

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1983-1984**

7 DECEMBRE 1983

**Projet de loi
protégeant la marine marchande belge**

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. **VANDERMARLIERE**

**A. Exposé du Ministre des Communications
et des P.T.T.**

Le projet soumis à votre approbation a pour but d'autoriser le Roi à prendre, à titre de rétorsion, les mesures qui s'imposent pour défendre les intérêts économiques et commerciaux de la marine marchande belge et des compagnies maritimes nationales.

L'ordre maritime mondial est confronté cette dernière décennie à des pratiques discriminatoires unilatérales, notamment de la part de certains pays en développement et de certains pays du bloc de l'Est, qui préjudicient à certaines flottes marchandes honnêtes, tant au niveau de leurs activités commerciales que de leur position concurrentielle.

Dans le cadre de la concertation internationale entre les nations maritimes, qui a lieu au sein de la C.E.E., de l'O.C.D.E. et du « Consultative Shipping Group », il a été décidé d'élaborer des législations nationales pour sauvegarder les intérêts des flottes marchandes des pays intéressés.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Bosmans, Claeys, Dalem, Decléty, De Seranno, Eicher, Férir, Jandrain, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Van Ooteghem, Windels et Vandermarliere, rapporteur.

Membre suppléant : M. De Kerpel.

R. A 12809

Voir :

Document du Sénat :

532 (1982-1983) : N° 1.

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1983-1984**

7 DECEMBER 1983

**Ontwerp van wet
tot bescherming van de Belgische koopvaardij**

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **VANDERMARLIERE**

**A. Uiteenzetting door de Minister van Werkeerswezen
en van P.T.T.**

Het voorgelegde ontwerp heeft tot doel de Koning te machtigen bij wijze van tegenmaatregelen, waarvan de noodzaak blijkt, de verdediging van de economische en handelsbelangen van de Belgische koopvaardij en van de nationale scheepvaartmaatschappijen te bewerkstelligen.

De maritieme wereldordening wordt het laatste decennium geconfronteerd met discriminatoire unilaterale praktijken, met name van zekere ontwikkelingslanden en ook vanwege de Oostbloklanden, dewelke tot gevolg hebben dat bonafide koopvaardijvloten in het kader van hun bedrijfsuitoefening en concurrentiepositie sterk worden benadeeld.

In het kader van het internationaal overleg tussen de maritieme naties in de E.E.G., de O.E.S.O., en in de « Consultative Shipping Group » werd besloten nationale wetgevingen uit te werken in het belang van de respectieve koopvaardijvloten.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Aubecq, Bosmans, Claeys, Dalem, Decléty, De Seranno, Eicher, Férir, Jandrain, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Van Ooteghem, Windels en Vandermarliere, verslaggever.

Plaatsvervangend lid : de heer De Kerpel.

R. A 12809

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

532 (1982-1983) : N° 1.

Les pays voisins de la Belgique ont déjà une telle législation (*cf. infra*) :

- Le Danemark : une loi de 1957 amendée en 1977;
- La France : « Code français des douanes » depuis 1965; plus un nouveau projet de loi déposé en 1982;
- Les Pays-Bas : la loi « Vervoer ter zee », du 27 octobre 1982;
- La Grande-Bretagne : le « Shipping Act » de 1974 tel qu'il a été adapté en 1982;
- L'Italie : la loi portant des mesures de rétorsion contre la discrimination de pavillon du 4 mars 1963.

Bien que par rapport à d'autres pays européens, le présent projet de loi ait été déposé avec quelque retard, il rencontre tous les impératifs auxquels doit répondre une loi de rétorsion efficace. Pour qu'il en soit ainsi, on a consacré toute l'attention requise à la consultation préalable des administrations portuaires et des organisations syndicales.

Le projet prévoit d'ailleurs une procédure de consultation préalable obligatoire dans le cadre du Conseil central de l'économie au sein duquel sont représentés les groupements d'intérêts (comme la F.I.B., les administrations portuaires).

Par ailleurs, on a toujours souligné, dans le cadre de la C.E.E. et de l'O.C.D.E., qu'une action internationale ne peut être efficace que si le plus de pays possible y participent d'une manière coordonnée en évitant que le trafic maritime ne soit dévié vers des ports des pays environnants. Le projet de loi vise donc à combler une lacune. Eu égard aux intérêts communs des Pays-Bas et de la Belgique, il convenait de ne pas s'écarter, en principe, de la législation néerlandaise ad hoc en vigueur.

B. Discussion générale

Un commissaire demande si les administrations portuaires belges ont été consultées et quelles sont leurs remarques au sujet du projet de loi.

Le Ministre répond affirmativement. Les administrations portuaires confirment que la flotte marchande belge joue un rôle important voire même essentiel dans le cadre de la C.E.E. Elles ont mis l'accent sur l'application commune de telles législations pour prévenir les déviations de trafic. Il fut précisé à leur intention que le projet prévoit des mesures concernant le trafic maritime de marchandises mais pas de personnes. En outre, les mesures prévues sont conçues en fonction du pavillon et non pas du type de navire ni du type de marchandise.

Un autre commissaire se dit fort étonné de ce que la Chambre des Représentants ait adopté le projet de loi à l'unanimité. Il trouve inquiétant que le Gouvernement puisse prendre des mesures de rétorsion de sa propre autorité.

