

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1966-1967

17 MEI 1967

WETSONTWERP

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 van de scheepsbouw, en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het Uitreken en Aanbouwen van Zeeschepen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN,
DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER CLAEYS.

DAMES EN HEREN.

Dit wetsontwerp strekt ertoe het Fonds voor het uitreken en aanbouwen van zeeschepen, ingesteld bij de wet van 23 augustus 1948 in zijn financieringsmogelijkheden te versterken.

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Moyersoen.

A. — Leden: de heren Allard, Blanckaert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos (R.), Jaminet, Moyersoen, Van Herreweghe. — de heren Anseele, Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — de heren Boey, Corbeau, Delruelle, Demuyter, Philippart. — de heer Goemans.

B. — Plaatsvervangers: de heren Delwaide, De Mey, Donse, Van Lindt, Verroken. — de heren Boeykens, Cudell, Vanderhaegen, Van Heupen. — de heren Herbage, Holvoet, Mergam. — de heer Mattheyssens.

Zie:

387 (1966-1967):

— N° 1: Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1966-1967

17 MAI 1967

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 23 août 1948, tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et de la construction maritime et instituant à ces fins un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS,
DES POSTES, TELEGRAPHES
ET TELEPHONES (1)
PAR M. CLAEYS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi tend à renforcer les possibilités de financement du Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes, institué par la loi du 23 août 1948.

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Moyersoen.

A. — Membres: MM. Allard, Blanckaert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos (R.), Jaminet, Moyersoen, Van Herreweghe. — MM. Anseele, Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — MM. Boey, Corbeau, Delruelle, Demuyter, Philippart. — M. Goemans.

B. — Suppléants: MM. Delwaide, De Mey, Donse, Van Lindt, Verroken. — MM. Boeykens, Cudell, Vanderhaegen, Van Heupen. — MM. Herbage, Holvoet, Mergam. — M. Mattheyssens.

Voir:

387 (1966-1967):

— N° 1: Projet de loi.

Hoewel telkenjare bij de griffie van de Kamers een verslag wordt ingediend over de toepassing van deze wet, lijkt het uw verslaggever gepast, nu gevraagd wordt om het plafond van de werkmiddelen van 2 miljard op 4 miljard te brengen, in enkele trekken de betekenis van die wet te omschrijven.

Daarom leek het uw verslaggever gewent geen korte samenvatting van de bespreking van uw Commissie te geven maar veeleer te proberen u uiteen te zetten :

- de inhoud en werking van de wet;
- de financiële verrichtingen;
- de resultaten;
- enkele speciale vraagstukken en bedenkingen.

Aldus zullen de betekenis en waarde van dit ontwerp beter tot hun recht komen.

1. — De inhoud en werking van de wet van 23 augustus 1948.

De inhoud en betekenis van de « wet op het scheepskrediet » lijkt onvoldoende gekend, behalve dan in de geïnteresseerde kringen van reders en scheepsbouwers.

De wet van 23 augustus 1948 heeft nochtans een zeer grote invloed gehad op de uitbreiding van onze koopvaardijvloot en op de vernieuwing van de visserijvloot.

De wet laat toe de staatswaarborg te verlenen aan kredieten welke aan reders worden toegekend voor de nieuwbouw of verbouwing van zeeschepen. De kredieten worden doorgaans verleend door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid alleen of in samenwerking met de Algemene Spaar- en Lijfrentekas.

Naast de Staatswaarborg wordt nog een tussenkomst in de rente verleend. De rentetussenkomst wordt door de wet beperkt tot max. 3 %, terwijl de kredieten in principe beperkt zijn tot 70 % van de bouwkosten der schepen.

Er blijft echter een mogelijkheid om zowel méér krediet als een lagere rentelast toe te staan.

Die financiële verrichting wordt tot stand gebracht door middel van het Fonds voor het uitreden en aanbouwen van Zeeschepen. Dit Fonds verleent de middelen om de rentetussenkomst of eventueel ook gedeeltelijk te kredietverlening te financieren.

Telkenjare wordt op de begroting voor Verkeerswezen een post voorzien om dit Fonds te spijzen.

