

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1982-1983

17 JUNI 1983

WETSONTWERP

tot bescherming van de
Belgische koopvaardij

VERSLAG

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

DAMES EN HEREN,

Onderhavig ontwerp heeft tot doel de Koning de macht te verlenen om bij wijze van tegenmaatregel bepaalde schikkingen te treffen waardoor belemmeringen worden opgelegd ten aanzien van de zeescheepvaart uit landen die aan vlagdiscriminatie doen. Dergelijke discriminatie komt met name voor in de Oostbloklanden en in sommige ontwikkelingslanden.

Bijgevolg hebben de twaalf, bij de « Consultative Shipping Group » aangesloten maritieme landen besloten wetten ter bescherming van hun nationale zeescheepvaart uit te werken. Onze buurlanden beschikken in het kader van de Europese Gemeenschappen reeds over een « tegenmaatregel-wet »:

- Denemarken: sedert 1957;
- Frankrijk: de « Code français de douanes », sedert 1965;
- Nederland: de wet Vervoer ter zee, van 27 oktober 1982;
- Groot-Brittannië: de « shipping act » van 1982;
- Italië: sedert 4 maart 1963.

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Baudson.

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

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

Zie:

620 (1982-1983):

— Nr 1: Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1982-1983

17 JUIN 1983

PROJET DE LOI

protégeant la marine
marchande belge

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi a pour but d'autoriser le Roi à prendre des mesures de rétorsion entravant la navigation maritime des pays pratiquant une discrimination de pavillon. Cette discrimination est pratiquée notamment par les pays de l'Est et certains pays en voie de développement.

Les douze pays maritimes associés au « Consultative Shipping Group » ont dès lors décidé de mettre au point une législation pour protéger leur marine marchande nationale et les pays voisins de la Belgique possèdent déjà dans le cadres des Communautés européennes une législation de rétorsion:

- le Danemark: depuis 1957;
- la France: « code français de douanes », depuis 1965;
- les Pays-Bas: « wet Vervoer ter zee », du 27 octobre 1982;
- la Grande-Bretagne: « shipping act » de 1982;
- l'Italie: depuis le 4 mars 1963.

⁽¹⁾ Composition de la Commission:

Président: M. Baudson

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

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

Voir:

620 (1982-1983):

— N° 1: Projet de loi.

Algemene bespreking

Een lid vraagt of de Rijnvaart ook onder de toepassing van het wetsontwerp valt.

De Minister ontkent zulks.

Spreker vraagt of het in dat geval niet aangewezen is ook voor die scheepvaart een gelijkaardige wet uit te vaardigen.

De Minister antwoordt dat de Rijnvaart bij de Internationale Overeenkomst van Mannheim van 17 oktober 1868 geregeld is, maar dat ze ook aanleiding begint te geven tot problemen van een zelfde soort als de bovenstaande.

Vervolgens wenst spreker te vernemen hoe het staat met de reciprociteit tussen België en de overige E.E.G.-landen ten opzichte van de zeescheepvaart, zulks voor het geval een Lid-Staat een beroep op België mocht doen voor het transport over zee van goederen welke voor een andere Lid-Staat bestemd zijn.

De Minister antwoordt dat die landen gebonden zijn door de Europese verordening van 15 mei 1979 (nr 954/79).

Spreker vraagt of het niet verkieslijk is in het wetsontwerp een artikel op te nemen luidens hetwelk de tekst eveneens toepasselijk is op de koopvaardijvloot van de E.E.G.-landen.

De Minister meent dat een dergelijke bepaling de bevoegdheid van de Belgische overheid niet tot buiten de Belgische territoriale wateren kan uitbreiden (beginsel van de territorialiteit van de wetgeving van de Lid-Staten) en derhalve overbodig is.

Een lid vraagt of onderhavig ontwerp voorrang heeft op de internationale maritieme overeenkomst.

De Minister beaamt dat.

Een ander lid merkt op dat het voorliggende ontwerp (art. 3) België onrechtstreeks de mogelijkheid zal bieden overeenkomsten met andere landen te sluiten in verband met de heffing van rechten, ten einde te voorkomen dat door de heffing van ongelijke rechten het zeeverkeer aangetrokken wordt naar de havens van het land dat de laagste rechten heft.

Bespreking van de artikelen

Artt. 1 tot 3.

Deze artikelen worden zonder enige opmerking eenparig aangenomen.

Art. 4.

Dit artikel slaat op schepen die varen onder een andere vlag dan die van het aangewezen land en die, ter uitvoering van een huur- of bevrachtingsovereenkomst, ter beschikking zijn gesteld van ondernemingen, ingeval dat land aan die zeeschepen dezelfde voorrechten toekent als aan zijn eigen zeeschepen.

Een lid vraagt hoe men de toepassing van dit artikel in de praktijk zal verzekeren. Vlagwisseling dient immers soms om misbruiken, zoals overbevrachting, verborgen te houden. Het kan zelfs gebeuren dat een schip dat onder de vlag van een bepaald land vaart, onderweg van naam, vlag en bestemming verandert. Wordt dat alles door artikel 4 gedekt?