Le Ministre souligne qu'en énumérant les rétorsions possibles, le Parlement délimite la compétence des autorités en la matière. Il permet à notre pays d'envisager des représailles,

Dergelijke wetgevingen bestaan reeds in de ons omringende landen (*cf. infra*) :

- Denemarken : sedert 1957 en geamendeerd in 1977;
- Frankrijk : de « Code français des douanes » sedert 1965 en heden nieuw wetsontwerp van 1982;
- Nederland : de « Wet Vervoer ter Zee », van 27 oktober 1982;
- Groot-Brittannië : de « Shipping Act » van 1974 zoals aangepast in 1982;
- Italië : de wet houdende tegenmaatregelen tegen vlag-discriminatie van 4 maart 1963.

Het huidig wetsontwerp, alhoewel eerder met vertraging voorgelegd t.o.v. de andere Europese landen, beantwoordt ten volle aan de eisen die aan adequate-tegenmaatregelen-wet » worden gesteld. Daarom werd de nodige aandacht besteed aan de voorafgaande consultatie van de havenbesturen en de vakbonden.

Het betrokken ontwerp voorziet trouwens in een verplichte voorafgaande consultatieprocedure via de Centrale Raad van het Bedrijfsleven, waarin de belangengroepen (zoals het V.B.O., de havenbesturen) vertegenwoordigd zijn.

Daarenboven werd in de E.E.G. en de O.E.S.O. steeds benadrukt dat internationaal optreden slechts doelmatig kan zijn als het door zoveel mogelijk landen op een gecoördineerde wijze wordt toegepast, waarbij tevens wordt vermeden dat maritieme trafiek naar de omringende havens afvloeit. Dit wetsontwerp beoogt aldus een leemte aan te vullen. Gelet op de gemeenschappelijke belangen van Nederland en België, was het opportuun in principe niet af te wijken van de vigerende Nederlandse wetgeving ad hoc.

B. Algemene bespreking

Een lid vraagt of de Belgische havenbesturen zijn geconsulteerd, en welke hun opmerkingen waren betreffende het wetsontwerp.

De Minister antwoordt bevestigend. De havens beamen dat de Belgische koopvaardij een belangrijke en wezenlijke rol vervult. Zij legden de nadruk op de gemeenschappelijke toepassing van dergelijke wetgevingen in E.E.G.-verband om deviatie van trafieken te vermijden. Aan de Belgische havens werd verduidelijkt dat het ontwerp maatregelen voorziet voor het goederenvervoer ter zee en niet van personen; bovendien wordt in functie van de vlag der schepen geredeneerd niet naar het type schip noch naar een bepaalde soort goederen.

Een ander lid toont zich zeer verwonderd over de eenparigheid waarmede de Kamer van Volksvertegenwoordigers dit wetsontwerp heeft aangenomen. Hij vindt het inderdaad verontrustend dat de Regering op eigen houtje betwistbare tegenmaatregelen mag nemen.

De Minister onderstreept dat het Parlement via de opgesomde mogelijke tegenmaatregelen de bevoegdheid van de overheid terzake aflijnt. Het stelt ons land in de mogelijk-

qui devront, en outre, d'abord faire l'objet d'une concertation et d'une coordination au sein d'organisations internationales (C.E.E., O.C.D.E., ...). L'adoption de mesures unilatérales de rétorsion n'est pas préconisée en raison des conséquences qu'elles impliquent. A l'instar des lois modernes de rétorsion en vigueur dans les pays voisins, on a opté pour l'information des groupes d'intérêts, qui pourront faire valoir leur point de vue au sein du Conseil central de l'économie.

L'intervenant voudrait savoir si de telles mesures n'ont pas une influence néfaste sur les mouvements d'entrée et de sortie au port de Gand, notamment en ce qui concerne l'acier.

Le Ministre confirme que Gand a effectivement réagi, mais que cette réaction ne peut être qualifiée de négative. Les milieux portuaires se rendent compte que la consultation préalable obligatoire du Conseil central de l'économie offre une certaine garantie.

L'intervenant aimerait savoir si une législation semblable a déjà été élaborée sur le plan européen.

Le Ministre répond négativement mais précise qu'une concertation devrait avoir lieu dans le cadre de la C.E.E. en vue de la coordination des législations nationales, si des mesures de rétorsion étaient envisagées.

L'intervenant demande encore si, en plus des autorités portuaires, on a également consulté les syndicats.

Le Ministre répond par l'affirmative.

L'intervenant demande, enfin, à disposer d'un minimum d'informations au sujet des législations en vigueur dans les pays voisins.

Le tableau repris en annexe contient les informations demandées (voir annexe).

Un membre aimerait savoir si l'application de mesures de rétorsion vise également le transport en vrac (en navire-citerne, par exemple) et les pays à pavillon bon marché.

Le Ministre souligne que le transport en vrac donne aujourd'hui des résultats satisfaisants au niveau mondial du fait de la libre concurrence.

Les pays à pavillon bon marché exploitent de plus en plus de navires qui satisfont aux normes internationales de sécurité. Ce point est d'ailleurs contrôlé par les autorités officielles dans les ports d'Europe occidentale. Les pays à pavillon bon marché, qui continuent de jouer un rôle important pour les pays industrialisés occidentaux en ce qui concerne le transport maritime, ne sont pas visés comme tels.

Enfin, l'intervenant demande quelle est l'attitude des pays scandinaves en la matière.

Le Ministre répond que les flottes marchandes scandinaves sont surtout actives sur le plan mondial en tant que cross-traders et outsiders (lignes hors conférence). Etant donné la

heid tegenmaatregelen te overwegen, die daarenboven eerst het voorwerp zullen uitmaken van concertatie en coördinatie in de schoot van internationale organisaties (E.E.G., O.E.S.O., ...). Het nemen van unilaterale retorsiemaatregelen wordt gelet op de consequenties niet voorgestaan. Zoals de moderne tegenmaatregelenwetten van onze nabuurstaten werd geopteerd voor het informeren van de belangengroepen die gegroepeerd in de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven inspraak kunnen laten gelden.

