij vraagt zich af hoe dit de Belgische industrie ten goede komt. Tevens wenst hij te vernemen of er voldoende controle is en of men gewapend is tegen misbruiken, wat de tussenkomst in de intrestlasten betreft.

Daarop antwoordt de Minister dat één van de voorwaarden is dat het schip onder Belgische vlag moet varen. Bij verkoop vervallen de termijnen en moet alles ineens terugbetaald worden. In 1979 werd een alarmplan uitgewerkt voor twee jaar om een oplossing te vinden aan de aftakeling van de Belgische koopvaardijvloot. Er werd toen inderdaad vastgesteld dat een steeds toenemend aantal Belgische schepen — ingevolge de hoge exploitatiekosten — aan het buitenland

à l'étranger, ce qui entraînait une augmentation du chômage dans la marine marchande. Après discussion avec les milieux intéressés, il fut prévu dans le programme d'urgence :

- des conditions de crédit avantageuses pour la construction de bâtiments, ce qui permit de passer des commandes aux chantiers belges;

- la possibilité d'acheter des navires d'occasion à l'étranger, à condition de commander simultanément des bâtiments neufs, ce qui permit de mettre immédiatement des navires en service et, par voie de conséquence, d'améliorer l'emploi dans la marine marchande. A cet égard, il faut cependant souligner que les conditions de crédit en vue de l'achat de navires d'occasion ainsi que les délais de remboursements étaient moins favorables.

D'autre part, le Ministre précise que la clé de détermination de l'intérêt réduit a comme point de référence le prix de construction du même navire en Corée du Sud ou au Japon, cet intérêt étant à calculer selon la durée du prêt. Il faut aussi tenir compte d'un autre élément, à savoir que, si les navires construits en Corée du Sud ou au Japon coûtent moins cher (parfois 40 p.c.), il faut, dans ces pays, verser d'importants acomptes à la commande. Les chantiers belges n'imposent pas cette condition, ce qui fait que nos armateurs se trouvent moins contraints d'investir immédiatement des sommes considérables.

Un autre commissaire estime qu'en période d'assainissements budgétaires, il ne se justifie pas de décider un nouveau relèvement du plafond alors que le dernier date seulement de 1980.

Le Ministre fait observer que le relèvement du plafond n'aura guère d'incidence sur le budget, puisque celui-ci ne devra supporter que l'intervention dans les charges d'intérêts. Pour maintenir le niveau d'activité dans les chantiers navals, il faut construire plusieurs navires chaque année, ce qui représente actuellement un montant de 7 à 8 milliards par an. Nous ne pouvons prendre le risque de compromettre notre réputation, notre technologie et nos instruments de travail, non seulement pour les chantiers navals, mais encore pour la sidérurgie wallonne.

Le Ministre ajoute que, compte tenu des prévisions, on aurait mieux fait de porter directement le plafond à 40 milliard en 1980.

Répondant à la question d'un autre commissaire, le Ministre déclare qu'il serait malaisé de calculer avec précision l'incidence de la majoration du plafond sur le budget de 1982. Cela dépendra des commandes de navires et de l'état d'avancement des travaux, étant donné que les fonds sont libérés par tranches.

En outre, les prêts accordés par suite du relèvement prévu du plafond ne le seront que pendant les derniers mois de cette année et ne nécessiteront donc qu'une intervention limitée de l'Etat dans les charges d'intérêts, sans doute pour quelques dizaines de millions seulement.

En réponse à la question d'un autre membre, le Ministre précise que, dans le passé, le Fonds n'a subi que deux

verkoct worden, wat toenemende werkloosheid in de koopvaardij tot gevolg had. Na bespreking met de betrokken midden werd in het alarmplan voorzien :

- gunstige kredietvoorwaarden voor nieuwbouw wat aanleiding gaf tot bestellingen op Belgische werven;

- mogelijkheid tot aankoop van tweedehandsschepen in het buitenland, op voorwaarde van gelijktijdige bestelling van nieuwbouw, waardoor de schepen onmiddellijk in exploitatie konden genomen worden, met de daaraan verbonden tewerkstelling in de koopvaardij. Hierbij dient onderlijnd dat de kredietvoorwaarden voor aankoop van tweedehandsschepen alsook de terugbetalingstermijn minder gunstig waren.

Anderzijds verduidelijkt de Minister dat de sleutel voor het vaststellen van de verlaagde intrest als referte de bouw-prijs van eenzelfde schip in Zuid-Korea of Japan heeft, die dan verrekend wordt over de duur van de lening. Een bijkomend element is dat ofschoon de bouw op werven in Zuid-Korea of Japan goedkoper is (soms tot 40 pct.) bij de bestelling aldaar hoge voorschotten betaald moeten worden. De Belgische werven stellen die voorwaarde niet zodat de reders minder tot het onmiddellijk investeren van grote bedragen gedwongen worden.