De Minister ontkent zulks. Artikel 4 kan echter wel worden toegepast wanneer een reder gebruik maakt van gehuurde of voor een tijd bevrachte schepen die onder de vlag van een derde land varen om de retorsiemaatregelen te voorkomen die hij zou oplopen mocht hij onder de vlag van het discriminerende land varen. In dat geval zal op grond van artikel 4 ervan worden uitgegaan dat de vlagwisseling niet heeft plaatsgehad en kan een boete worden opgelegd.

Discussion générale

Un membre demande si la navigation sur le Rhin tombe sous l'application du projet de loi.

Le Ministre répond par la négative.

Le membre demande si, en ce cas, il n'est pas indiqué de prévoir pour cette navigation une législation comparable.

Le Ministre répond que la navigation sur le Rhin est réglée par la Convention internationale de Mannheim du 17 octobre 1868, mais commence à poser des problèmes analogues à ceux évoqués ci-dessus.

Le membre souhaite également savoir où en est la réciprocité entre la Belgique et les autres pays de la Communauté européenne à l'égard de la navigation maritime, pour le cas où un pays membre ferait appel à la Belgique pour le transport maritime de marchandises destinées à un autre pays membre.

Le Ministre répond que ces pays sont liés par le règlement de la C.E.E. du 15 mai 1979 (n° 954/79).

L'intervenant demande s'il n'est pas préférable d'insérer dans le projet de loi un article prévoyant que celui-ci s'applique également aux flottes marchandes des pays de la Communauté européenne.

Le Ministre estime qu'une telle disposition ne pourra élargir la compétence des autorités belges au-delà des eaux maritimes belges (principe de la territorialité des législations des pays membres) et n'a donc pas d'utilité.

Un membre demande si le présent projet prime l'accord maritime international.

Le Ministre répond par l'affirmative.

Un autre membre fait remarquer que le présent projet (art. 3) permettra indirectement à la Belgique de conclure des accords avec d'autres pays en ce qui concerne l'imposition de taxes, afin d'éviter que l'imposition de taxes différentes entre ces pays n'oriente le trafic maritime vers les ports du pays qui applique les taxes les moins élevées.

Examen des articles

Art. 1 à 3.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité sans observation.

Art. 4.

Cet article concerne les navires naviguant sous un autre pavillon que celui du pays désigné et mis à la disposition d'entreprises en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement, au cas où ce pays accorde les mêmes privilèges à ces navires qu'aux siens propres.

Un membre demande comment assurer que cet article sera exécuté pratiquement. En effet, des abus tels que la surcharge sont souvent constatés sous le couvert des changements de pavillon. Il peut même se produire qu'un navire battant pavillon d'une certaine nationalité change en cours de route de nom, de pavillon et de destination. Cela est-il couvert par l'article 4?

Le Ministre répond par la négative pour le cas cité. Cependant, l'article 4 peut être appliqué si, par exemple, un armateur se sert de navires sous contrat de location ou d'affrètement à temps, battant pavillon d'un pays tiers, pour éviter les représailles qu'il encourrait en naviguant sous pavillon du pays discriminant. En ce cas, en vertu de l'article 4, le changement de pavillon sera considéré comme inexistant et une amende pourra être imposée.

Artt. 5 tot 12.

Deze artikelen worden zonder enige opmerking eenparig aangenomen.

Art. 13.

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om het schip aan de ketting te leggen tot alle heffingen of boeten zijn betaald of de nodige zekerheid is gesteld.

Een lid vraagt of de Belgische overheid over andere mogelijkheden dan de hier vermelde maatregel beschikt. Het achterlaten van een schip in een haven valt voor de Belgische Staat soms nadeliger uit dan het niet betalen van de boete.

De Minister verklaart dat spoedig een wetsontwerp tot actualisering van de reglementering betreffende het achterlaten van schepen zal worden ingediend.

Artikel 13 wordt eenparig aangenomen.

∴

Het gehele ontwerp wordt eenparig aangenomen.

De Rapporteur,
A. CLAES.

De Voorzitter,
A. BAUDSON.

Art. 5 à 12.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité sans observation.

Art. 13.

Cet article prévoit la possibilité de retenir le navire jusqu'à ce que les taxes ou les amendes soient payées ou les garanties données.

Un membre demande si les autorités belges disposent d'une autre mesure que celle énoncée ici. En effet, l'abandon du navire dans un port est parfois plus préjudiciable pour l'Etat belge que le non-paiement de l'amende imposée.

Le Ministre déclare qu'un projet de loi actualisant la réglementation de l'abandon des navires sera déposé rapidement.

L'article 13 est adopté à l'unanimité.

∴

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

Le Rapporteur,
A. CLAES.

Le Président,
A. BAUDSON.