Spreker wenst verder te vernemen of dergelijke maatregelen geen nefaste invloed hebben op de trafiek naar en van de haven van Gent meer bepaald wat het staal betreft.

De Minister bevestigt dat er uit Gent inderdaad een reactie gekomen is. Deze kan men echter niet negatief noemen. De havenkringen zien in dat een zekere waarborg besloten ligt in de verplichte voorafgaande raadpleging van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Spreker wenst te vernemen of op E.E.G.-vlak reeds een dergelijke wetgeving is uitgewerkt.

De Minister ontkent zulks, maar verduidelijkt dat binnen de E.E.G. overleg dient gepleegd ter coördinatie van de nationale wetgevingen indien tegenmaatregelen zouden worden overwogen.

Spreker informeert verder of benevens de havenbesturen eveneens de vakbonden zijn geraadpleegd.

De Minister beaamt zulks.

Spreker verzoekt tenslotte in kennis te worden gesteld van beknopte informatie betreffende de bestaande wetgevingen in de ons omringende landen.

De in bijlage opgenomen tabel beoogt de gevraagde informatie te verstrekken (zie bijlage).

Een lid wenst te vernemen of het toepassen van retorsiemaatregelen eveneens gericht is tegen de bulkvaart (bijvoorbeeld tankvaart), of tegen de goedkope-vlaglanden.

De Minister benadrukt dat de bulkvaart heden via de vrije mededinging op wereldvlak bevredigende resultaten geeft.

De goedkope-vlaglanden exploiteren meer en meer schepen welke voldoen aan de internationale veiligheidsnormen. Dit gegeven wordt trouwens gecontroleerd in de Westeuropese havens door de havenstaatcontrole. De goedkope-vlaglanden die inzake zeevervoer belangrijk blijven voor de westerse industrielanden worden als dusdanig niet gevisé.

Spreker vraagt tenslotte welke houding de Skandinavische landen terzake aannemen.

De Minister wijst erop dat de Skandinavische koopvaardijvloten op wereldvlak vooral actief zijn als cross-traders en als outsiders (niet-conferencelijnen). Gelet op de stijgende

tendance de plus en plus nette des pays en voie de développement à écarter les outsiders de leur trafic, des pays comme la Norvège, le Danemark et la Suède réclament eux-mêmes des démarches dans le cadre de l'O.C.D.E. et du « Consultative Shipping Group ».

Un autre membre fait observer qu'à la page 2 du rapport fait à la Chambre par M. A. Claes, on peut lire ceci dans la discussion générale : « Un membre demande si le présent projet prime l'accord maritime international. Le Ministre répond par l'affirmative. » Le Ministre peut-il commenter quelque peu cette réponse ?

Le Ministre répond qu'il se pourrait, par exemple, que, dans le cadre de l'O.C.D.E. ou de la C.E.E., des accords internationaux soient conclus contre les pratiques de « dumping » dans le domaine des transports maritimes. Dans ce cas, la Belgique n'accepterait pas de disposition de ces accords internationaux, qui aurait pour but la prise de mesures plus rigoureuses que celles qui sont prévues dans le projet à l'examen. Tel est le sens de la primauté dont il est ici question.

Le même membre fait encore observer qu'à la page 3 du rapport précité, à propos de l'examen de l'article 13, on peut lire ce qui suit : « Le Ministre déclare qu'un projet de loi actualisant la réglementation de l'abandon des navires sera déposé rapidement. » Le Ministre peut-il donner quelques précisions à ce sujet ?

Le Ministre répond que dans le domaine de l'abandon des navires, la Belgique ne peut légiférer qu'à l'égard des armateurs belges. Dans le cadre de la révision du Code disciplinaire et pénal de 1928, des dispositions sont à l'étude concernant l'abandon des navires (à l'étranger) par des armateurs belges.

La Convention n° 147 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (Genève C.I.T. 19 octobre 1976), que la Belgique a approuvée par la loi du 6 août 1982, prévoit l'interdiction d'abandonner purement et simplement des navires. Tout pays adhérant à la Convention n° 147 doit faire figurer cette interdiction à l'intention de ses armateurs dans sa législation.

C. Discussion des articles

Article 1^{er}

Cet article est adopté à l'unanimité.

Article 2

Un membre trouve que l'intérêt des échanges commerciaux de marchandises à l'importation et à l'exportation est peu pris en considération par le présent projet.

Il faut que ces échanges gardent la préséance par rapport au transport.

trend bij de ontwikkelingslanden om unilateraal, overwegend « outsiders » uit hun trafieken te weren, dringen landen als Noorwegen, Denemarken en Zweden zelf sterk aan op demarches in het kader van de O.E.S.O. en de « Consultative Shipping group ».

Een ander lid doet opmerken dat op blz. 2 van het Kamerverslag van de heer A. Claes over de algemene bespreking wordt vermeld : « Een lid vraagt of onderhavig ontwerp voorrang heeft op de internationale maritieme overeenkomst. De Minister beaamt dat. » Kan de Minister dit antwoord wat nader toelichten ?

De Minister antwoordt dat het zou kunnen gebeuren dat bijvoorbeeld in O.E.S.O.-verband of in E.E.G.-verband internationale overeenkomsten worden afgesloten tegen dumpingpraktijken op gebied van maritiem transport. In dat geval zou België geen bepalingen in dergelijke internationale overeenkomsten aanvaarden, die strengere maatregelen beogen dan deze welke in onderhavig wetsontwerp voorzien zijn. Dit is de voorrang welke hier bedoeld wordt.