Een ander lid vindt het onverantwoord dat in tijden van begrotingssanering, na de laatste verhoging van het plafond in 1980, nu opnieuw een verhoging wordt toegestaan.

De Minister merkt op dat de verhoging van het plafond slechts een geringe weerslag zal hebben op de begroting. Enkel de tussenkomst in de rentelasten komt ten laste van de begroting. Om de scheepswerven draaiend te houden moeten jaarlijks verschillende schepen gebouwd worden, actueel voor 7 tot 8 miljard frank per jaar. Niet alleen voor de scheepswerven maar ook voor de Waalse staalnijverheid mag men niet het risico nemen om onze reputatie, technologie en werkinstrumentarium op de helling te zetten.

Hij voegt er nog aan toe dat men in 1980, gezien de vooruitzichten, beter meteen het plafond op 40 miljard had verhoogd.

Op vraag van een ander commissaris antwoordt de Minister dat de weerslag van de verhoging van het plafond op de begroting van 1982 moeilijk nauwkeurig berekend kan worden. Het is afhankelijk van de bestelling van schepen en de vordering van de werken vermits de gelden in schijven ter beschikking gesteld worden.

Bovendien zullen de ingevolge de voorziene verhoging van het plafond toegestane leningen, slechts gedurende de laatste maanden van het jaar lopen en derhalve slechts tot een geringe tussenkomst in de intrestlasten aanleiding geven, wellicht enkele tientallen miljoenen.

In antwoord op een vraag van een ander lid zegt de Minister dat er in 't verleden slechts twee kleine verliezen

pertes d'importance n'ineure, car il dispose toujours d'une hypothèque en premier rang.

Un commissaire aimerait savoir quel est le rôle de la SNCI dans ces octrois de crédits.

Le Ministre répond que chaque demande de crédit maritime est examinée par la SNCI quant à la solvabilité du demandeur. C'est sur la base de cet examen que la SNCI indique quelles sont les garanties à exiger du demandeur, en plus de l'hypothèque en premier rang prise dans tous les cas sur le navire à construire ou le navire d'occasion à acquérir.

Le montant du crédit est ensuite arrêté, après que le Comité technique du crédit maritime créé par la loi ait également examiné le dossier sous l'aspect technique et au point de vue de la rentabilité économique.

Dès que l'intérêt à charge de l'armateur a été définitivement fixé, le crédit maritime à octroyer est réparti entre la SNCI et le Fonds, en quoi il faut tenir compte notamment de la quotité que le conseil d'administration de la SNCI peut mettre à la disposition dudit demandeur. Pour ce qui est de la quotité à accorder par la SNCI, la charge d'intérêts est alors calculée en fonction du taux d'intérêt « courant » appliqué à ce moment par l'institution, déduction faite des 3 p.c. d'intervention de l'Etat.

La loi du 23 août 1948 n'autorise aucune intervention supérieure. Pour ce qui est de la quotité attribuée par le Fonds, le taux d'intérêt est fixé de telle manière que la charge d'intérêts moyenne soit égale à celle qui a été arrêtée par les pouvoirs publics.

A titre d'exemple, le Ministre signale que pour la construction d'un navire aux chantiers Boel, l'armateur a investi 20 p.c. prélevés sur ses propres ressources et a pu contracter un emprunt pour les 80 p.c. restants, c'est-à-dire pour un montant de 880 millions, dont 770 millions accordés par le Fonds et 110 millions par la SNCI, le tout à un taux d'intérêt moyen de 2,25 p.c., l'intérêt à payer à la SNCI étant naturellement sensiblement plus élevé que celui à payer au Fonds.

Un membre aimerait connaître le statut juridique du Fonds.

Le Ministre répond que le Fonds a été institué par la loi. Il n'a pas la personnalité juridique et ne dispose ni d'organes ni de personnel qui lui soient propres. En pratique, il est géré par la SNCI. Lorsqu'une demande est introduite, un comité en examine l'utilité économique. Le Fonds lui-même est alimenté par des dotations annuelles inscrites au budget extraordinaire.

Deux commissaires aimeraient avoir une idée de ce que seront en 1983 :

- les besoins en capitaux pour maintenir les chantiers en activité;
- les remboursements prévus;
- les besoins du Fonds;
- les ressources que le Fonds conservera.

door het Fonds geleden werden. Het Fonds beschikt steeds over een hypotheek in eerste rang.

Een lid wenst te vernemen wat de rol is van de NMKN in deze kredietverstrekkingen.

De Minister zegt dat elke aanvraag tot scheepskrediet door de NMKN onderzocht wordt wat betreft de solvabiliteit van de aanvrager. Het is op basis van dat onderzoek dat de NMKN voorstelt welke bijkomende waarborgen van de kredietvrager dienen geëist boven de in elk geval genomen eerste hypotheek op het nieuw te bouwen schip of aan te kopen tweedehandsschip.

Het krediet wordt dan beslist nadat ook het bij de wet opgericht Technisch Comité voor het Scheepskrediet het dossier heeft onderzocht op technisch vlak alsook wat de economische rendabiliteit betreft.