De wet heeft echter bepaald dat het globaal bedrag van het Fonds slechts 2 miljard mag bedragen. Binnenkort zou dit plafond bereikt worden. Waar de wet van 23 maart 1960 het gezamenlijk bedrag der waarborgen op 4 miljard heeft gebracht, wordt door het onderhavige wetsontwerp voorgesteld het bedrag van alle jaarlijkse dotaties samen, van 2 miljard tot 4 miljard te verhogen, om aldus de noodzakelijke werking van het Fonds in de toekomst te verzekeren.

2. — De financiële verrichtingen ingevolge de wet op het scheepskrediet.

Zoals hoger reeds gezegd, is de kredietverlening en de Staatstussenkomst bedoeld voor alle zeeschepen, dwz. zowel

Nonobstant le dépôt annuel au greffe de la Chambre d'un rapport sur l'application de cette loi, votre rapporteur a cru opportun, à l'occasion de la demande de relèvement de 2 à 4 milliards du plafond des moyens financiers, de définir en quelques mots la portée de cette loi.

C'est pourquoi votre rapporteur a estimé ne pas devoir donner un résumé succinct de la discussion en commission mais de s'efforcer plutôt de vous exposer :

- la teneur et le mécanisme de la loi;
- les opérations financières;
- les résultats;
- quelques problèmes et considérations d'un caractère particulier.

Ce faisant, il sera fourni une meilleure illustration de la portée et de la valeur du présent projet.

1. — Teneur et mécanisme de la loi du 23 août 1948.

La teneur et la portée de la « loi sur le crédit maritime » semblent être insuffisamment connues, sauf dans les milieux intéressés d'armateurs et de constructeurs navals.

La loi du 23 août 1948 a cependant eu une très grande influence sur le développement de notre marine marchande et sur le renouvellement de notre flotte de pêche.

La loi permet de faire bénéficier de la garantie de l'Etat les crédits accordés aux armateurs en vue de la mise en chantier ou de la transformation de navires de mer. En général, les crédits sont octroyés par la Société nationale de crédit à l'Industrie agissant seule ou de concert avec la Caisse générale d'Epargne et de Retraite.

Outre la garantie de l'Etat, il est accordé une intervention dans les frais d'intérêts. La loi ramène cette intervention à 3 % au maximum, tandis qu'en principe les crédits sont limités à 70 % des frais de construction des navires.

Il subsiste cependant une possibilité non seulement de consentir plus de crédits, mais aussi d'alléger la charge d'intérêts.

Cette opération financière est réalisée par l'intermédiaire du Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes. Ce Fonds fournit les moyens nécessaires au financement de l'intervention dans les frais d'intérêts ou, le cas échéant aussi, au financement partiel de crédits.

Chaque année, il est prévu au budget des Communications un poste destiné à alimenter ce Fonds.

Il est toutefois stipulé dans la loi que le montant global du Fonds ne peut excéder 2 milliards. Ce plafond serait atteint sous peu. Ayant déjà, par la loi du 23 mars 1960, porté le montant global des garanties à 4 milliards, il est proposé, par le présent projet de loi, de porter de 2 à 4 milliards le montant global des dotations annuelles et ce, afin d'assurer dans l'avenir l'indispensable fonctionnement de ce Fonds.

2. — Opérations financières résultant de la loi sur le crédit maritime.

Ainsi qu'il a été dit déjà, l'octroi de crédits et l'intervention de l'Etat portent sur tous les navires, c'est-à-dire aussi

visserijsschepen als schepen voor de handelsvloot. De globale verrichtingen sedert het ontstaan der wet en tot 31 december 1966 kunnen als volgt worden weergegeven :

A. — De zeevisserij.

a) Kredieten toegestaan door tussenkomst van N. M. K. N. en A. S. L. K.	489 347 981 F
daarvan zijn nog terug te betalen	153 975 381 F
b) Kredieten verleend via het Fonds	354 191 852 F
waarvan nog terug te betalen	237 848 502 F
De zeevisserij kreeg dus tot einde 1966 een krediet	843 539 833 F
waarvan nog terug te betalen is	391 823 883 F