Hetzelfde lid leest nog dat op blz. 3 van hetzelfde Kamerverslag van de heer A. Claes bij de bespreking van artikel 13 « de Minister verklaart dat spoedig een wetsontwerp tot actualisering van de reglementering betreffende het achterlaten van schepen zal worden ingediend ». Kan de Minister hier even méér precies zijn ?

De Minister antwoordt dat België in zijn wetgeving op gebied van achterlaten voor zeeschepen slechts t.o.v. Belgische reders kan legifereren. In het kader van de herziening van het Tucht- en Strafwetboek van 1928 worden bepalingen over achterlaten van zeeschepen (in het buitenland) door Belgische reders bestudeerd.

In het Verdrag nr. 147 betreffende de minimumnormen op de koopvaardij (Genève I.L.O. 19 oktober 1976) aangevaard door België door de wet van 6 augustus 1982 is voorzien dat het verboden is van schepen zonder meer achter te laten. Ieder land dat het Verdrag nr. 147 aanvaardt moet dan voor zijn nationale reders dit verbod in zijn wetgeving opnemen.

C. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

Wordt eenparig aangenomen.

Artikel 2

Een lid vindt dat het voorgelegde ontwerp van wet weinig rekening houdt met het belang van het handelsverkeer van goederen bij de in- en uitvoer.

Dat handelsverkeer moet de voorrang behouden boven het vervoer.

Il est, en effet, à craindre que des mesures prises à l'encontre d'un navire, de son capitaine ou de son propriétaire touchent indirectement la marchandise.

Aussi le membre dépose-t-il un amendement qui protège mieux l'intérêt des échanges commerciaux.

Cet amendement propose d'insérer entre les mots « ... ou des compagnies maritimes nationales l'exige », et les mots « ou il est nécessaire », les mots « sans pour autant compromettre l'intérêt des ports nationaux et du commerce extérieur de la Belgique. »

Le Ministre répond que l'amendement est en fait superflu.

Il a déjà été tenu compte de cette préoccupation.

L'article 6 du projet de loi prévoit en particulier que d'éventuelles mesures doivent être soumises au préalable au Conseil central de l'économie, où les ports belges sont représentés, ainsi qu'à la Fédération des entreprises belges et à d'autres ministères, par exemple les Affaires économiques et le Commerce extérieur.

Le projet de loi, tel qu'il a été présenté dans l'exposé des motifs, ne prévoit pas de prélèvements sur marchandises, mais vise exclusivement le navire, ce afin de porter le moins possible atteinte au commerce même et de ne pas grever les marchandises.

L'exposé des motifs stipule également que les mesures ne peuvent entraîner une déviation du trafic et que la Belgique n'agira que de concert avec les pays avoisinants.

Lorsque des mesures sont prises, on peut veiller à leur application de telle sorte que les marchandises ne restent pas bloquées sur un navire qui se trouve dans un port belge ou sur un navire déjà en route vers la Belgique.

A la suite de ces explications, le membre retire son amendement.

L'article 2 est adopté à l'unanimité.

Articles 3 à 13

Ces articles sont adoptés sans observations à l'unanimité.

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

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. VANDERMARLIERE.

Le Président,
F. DE BONDT.

Er moet namelijk worden gevreesd dat maatregelen die worden genomen tegen een schip, zijn kapitein of zijn eigenaar zijdelings de goederen treffen.

Daarvoor dient hij een amendement in dat het belang van het handelsverkeer beter beschermt.

Dit amendement stelt voor in artikel 2 van het ontwerp, na de woorden « ... van de nationale scheepsvaartmaatschappijen, »... de woorden « zonder daarom het belang van de nationale havens en van de Belgische buitenlandse handel in het gedrang te brengen »... bij te voegen.

De Minister antwoordt dat het amendement eigenlijk overbodig is.

Er werd reeds rekening gehouden met deze bekommernis.

In artikel 6 van het wetsontwerp is bijzonder voorzien dat eventuele maatregelen moeten vooraf voorgelegd worden aan de Centrale Raad voor bedrijfsleven waar de Belgische havens in vertegenwoordigd zijn, alsmede het aan V.B.O. en aan andere Ministeries, b.v. Economische Zaken en Buitenlandse Handel.

Het wetsontwerp, zoals in de memorie van toelichting uiteengezet, voorziet in geen heffingen op goederen, maar viseert uitsluitend het schip, dit om de handel zelf zo weinig mogelijk te schaden en de goederen niet te bezwaren.

De memorie van toelichting stelt eveneens dat maatregelen niet als gevolg mogen hebben dat trafiek afvloeit en dat België slechts zal handelen in gezamenlijk optreden met andere ons omringende landen.

Bij het nemen van maatregelen kan worden nagegaan de toepassing ervan zo te regelen dat goederen niet geblokkeerd blijven op een schip dat zich in een Belgische haven bevindt of op een schip dat reeds op weg is naar België.

Tengevolge van deze verklaringen trekt het lid zijn amendement in.

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 3 tot 13

Deze artikelen worden zonder enige opmerking eenparig aangenomen.

