

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1988

18 JULI 1988

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het
scheepvaartakkoord tussen de
Belgisch-Luxemburgse Economische
Unie en de Republiek Kameroen,
ondertekend te Brussel op 13 mei 1986

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DENISON

DAMES EN HEREN,

De Commissie heeft het voorliggende wetsontwerp
onderzocht ter vergadering van 6 juli 1988.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Damseaux.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Dhoore, Steverlynck,
Uyttendaele, Van Hecke,
Van Wambeke.
P.S. HH. Biefnot, Collart, De-
groeve, Denison, Tasset.
S.P. HH. Slecckx, Van Elewyck,
Van Miert, Vanvelthoven.
P.V.V. HH. De Croo, Kempinaire,
Mevr. Neyts-Uyttebroeck.
P.R.L. HH. Damseaux, Gol.
P.S.C. HH. Gendebien, Laurent.
V.U. H. Anciaux.
Agalev-H. Van Dienderen.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers :

HH. J. Bosmans, Bourgeois, Cau-
wenberghs, Mevr. Demeester-De
Meyer, HH. Desutter, Van Peel.
HH. W. Burgeon, M. Harmegnies,
Janssens, Mottard, Walry, N.
HH. Derycke, Galle, Hancké, Mevr.
Lefeber, H. Van der Sande.
HH. Cortois, Daems, Vermeiren,
Vreven.
HH. de Donnée, Knoops, Poswick.
HH. Ph. Charlier, Gehlen, J. Michel.
H. Caudron, Mevr. Maes.
HH. Geysels, Winkel.

Zie :

- 517 - 1988 : n° 1.

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1988

18 JUILLET 1988

PROJET DE LOI

portant approbation de l'accord
maritime entre l'Union économique
belgo-luxembourgeoise et la
République du Cameroun, signé à
Bruxelles le 13 mai 1986

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES (1)

PAR M. DENISON

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission a examiné ce projet de loi au cours
de sa réunion du 6 juillet 1988.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Damseaux.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Dhoore, Steverlynck,
Uyttendaele, Van Hecke,
Van Wambeke.
P.S. MM. Biefnot, Collart, De-
groeve, Denison, Tasset.
S.P. MM. Slecckx, Van Elewyck,
Van Miert, Vanvelthoven.
P.V.V. MM. De Croo, Kempinaire,
Mme Neyts-Uyttebroeck.
P.R.L. MM. Damseaux, Gol.
P.S.C. MM. Gendebien, Laurent.
V.U. M. Anciaux.
Agalev-M. Van Dienderen.
Ecolo

B. — Suppléants :

MM. J. Bosmans, Bourgeois, Cau-
wenberghs, Mme Demeester-De
Meyer, MM. Desutter, Van Peel.
MM. W. Burgeon, M. Harmegnies,
Janssens, Mottard, Walry, N.
MM. Derycke, Galle, Hancké, Mme
Lefeber, M. Van der Sande.
MM. Cortois, Daems, Vermeiren,
Vreven.
MM. de Donnée, Knoops, Poswick.
MM. Ph. Charlier, Gehlen, J. Michel.
M. Caudron, Mme Maes.
MM. Geysels, Winkel.

Voir :

- 517 - 1988 : n° 1.

I. — Inleidende uiteenzetting van de Minister van Buitenlandse Betrekkingen

« Op 6 april 1974 werd te Genève door België de VN-Gedragscode voor Lijnvaartconferenties ondertekend met de intentie deze te aanvaarden zodra dit administratief gezien en op parlementair vlak mogelijk is.

Deze conventie was oorspronkelijk interessant voor de Belgische reders gezien zij hun participatie binnen lijnvaartconferenties konden opdrijven. De voordelen van dit verdrag zijn, gelet op de aanvaarding van de EEG-Verordening 954/79, sterk gerelativeerd.

Reeds 67 landen, waaronder vijf geïndustrialiseerde Europese landen, hebben de Gedragscode inmiddels aanvaard. Ondanks het internationaal van kracht worden van de VN-Code en op 6 oktober 1983 de ratificatie door Nederland en West-Duitsland, blijven ontwikkelingslanden unilateraal discriminatoire maatregelen nemen om vrachten voor schepen onder hun aangewezen vlag voor te behouden. Dit laatste uit zich ondermeer door het oprichten van vrachtcontrolebureaus in Westeuropese havens.

De Belgische delegatie heeft dan ook onderstreept dat dergelijke praktijken in onze havens niet verder zullen worden gedoogd, en dat voor de Republiek Kameroen die reeds Partij is bij de VN-Gedragscode sinds 15 juni 1976, de hierin vervatte principes in het bilateraal handelsverkeer toch zullen prevaleren, en dat bovendien geen belemmeringen op scheepvaartgebied mogen worden ingesteld door beide Partijen.