B. — De handelsvloot.

a) Kredieten verleend door N. M. K. N. en A. S. L. K.	5 463 546 600 F
waarvan nog terug te betalen	2 741 436 917 F
b) Kredieten verleend via het Fonds	3 528 129 550 F
waarvan nog terug te betalen	1 574 357 619 F
De handelsvloot kreeg dus tot einde 1966 een krediet van	8 991 676 150 F
waarvan nog terug te betalen	4 315 794 536 F

Waar vroeger de financiering van de kredietverlening bijna totaal door de N. M. K. N. en de A. S. L. K. verzekerd werd, is in de laatste jaren vastgesteld, dat voor de financiering zelf ook meer een beroep wordt gedaan op het Fonds — dit om volgende redenen :

- wegens de algemene schaarste op de kapitaalmarkt;
- wegens gevoelige stijging van de rentevoet die zowel voor de visserijvloot als voor de handelsvloot te hoge rentelasten zou laten en de uitbreiding of vernieuwing der vloot in het gedrang zou brengen.

3. — De resultaten van de wet van 23 augustus 1948.

Sedert het in werking treden van de wet is onze koopvaardijvloot van 349 981 ton in 1948 gestegen tot 782 892 ton in 1966, terwijl nog 291 210 ton in constructie is.

Aldus hebben het Fonds en de wet als voornaamste resultaat dat ons land een van de jongste en modernste vloeten ter wereld heeft : moderne tankers en bulk-carriers met afmetingen die aangepast zijn aan de mogelijkheden van onze havens; zeer moderne koelschepen die de bevoorrading in fruit voor meerdere Europese landen kunnen verzekeren; schepen die aangepast of speciaal gebouwd werden voor het steeds toenemend vervoer van containers. Ook de visserijvloot werd, mede door het invoeren van de sloop-premie einde 1959 merklijk vernieuwd en verjongd — aldus evolueerde de gemiddelde ouderdom van onze visserijvloot van 21 jaar en 2 maand in 1961 naar 18 jaar en 5 maand in 1966.

bien sur les bateaux de pêche que sur les navires de la marine marchande. L'ensemble des opérations, depuis l'entrée en vigueur de la loi jusqu'au 31 décembre 1966, se présente comme suit :

A. — La pêche maritime.

a) Crédits consentis par l'intermédiaire de la S. N. C. I. et la C. G. E. R.	489 347 981 F
dont restent à rembourser	153 975 381 F
b) Crédits octroyés par l'intermédiaire du Fonds	354 191 852 F
dont restent à rembourser	237 848 502 F
La pêche maritime a donc reçu, jusqu'à la fin de 1966, un crédit de	843 539 833 F
dont restent à rembourser	391 823 883 F

B. — La flotte marchande.

a) Crédits octroyés par l'intermédiaire de la S. N. C. I. et de la C. G. E. R.	5 463 546 600 F
dont restent à rembourser	2 741 436 917 F
b) Crédits octroyés par l'intermédiaire du Fonds	3 528 129 550 F
dont restent à rembourser	1 574 357 619 F
La flotte marchande a donc reçu, jusqu'à la fin de 1966, un crédit de	8 991 676 150 F
dont restent à rembourser	4 315 794 536 F

Alors qu'auparavant le financement du crédit était presque entièrement assuré par la S. N. C. I. et la C. G. E. R., on constate que, ces dernières années, il est fait davantage appel au Fonds pour le financement même et ce, pour les raisons suivantes :

- la pénurie générale sur le marché des capitaux;
- la hausse sensible du taux d'intérêt, ce qui entraîne, tant pour la flotte de pêche que pour la flotte marchande, des charges d'intérêts trop élevées et fait obstacle à l'extension et au renouvellement de la flotte.

3. — Les résultats de la loi du 23 août 1948.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi, notre marine marchande est passée de 349 981 t en 1948 à 782 892 t en 1966, tandis que 291 210 t sont encore en construction.

Ainsi le Fonds et la loi ont eu pour résultat principal de doter notre pays d'une des flottes les plus jeunes et les plus modernes au monde : pétroliers et bulk-carriers modernes aux dimensions adaptées aux possibilités offertes par nos ports; navires frigorifiques ultra-modernes capables d'assurer le ravitaillement en fruits de plusieurs pays européens; navires transformés ou spécialement construits en vue du transport croissant par containers. D'autre part, la flotte de pêche s'est renouvelée et rajeunie dans une mesure appréciable, notamment grâce à l'instauration fin 1959 d'une prime à la démolition. C'est ainsi que l'âge moyen des navires de notre flotte de pêche a évolué de 21 ans et 2 mois en 1961 pour atteindre 18 ans et 5 mois en 1966.