Het geheel van het wetsontwerp wordt eenparig aangenomen door de 16 aanwezige leden.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
J. VANDERMARLIERE.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

ANNEXE

LEGISLATION COMPAREE

République fédérale d'Allemagne

	Article	Observations
Titre	Aussenwirtschaftsgesetz, Aussenwirtschaftsverordnung, Zollgesetz	
Année	1961	
Objet de la loi	• Prévenir les effets grave- ment préjudiciables à la situation économique de la marine marchande alle- mande.	18 AWG
Cas dans lesquels des mesures de rétorsion peuvent être prises	• Mesures portant préjudice ou propres à porter pré- judice (1) aux échanges ou à certains secteurs de l'économie du fait qu'elles perturbent, entravent ou restreignent la concur- rence. • Mesures restreignant la participation de la ma- rine marchande allemande au transport de marchan- dises sur une base concur- rentielle. • Mesures incompatibles avec le libéralisme en vi- gueur en République féd- érale d'Allemagne • Traitement (1) moins fa- vorable des navires alle- mands que des navires battant pavillon national ou pavillon tiers.	6 AWG (1) Le préjudice peut être tant potentiel qu'effectif (cf. note 1 relative au RU et au Danemark). 18 AWG 6 AWG 21 sub 3 zG (2) Discrimination de pavillon ?
Informa- tions requis	• Compagnies ou agents : ouverture ou exploita- tion de lignes régulières touchant certains pays (3).	50 par. 3 7 mai 1979. AWV (3) Modification
Mesures de rétorsion	• Mesures visant à limiter la conclusion de contrats de transport (4) par les navires battant pavillon étranger ou l'affrètement de tels navires • Instauration d'un système de licences (5) pour : a) la conclusion de con- trats (6) de transport de marchandises di- verses, dans la mesure	18 AWG (4) Limitation pour les seuls chargeurs ou pour les armateurs également ? 46 AWV (5) a) et b) : pour le chargeur et l'armateur ? (7) par. 1 (6) Au Royaume-Uni également, mais non aux Pays-Bas et en Belgique.

BIJLAGE

VERGELIJKENDE WETGEVING

B.R.D.

	Artikel	Opmerkingen
Titel	Aussenwirtschaftsgesetz, Aussenwirtschaftsverordnung, Zollgesetz	18 AWG
Jaar	1961	
Strekking	• Nemen van tegenmaat- regelen tegen zeer nadelige gevolgen voor de econo- mische positie van de Duitse koopvaardij.	
Gevallen waarin mogelijk is	• Maatregelen die schade kunnen berokkenen aan handel of bepaalde sec- toren van de economie omdat deze concurrentie- vervalsend, -belemmerend of -beperkend zijn.	6 AWG (1) Gevaar voor scha- de evenzeer gedekt als bestaande schade (vgl. VK en Den., opm. 1).
	• Maatregelen die deelne- ming van de Duitse koop- vaardij aan het goederen- vervoer op concurrerende basis beperken.	18 AWG
	• Maatregelen die onvere- nigbaar zijn met de vrije marktsituatie en de BRD.	6 AWG
	• Minder gunstige behan- deling (2) van Duitse schepen dan van schepen onder eigen of derde vlag.	21 sub 3 zG (2) Vlagdiscriminatie ?
Vereiste infor- matie	• Rederijen of agenten : in- dien lijndiensten worden geopend of uitgeoefend op bepaalde routes (3).	50 lid 3 1979. AWV (3) Wijziging 7 mei
Retorsie- maat- regelen	• Beperking van het sluiten van contracten (4) voor ver- voer met en huur van ruimte in buitenlandse schepen.	18 AWS (4) Beperking alleen voor verladers of voor rederij ?
	• Vergunningenstelsel voor :	(5) 46 AWV (5) a) en b) : voor verladers en rederij ? (7) lid 1
	a) het sluiten van con- tracten (6) voor ver- voer van stukgoederen voor zover de rederij	(6) Ook zo in VK, doch niet in Neder- land en België. (7) Artikel 46, AWV, lid 2

	Article	Observations
où l'armateur ne figure pas dans une liste particulière;	par. 2 (7)	L'article 46 de l'AWV développe l'article 18 de l'AWG.
b) les affrètements, dans la mesure où l'armateur ne figure pas sur une liste particulière;	44b (8) AWV	La mesure peut être appliquée contre les armements d'Europe de l'Est qui souhaitent devenir membre d'une conférence.
c) la conclusion d'accords de pool (8).		
• Prélèvement de droits de douane plus élevés (11) sur les marchandises provenant du pays en cause, s'il n'y a pas de traité de commerce (12).	21/2 zG	(11) Min. : 10 p.c. (12) La RFA et l'URSS ont conclu un traité de commerce comprenant des clauses relatives à la navigation. (13) : ?
Qui décide ?	• (13).	

Pays-Bas

	Article	Observations
Titre Wedervergeldingswet Zee-scheepvaart		
Année 1977 et 1982		
Objet de la loi	• Prendre les contre-mesures requises soit pour défendre les intérêts économiques de la marine néerlandaise, soit pour exécuter des accords internationaux ou des décisions d'organisations intergouvernementales.	2 par. 1
Informations requises	• Compagnies ou agents : ouverture ou desserte de lignes régulières touchant certains pays (1).	(1) Proposition d'amendement de la loi (1979).
Mesures de rétorsion	• Interdiction (1) aux navires battant un pavillon déterminé (3) de transporter des marchandises sans licence (2). • Interdiction (1) aux chargeurs de faire transporter, sans licence, des marchandises par des navires battant un pavillon déterminé (3). • Interdiction (1) de fréter, éventuellement à temps, sans licence (2), des navires néerlandais à des compagnies de l'Etat en cause.	2 par. 1a, 1-3 (1) Des exemptions et des dispenses peuvent être assorties de certaines restrictions ou conditions (art. 5). (3) Pourrait également être un autre pavillon si le bateau est affrété par une compagnie d'un pays déterminé qui accorde les mêmes privilèges à cet autre pavillon (art. 2, par. 2).