Eens de uiteindelijke rente ten laste van de reder vastgesteld, wordt het te verlenen scheepskrediet opgesplitst tussen NMKN en Fonds, waarbij mede dient rekening gehouden met het aandeel dat de raad van beheer van de NMKN voor de betrokken aanvraag kan ter beschikking stellen. Voor het gedeelte NMKN wordt de interestenlast dan vastgesteld op de op dat ogenblik bij de instelling « gangbare » rente min 3 pct. staatstussenkomst.

De wet van 23 augustus 1948 laat geen hogere tussenkomst toe. Voor het gedeelte Fonds wordt de interest dan derwijze vastgesteld dat als gemiddelde interestenlast bekomen wordt, deze die door de overheid werd beslist.

Ter illustratie zegt de Minister dat voor de bouw van een bepaald schip bij de Boel-werf, de reder 20 pct. uit eigen middelen investeerde en een lening kon aangaan voor de overige 80 pct., nl. 880 miljoen waarvan 770 miljoen bij het Fonds en 110 miljoen bij de NMKN. Dit alles aan een gemiddelde interest van 2,25 pct., waarbij de interest te betalen bij de NMKN natuurlijk een stuk hoger lag dan deze te betalen aan het Fonds.

Een lid wenst de juridische vorm van het Fonds te kennen.

De Minister zegt dat het Fonds opgericht werd bij wet. Het heeft geen rechtspersoonlijkheid en beschikt niet over organen of over eigen personeel. Praktisch wordt het beheerd door de NMKN. Wanneer er een aanvraag is onderzocht een comité het economisch nut. Het Fonds zelf wordt gestijfd door jaarlijkse dotaties uitgetrokken op de buitengewone begroting.

Twee leden wensen een idee te krijgen voor 1983, van :

- de behoefte in kapitalen om de werven actief te houden;
- de verwachte terugbetalingen;
- de behoeften van het Fonds;
- hetgeen overblijft voor het Fonds.

Le Ministre répond que les remboursements escomptés peuvent être estimés à quelque 2,5 milliards de francs, mais qu'il est impossible de prévoir l'incidence d'autres facteurs tel que l'inflation, la demande de navires émanant du commerce mondial, etc. Rien ne permet non plus pour l'instant de dire dans quelle mesure le Gouvernement sera disposé à intervenir pour maintenir les chantiers en activité. Les besoins du Fonds peuvent toutefois être évalués à 4 milliards en moyenne par an pour les prochaines années.

En conclusion, un commissaire suggère qu'en cas de vente d'un navire pendant la période d'amortissement, le bénéfice soit attribué à l'Etat, et ce pour éviter des abus.

Le Ministre répond que tout contrat prévoit qu'en cas de vente d'un navire pendant la période d'amortissement, le solde du crédit doit être intégralement et préalablement remboursé. Du reste, une vente n'est possible qu'avec l'autorisation du Ministre des Communications. Si l'on constate ou même si l'on a seulement des raisons de supposer que cette opération permettra de réaliser un bénéfice, il est prévu que l'on pourra négocier et imposer certaines conditions. C'est ce qui s'est d'ailleurs déjà produit dans le passé.

L'article unique du projet de loi a été adopté à l'unanimité des 16 membres présents.

La Commission a fait confiance au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Le Rapporteur,
R. MAES.

Le Président,
F. DE BONDT.

De Minister verklaart dat de verwachte terugbetalingen geraamd kunnen worden op $\pm$ 2,5 miljard frank, maar dat andere factoren zoals inflatie, vraag van de wereldhandel naar schepen enz. niet kunnen voorzien worden. Ook is het nog niet duidelijk hoever de Regering zal willen gaan in haar tussenkomst om de werven draaiend te houden. De behoeften van het Fonds kunnen nochtans geraamd worden op gemiddeld 4 miljard per jaar voor de eerstvolgende jaren.

Tot slot suggereert een commissaris dat bij verkoop van een schip tijdens de aflossingsperiode, de winst zou gaan naar de Staat. En dit om misbruiken tegen te gaan.

Hierop zegt de Minister dat elke overeenkomst voorziet dat bij verkoop van een schip tijdens de aflossingsperiode het nog uitstaand krediet integraal en voorafgaandelijk dient terugbetaald. Een verkoop is trouwens niet mogelijk dan na toelating verleend door de Minister van Verkeerswezen. Indien daarbij vastgesteld of zelfs maar kan verondersteld worden dat een meerwaarde wordt gerealiseerd, dan kan er worden onderhandeld en kunnen bepaalde voorwaarden worden opgelegd. Zulks is trouwens reeds in het verleden gebeurd.

Het enig artikel en het ontwerp worden daarop met eenparigheid van de 16 aanwezige leden goedgekeurd.

Vertrouwen wordt geschonken aan de verslaggever.

De Verslaggever,
R. MAES

De Voorzitter,
F. DE BONDT.