Teneinde deze politiek adequaat te beteugelen zullen België, Nederland en West-Duitsland trouwens via de dialoog met de ministeriële Conferentie van West- en Centraalafrikaanse Staten een oplossing voor dit delicaat probleem pogen te bewerkstelligen. Deze besprekingen zijn op heden nog niet afgerond.

Ondertussen blijkt de enige wijze om een billijke deelname van de Belgische reders in de maritieme trafiek met Kameroen te verzekeren, te bestaan uit het afsluiten van een bilaterale maritieme overeenkomst met de Republiek Kameroen waarbij inzake vrachtverdeling de 40/40/20 regel die voorzien is in de Gedragscode wordt toegepast.

De onderhandelingen met Kameroen gaven geen aanleiding tot bijzondere moeilijkheden. De hierna volgende artikelen en/of clausules leidden tijdens de onderhandelingen evenwel tot discussie.

Art. 3

De Kameroense delegatie drong sterk aan op de vermelding van de nationale band bij de definitie van « nationale scheepvaartmaatschappij », door te eisen dat het meerderheidskapitaal in handen van ingezetenen diende te zijn. België verwees naar de VN-onderhandelingen inzake een diplomatieke conferentie tot vastlegging van de registratievoorwaarden

I. — Exposé introductif du Ministre des Relations extérieures

« La Belgique a signé le Code de conduite des conférences maritimes des NU le 6 avril 1974 à Genève, dans l'intention d'adopter celui-ci dès que cela serait possible aux niveaux administratif et parlementaire.

Si, à l'origine, cette convention était intéressante pour les armateurs belges, étant donné qu'ils pouvaient accroître leur participation au sein des conférences maritimes, les avantages de cette convention sont devenus très relatifs par suite de l'adoption du règlement CEE 954/79.

Dans l'intervalle, 67 pays, dont 5 pays européens industrialisés, ont accepté ce code de conduite. Malgré que ledit code soit entré en vigueur le 6 octobre 1983 et qu'il ait été ratifié par les Pays-Bas et l'Allemagne de l'Ouest, certains pays en voie de développement continuent à prendre des mesures unilatérales discriminatoires visant à réserver du fret aux navires battant leur propre pavillon. Cette politique se traduit notamment par la création de bureaux de contrôle du fret dans les ports d'Europe occidentale.

La délégation belge a dès lors souligné que de telles pratiques ne seront désormais plus tolérées dans nos ports, que les principes du Code de conduite des NU, que la République du Cameroun a ratifié le 15 juin 1976, prévaudront dans le trafic commercial bilatéral et qu'en outre, les deux Parties ne pourront établir aucune entrave au trafic maritime.

Afin de combattre adéquatement cette politique, la Belgique, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne s'efforceront de trouver une solution à ce délicat problème, par le biais de discussions avec la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Ces discussions ne sont pas terminées à ce jour.

Entre-temps, le seul moyen de garantir une participation équitable des armateurs belges au trafic maritime avec le Cameroun est de conclure avec la République du Cameroun un accord maritime bilatéral qui prévoirait une répartition des cargaisons de 40/40/20, conformément à la règle établie dans le Code de conduite.

Les négociations avec le Cameroun n'ont pas posé de problèmes particuliers. Les clauses et/ou articles suivants ont néanmoins donné lieu à discussion au cours des négociations.

Art. 3

La délégation camerounaise a fermement insisté pour qu'il soit fait état du lien national dans la définition de la « compagnie nationale de navigation maritime » en exigeant que la majorité du capital soit détenue par des nationaux. La Belgique s'est référée aux négociations des Nations unies menées dans le cadre d'une conférence diplomatique en vue de l'éta-

voor schepen, zodat een compromisoplossing in die zin werd uitgewerkt, bij dewelke deze maatschappijen door de respectieve maritieme autoriteiten dienen te zijn erkend en hun hoofdzetel in de betrokken vlaggestaat moeten vestigen.

Art. 10

De Kameroense autoriteiten wensten dat de Partijen actief zouden tussenkomen ter uitvoering van vonnissen inzake waarborgen tot schadevergoeding uitgesproken in één van de verdragsluitende landen. Alhoewel normaal niet deeluitmakende van een maritiem akkoord, heeft de BLEU uiteindelijk ingestemd met een formulering die voorzag in een niet dwingende tussenkomst van één van de Partijen in geval van verzoek door de andere Partij.

Art. 17

Gezien de vorming van zeevarenden, alsmede de technologische bijstand belangrijk is voor Kameroen, werd vermeld dat dit het voorwerp zou uitmaken van een specifiek bilateraal akkoord. Kameroen eiste oorspronkelijk de opname van artikelen ter zake in het maritiem akkoord zelf, maar de BLEU-delegatie bleef dit afwijzen.

Art. 19 en 20

Gezien van Kameroense zijde veel belang werd gehecht aan de commerciële follow-up van het Akkoord, zijn daaromtrent ook kaderbepalingen opgenomen inzake de toepassing van tarieven en de vlagbevoorrechttingsregelen.