	Artikel	Opmerkingen
niet op een bijzondere lijst wordt vermeld;		is uitwerking van artikel 18, AWG.
b) het bevrachten van schepen voor zover de rederij niet op een bijzondere lijst wordt vermeld;	44b (8) AWV	(8) kan worden gebruikt tegen Oost-blokredereien die conferencelid willen worden.
c) sluiten van pools (8).		
• Hogere douanerechten op goederen uit aangewezen land voor zover geen handelsverdrag bestaat (12).	21/2 zG	(11) Min. 11 pct. (12) Er bestaat een handelsverdrag met bepalingen voor de scheepvaart tussen de BRD en de USSR. (13) : ?
Wie beslist ?	• 13)	

Nederland

	Artikel	Opmerkingen
Titel Wedervergeldingswet Zee-scheepvaart	2 lid 1	
Jaar 1977 en 1982		
Strekking	• Nemen van tegenmaatregelen indien bescherming van de economische belangen van de Nederlandse koopvaardij of internationale afspraak/besluit volkenrechtelijke organisatie dit vereist.	
Vereiste informatie	• Rederijen of agents : indien lijndiensten worden geopend of uitgeoefend op bepaalde routes (1).	(1) Ontwerp-wetswijziging (1979).
Retorsie-maatregelen	• Verbod (1) voor schepen onder aangewezen vlag (3) zonder vergunning goederen te vervoeren (2). • Verbod (1) voor laders zonder vergunning goederen te doen vervoeren met schepen onder aangewezen vlag (3). • Verbod (1) zonder vergunning Nederlandse schepen aan ondernemingen in het aangewezen land te verhuren of in tijdbevrachting te geven.	2 lid 1a, 1-3 (1) Vrijstellingen en ontheffingen zijn mogelijk (art. 4, lid 1). (2) Vergunningen, vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden gegeven. Ook kunnen er voorschriften aan worden verbonden (art.5). (3) Kan ook andere vlag zijn, nl. wanneer schip is gecharterd door onderneming in het aangewezen land en dat land dezelfde voorrechten aan die andere vlag toekent (art. 2, lid 2).

	Article	Observations
		• Prélèvement de droits sur les navires battant un pavillon déterminé.
Qui décide ?	• Ministre des Transports et du Waterstaat, en accord avec les Ministres des Affaires étrangères, de l'Economie, de l'Agriculture et de la Pêche, ainsi que de la Coopération au Développement, après consultation du Conseil économique et social (Sociaal Economische Raad).	2 par. 4 et 5
Sanction	• Amende/détention.	18 et loi Econ. Med.

Belgique

	Article	Observations
Titre	Projet :	
	Loi sur la protection de la marine marchande belge. — Wet ter bescherming van de Belgische koopvaardij	
Objet de la loi	• Prendre les contre-mesures requises soit pour défendre les intérêts économiques et commerciaux de la marine marchande belge et plus particulièrement de la compagnie nationale, soit pour exécuter des accords internationaux ou des décisions d'organisations intergouvernementales.	2
Mesures de rétorsion	• Interdiction (1) aux compagnies, à leurs agents, à leurs mandataires ou à leur personnel de transporter des marchandises dans les eaux territoriales belges au moyen de bateaux battant pavillon d'un pays déterminé (2).	3a, par. 1 (1) Des exemptions ou des dispenses peuvent également être accordées à titre temporaire et sous certaines conditions. 3a, par. 2
	• Interdiction aux chargeurs de faire transporter des marchandises par des navires battant un pavillon déterminé (2).	(2) Pourrait également être un autre pavillon si le navire est affrété par une compagnie d'un pays déterminé
	• Interdiction (1) de fréter, éventuellement à temps, des navires à des compagnies d'un Etat déterminé.	qui accorde les mêmes privilèges à cet autre pavillon (art. 4).

	Artikel	Opmerkingen
		• Heffingen op schepen die varen onder de aangewezen vlag.
Wie beslist ?	• Minister van V&W, in overleg met de Ministers van Buitenlandse Zaken, Economische Zaken, L&V en Ontwikkelingssamenwerking, gehoord hebbende de SER.	2 lid 4 en 5
Sanctie	• Boete/detentie.	18 en wet Econ. delict.

België

	Artikel	Opmerkingen
Titel	Ontwerp :	
	Wet ter bescherming van de Belgische koopvaardij. — Loi sur la protection de la marine marchande belge.	
Strekking	• Nemen van tegenmaatregelen indien bescherming van de economische en commerciële belangen van de Belgische koopvaardij en van de nationale lijnen in het bijzonder of internationale afspraak/besluit volkenrechtelijke organisatie dit vereist.	2
Retorsie-maatregelen	• Verbod (1) voor ondernemingen, scheepsagenten, hun gevolmachtigden of Belgische wateren te verpersoneel, goederen overvoeren met schepen onder de aangewezen vlag (2).	3a, lid 1 (1) Vrijstellingen of ontheffingen zijn ook tijdelijk en onder voorwaarden mogelijk. 3a, lid 2 3a, lid 3 3b
	• Verbod voor verladers goederen te doen vervoeren met schepen onder de aangewezen vlag (2).	(2) Kan ook een andere vlag zijn, nl. wanneer het schip is gecharterd door een
	• Verbod (1) schepen te verhuren of in tijdbefrachtiging te geven aan een onderneming in het aan- onderneming in het aangewezen land.	onderneming uit een aangewezen land en dat land dezelfde voorrechten aan die andere vlag toekent (art. 4).

	Article	Observations
• Prélèvement de taxes (1) sur les bateaux battant un pavillon déterminé (2) (3).	(3) La taxe varie de 1 à 100 FB par tjb.	
Qui décide ?	6	• Le Ministre des Transports, en accord avec les Ministres des Affaires étrangères, du Commerce extérieur, des Affaires économiques, ainsi que des Finances et de la Coopération économique, après consultation du Conseil central de l'économie.
Sanction	13	• Amende (4). (4) 1 000 à 20 000 FB.

Danemark

	Article	Observations
Titre		Lov om foranstaltninger mod forskellige behandling indenfor international skibsfart.
Année		1967 (amendée en 1977)
Objet de la loi	1	• Défense des intérêts danois ou exécution d'accords internationaux (1). (1) La notion d'« intérêt » est interprétée dans un sens large (cf. note 2 relative au RU).
Cas dans lesquels des mesures de rétorsion peuvent être prises	1	• Traitement moins favorable (2) des navires danois que des navires battant pavillon national ou pavillon tiers (3). (2) Discrimination de pavillon ? (3) Exemple : traitement de la nation la plus favorisée réservé mutuell. par l'Argentine et le Brésil; voir également RFA. (4) Le préjudice peut être tant effectif que potentiel (cf. RFA, Royaume-Uni, note 1).
Mesures de rétorsion	1a	• Mesures visant à interdire ou à limiter la conclusion de contrats de transport (5) par les navires battant un pavillon déterminé ou un pavillon tiers (6), l'affrètement de tels navires ou le transport de marchandises au moyen de tels navires (7). (5) L'interdiction ou les restrictions touchent-elles uniquement les chargeurs ou également les armements ? La représentation permanente du Danemark déclare : « chargeurs ». En plus « les restrictions peuvent également porter sur le volume, la nature, la quantité ou la valeur des marchandises ». (6) Affrété par un armateur d'un pays déterminé.
		• Mesures visant à interdire, à limiter (8) ou à contrôler (9) les escales dans les ports danois (10).
		• Prélèvement de taxes sur les navires ou les marchandises.

	Artikel	Opmerkingen
• Heffingen (1) op schepen onder de aangewezen vlag (2) (3).	(3) Heffing zal liggen tussen 1 en 1 000 BF, brt.	
Wie beslist ?	6	• Minister van Verkeerswezen in overleg met de Ministers van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel, Economische Zaken, Financiën en Ontwikkelingssamenwerking gehoord hebbende de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.
Sanctie	13	• Boete (4). (4) 1 000-20 000 BF.

Denemarken

	Artikel	Opmerkingen
Titel		Lov om foranstaltninger mod forskellige behandling indenfor international skibsfart.
Jaar		1967 (gewijzigd in 1977)
Strekking	1	• Bescherming van Deense belangen of naleving internationale overeenkomsten (1). (1) « Belangen » ruim geïnterpreteerd (zie VK, opm. 2).
Gevalen waarin mogelijk is	1	• Minder gunstige behandeling (2) van Deense schepen dan van schepen onder eigen of derde vlag (3). (2) Vlagdiscriminatie ? (3) B.v. Argentinië-Brazilië meest begunstigingsclausule; zie ook BRD. (4) Gevaar voor schade evenzeer gedekt als bestaande schade (vgl. BRD, VK, opm. 1).
Retorsie-maatregelen	1a	• Verbod of beperking van het sluiten van contracten voor vervoer (5) met schepen onder aangewezen vlag of derde vlag (6), het bevrachten van deze schepen of het daadwerkelijk vervoer van goederen met die schepen (7). (5) Verbod/beperking alleen voor verladers of voor rederij ? Perm. verteg. Denem.: « Verladers ». Ook « beperking kan betreffen : volume, aard, hoeveelheid of waarde van de goederen ».
		• Verbod, beperking (8) of controle (9) van aanlopen in Deense havens (10).
		• Heffingen op schepen of goederen. (6) Door rederij uit aangewezen land gecharterd.

	Article	Observations
		• Mesures visant à interdire l'affrètement de navires à des armements d'un pays déterminé.
Qui décide ?		(7) De l'exposé des motifs. (8) Systèmes de licences ? (9) <i>Idem.</i> (10) Compatible avec la convention sur les ports ? (11) De l'exposé des motifs.
Sanction	2 par. 2	• Le Ministre du Commerce avec l'accord du Ministre des Affaires étrangères (le cas échéant avec le Ministre des Finances et des Travaux publics), après consultation des armateurs et des chargeurs (1). • Personnes physiques : amende ou détention. • Personnes morales : amende.

Royaume-Uni

	Article	Observations
Titre		Merchant Shipping Act
Année		1974 (amendé en 1982)
Cas dans lesquels des mesures de rétorsion peuvent être prises	14 (1a)	(1) Le dommage peut être tant effectif que potentiel (<i>cf.</i> RFA note 1 et Danemark note 4). (2) La notion d'« intérêt » est interprétée dans un sens large (<i>cf.</i> Danemark, note 1).
Informations requises	14	(2)
Mesures de rétorsion	14 par. 3a par. 3b	(3) Système de licences ? Voir article 6 : conditions. (4) Par les navires battant un pavillon déterminé ou un pavillon tiers (par. 11). (5) Représentation permanente du Royaume-Uni : « probablement pas de droits sur les taux de fret ». (6) Tarifs maxima et minima ? (7) Compatible avec la convention sur les ports ? (8) Catégorie de mar-

	Artikel	Opmerkingen
		• Verbod schepen te verhu- ren aan rederijen in aan- gewezen land.
Wie beslist ?		(7) Uit : MvT. (8) Vergunningenstel- sel ? (9) <i>Idem.</i> (10) Niet in strijd met Havenconventie ? (11) Uit : MvT.
Sanctie	2 lid 2	• Minister van Handel, na overleg met Minister van Buitenlandse Zaken (evt. Financiën en Openbare Werken) gehoord heb- bende reders en verla- ders (11). • Personen : boete/hechtenis. • Vennootschappen : Boete.

V.K.