Art. 21

De Gemengde Commissie alsmede een maritiem overlegcomité bleken de adequate organen om toe te zien op de uitvoering van het betrokken Akkoord. In plaats van jaarlijks te vergaderen, aanvaardde de Kameroense delegatie de gebruikelijke stipulering dat deze comités zouden worden samengeroepen op het verzoek van één van de verdragsluitende Partijen.

In het licht van wat voorafgaat, kan derhalve worden gesteld dat dit Akkoord een waardevolle bijdrage kan leveren aan de valorisatie van onze gereputeerde lijndienst op Westelijk Afrika (meer bepaald de Zairendienst) door de opname van de Kameroense havens. »

blissement des conditions d'enregistrement des navires, ce qui a permis d'élaborer un compromis prévoyant que ces compagnies doivent être agréées par les autorités maritimes respectives et avoir leur siège social dans le pays du pavillon.

Art. 10

Les autorités camerounaises ont souhaité que les Parties interviennent activement pour faire exécuter les jugements rendus dans un des pays contractants en ce qui concerne les garanties de dommages-intérêts. Bien que n'étant normalement partie d'aucun accord maritime, l'UEBL a finalement accepté une clause prévoyant une intervention non contraignante d'une des Parties à la demande de l'autre Partie.

Art. 17

Etant donné que la formation des marins et l'assistance technologique sont importantes pour le Cameroun, il a été précisé que ces deux points feraient l'objet d'un accord bilatéral spécifique. Le Cameroun avait initialement exigé l'inclusion d'articles à ce propos dans l'accord maritime lui-même, mais la délégation de l'UEBL s'y est opposée.

Art. 19 et 20

Etant donné que les autorités camerounaises attachaient beaucoup d'importance au suivi commercial de l'Accord, des dispositions-cadres ont été reprises à ce sujet en ce qui concerne l'application des taux et les privilèges de pavillon.

Art. 21

La Commission mixte et le comité de concertation maritime se sont avérés être les organes adéquats pour veiller à l'exécution de l'Accord visé. Plutôt qu'une réunion annuelle, la délégation camerounaise a accepté la clause habituelle prévoyant que ces organes se réunissent à la demande de l'une des Parties contractantes.

Ce qui précède permet d'affirmer que cet Accord pourra contribuer pleinement à valoriser nos lignes maritimes, déjà réputées, à destination de l'Afrique occidentale (surtout à destination du Zaïre) en y incluant les ports camerounais. »

II. — BESPREKING

Een lid wenst dat de Commissie over een statistisch overzicht zou kunnen beschikken in verband met het volume van het scheepvaartverkeer tussen de BLEU en de Republiek Kameroen.

De Minister verstrekt volgende inlichtingen :

II. — DISCUSSION

Un membre demande que la Commission puisse disposer de statistiques détaillant le volume du trafic maritime entre l'UEBL et la République du Cameroun.

Le Ministre fournit les renseignements suivants :

Overzicht scheepvaartverkeer BLEU-Kameroen 1985/1986/1987

Aperçu du trafic maritime UEBL-Cameroun 1985/1986/1987

Kameroen : inkomend verkeer via
Belgische havens

Cameroun : trafic entrant par les ports belges

Kameroen — Cameroun	1985		1986		1987	
	WT*	%	WT*	%	WT*	%
NCP** Inkomend verkeer — <i>Trafic entrant</i> <i>NCP**</i>	74 289	95,52 %	96 943	89,77 %	240 082	96,87 %
TRANSIT Inkomend verkeer — <i>Trafic entrant</i> <i>TRANSIT</i>	3 487	4,48 %	11 042	10,23 %	7 746	3,13 %
Totaal Inkomend verkeer — <i>Total trafic</i> <i>entrant</i>	77 776	100,00 %	107 985	100,00 %	247 828	100,00 %

(*) Weight tons

(**) National cargo production

Kameroen : uitgaand verkeer via
Belgische havens

Cameroun : trafic sortant via
les ports belges

Kameroen — Cameroun	1985		1986		1987	
	WT*	%	WT*	%	WT*	%
NCP** Uitgaand verkeer — <i>Trafic sortant</i> NCP**	79 333	58,94 %	64 341	46,85 %	54 879	54,02 %
TRANSIT Uitgaand verkeer — <i>Trafic sortant</i> TRANSIT	55 258	41,06 %	72 989	53,15 %	46 707	45,98 %
Totaal Uitgaand verkeer — <i>Total trafic</i> <i>sortant</i>	134 591	100,00 %	137 330	100,00 %	101 586	100,00 %

(*) Weight tons

(**) National Cargo Production

III. — STEMMING

Het wetsontwerp wordt goedgekeurd met 11
stemmen en 1 onthouding.

De Voorzitter,

A. DAMSEaux

De Rapporteur,

R. DENISON

III. — VOTE

Le projet de loi est adopté par 11 voix et 1 absten-
tion.

Le Rapporteur,

R. DENISON

Le Président,

A. DAMSEaux