	Artikel	Opmerkingen
Titel		Merchant Shipping Act
Jaar		1974 (amendement 1982)
Gevallen waarin retorsie mogelijk is	14 (1a)	(1) Gevaar voor scha- de evenzeer gedekt als bestaande schade (vgl. BRD, opm. 1, DK, opm. 4). (2) « Belangen » ruim geïnterpreteerd (vgl. DK, opm. 1).
Vereiste infor- matie	14	(2)
Retorsie- maat- regelen	14 3a 3d	(3) Vergunningenstel- sel ? Zie lid 6 : voor- waarden. (4) Met schepen onder een aangewezen of derde vlag (lid 11). (5) Perm. verteg. VK : « waarschijnlijk geen heffingen op vrach- ten ». (6) Max. en min. ta- rieven ? (7) Niet in strijd met Havenconventie ? (8) Soort ? (9) Hoeveelheden ? (10) In tegenstelling Nederland/België,

• « Regeling » kan ook ver- bod betekenen t.a.v. ta- rieven (11).

	Article	Observations
• Prélèvement de taxes sur les navires.		chandises ? (9) Quantités ? (10) Contrairement à ce qui se passe aux Pays-Bas et en Belgique où il n'est pas possible d'interdire le contrat, mais bien l'action elle-même. (11) Amendé en 1979.
Qui décide ?	• Ministre des Affaires étrangères, après consultation des armateurs, des chargeurs et des autres personnes qu'il semble indiqué de consulter, après approbation du Parlement sauf urgence et sous réserve d'approbation ultérieure (amendé 1982).	14 par. 7 15 par. 1a et 1b
Sanction	• Amende (12).	14 (12) £ 5 000. par. 10

Italie

	Article	Observations
Titre	Legge Norme per la difesa delle discriminazioni di bandiera	
Année	1963 (amendée en 1976)	
Cas dans lesquels des mesures de rétorsion peuvent être prises	• Mesures restreignant la libre concurrence (1) telles que : — réserves de cargaisons; — concurrence non commerciale; — privilèges portuaires et fiscaux; — mesures de contrôle; — procédures douanières.	1 (1) Pour les compagnies maritimes italiennes.
Mesures de rétorsion	• Système de licences pour le transport de marchandises au moyen de navires battant le pavillon en cause ou un pavillon tiers, s'il bénéficie des mêmes avantages.	(2) 1 (2) Quelles sont les conditions possibles : système de quotas, système de taxes ? Qui doit avoir la licence : l'armateur ou le chargeur ?
Qui décide ?	• Le Ministre du Commerce extérieur, après consultation d'une commission composée des Ministres des Affaires étrangères, des Finances, du Commerce et de l'Industrie,	2 et 3

	Artikel	Opmerkingen
• Heffingen op schepen.		waar niet het contract, maar de handeling zelf kan worden verboden. (11) Wijz. 79.
Wie beslist ?	• Minister van Buitenlandse Zaken gehoord hebbende reders en verladers en evt. anderen en na goedkeuring door het Parlement, tenzij vanwege urgente goedkeuring achteraf geschiedt (enigszins geamendeerd 1982).	14 lid 7 15 lid 1a en 1b
Sanctie	• Boete.	14 (12) 5 000 £ lid 10

Italië

	Artikel	Opmerkingen
Titel	Legge Norme per la difesa delle discriminazioni di bandiera	
Jaar	1963 (geamendeerd in 1976)	
Gevallen waarin retorsie mogelijk is	• Maatregelen die de vrije mededinging beperken (1) zoals : — ladingreservering; — niet-commerciële concurrentie; — haven- en belastingfaciliteiten; — controlemaatregelen; — douaneprocedures.	1 (1) Voor Italiaanse rederijen.
Retorsie-maatregelen	• Vergunningenstelsel voor vervoer met schepen onder de aangewezen of derde vlag als die het voordeel heeft.	(2) 1 (2) Welke voorwaarden kunnen worden gesteld : — contingentering, heffing ? Voor wie geldt de vergunning; — de reder of verlader ?
Wie beslist ?	• Minister van Buitenlandse Handel, gehoord hebbende een commissie van Ministers van Buitenlandse Zaken, Industrie en Handel, Koopvaardij, Buitenlandse Handel, Staatson-	2 en 3

	Article	Observations
de la Marine marchande, du Commerce extérieur, des entreprises d'Etat ainsi que des armateurs et des chargeurs.		
France		

	Article	Observations
Titre — Code général des Douanes — Projet de loi de 1982		
Année 1965		
Objet (1) de la loi	19bis, (1) 3	(1) Le Code des Douanes prévoit entre autres des « droits compensatoires ou antidumping » dans les cas où les importations portent préjudice aux produits nat. similaires.
Cas dans lesquels des mesures de rétorsion peuvent être prises	20	(2) « Porter préjudice ».
Mesures de rétorsion	20	(3) Uniquement des mesures tarifaires? Uniquement les importations? Le Code des Douanes fait également référence aux exportations, voir notamment l'article 27.

	Artikel	Opmerkingen
dernemingen, reders en verladers.		
Frankrijk		

	Artikel	Opmerkingen
Titel — Code général des Douanes — Ontwerp van wet 1982		
Jaar 1965		
Strekking (1)	19bis, (1) 3	(1) De Code des Douanes voorziet o.m. in <i>droit compensateurs</i> ou <i>antidumping</i> wanneer nationale producten worden benadeeld door de invoer van soortgelijke producten.
Gevallen waarin retorsie mogelijk is	20	(2) <i>Porter préjudicier</i> .
Retorsie-maatregelen	20	(3) Uitsluitend tarief-maatregelen? Uitsluitend invoer? In de <i>Code de Douanes</i> is ook sprake van uitvoer (zie b.v. art. 27).