Inzake resultaten mag er tevens op gewezen worden dat deze grondige uitbreiding en vernieuwing van onze vloot meteen jarenlang werkgelegenheid verzekerd heeft aan duizenden arbeiders op onze werven en nog meer duizenden op allerlei toeleveringsbedrijven.

4. — Speciale vraagstukken en bedenkingen.

— Waar in de kringen van de binnenscheepvaart en ook op de werven die speciaal ingesteld zijn op de bouw van binnenschepen herhaaldelijk de wens werd geuit om de wet van 23 augustus 1948 ook toepasselijk te maken op de binnenschepen, zou dit zeker niet de huidige moeilijkheden in die sector oplossen noch verminderen.

Afgezien van het feit dat dergelijke steunverlening op het inter-Europees niveau zou moeten geregeld of vooraf onderzocht worden, moet veeleer gezocht worden naar vermindering en modernisering dan wel naar uitbreiding van de binnenvaartvloot.

— In brede kringen die met de toepassing van de wet van 23 augustus 1948 te maken hebben, wordt er terecht op gewezen dat die wet uitdrukkelijk aan de Minister van Verkeerswezen de bevoegdheid gegeven heeft, en aan hem alleen, om te beslissen over de kredietverlening welke 70 % van de bouwkosten niet overtreft en dit na raadpleging van een technisch comité. In de huidige omstandigheden schijnt die bevoegdheid meer collegiaal door een groep Ministers uitgeoefend te worden, terwijl men soms de indruk opdoet dat bepaalde ambtenaren uit andere departementen meer bevoegdheid schijnen te hebben dan de Minister van Verkeerswezen.

Deze kritiek is nog slechts ten dele gewettigd. Uw verslaggever heeft overigens zelf bij de opeenvolgende regeringen aangedrongen om een zekere verbetering te brengen in de ingewikkelde procedure en de administratieve rompslomp die alleen maar grote vertraging teweegbracht zonder dat iets veranderd werd aan de eigenlijke beslissing van de Minister van Verkeerswezen.

Op het huidig ogenblik wordt dan ook slechts een kredietaanvraag aan het ministerieel Comité voorgelegd wanneer de aanvraag 70 % of een krediet van 50 miljoen overtreft, wat onder meer voor de visserij van belang is.

— De huidige crisis in de scheepsbouw is niet zozeer een nationaal dan wel een internationaal verschijnsel. Veel regeringen hebben dan ook een stel beschermende maatregelen genomen die soms ook voor onze werven nadelige gevolgen hebben. Treffende feiten zijn daarover aan te halen.

In het kader van de E. E. G. werden voorstellen gedaan om tot een gemeenschappelijke houding te komen ten overstaan van de zware en niet steeds loyale concurrentie die uit derde landen op de markt van de scheepsbouw gevoerd wordt. Waar gehoopt werd op een akkoord tussen de zes E. E. G. landen dat in werking zou kunnen treden op 1 januari 1967, heeft onze regering kort geleden opnieuw haar standpunt bevestigd aan de E. E. G.-Commissie. Mogelijk wordt een akkoord bereikt dat op 1 januari 1968 van kracht zal worden.

Niettemin is daarmee nog niet uitgesloten dat morgen binnen de E. E. G. zekere praktische schikkingen getroffen blijven die een discriminatoir karakter zouden behouden.

— Rekening houdend met de moeilijkheden van de scheepswerven, moet er terecht op gewezen worden dat de wet van 23 augustus 1948 geen bepalingen inhoudt die een

En ce qui concerne les résultats, il est utile de souligner que cette extension importante et ce rajeunissement de notre flotte ont procuré du travail pendant de longues années à des milliers de travailleurs occupés par nos armements et à un nombre plus important encore de travailleurs occupés dans les entreprises de fournitures en tous genres.

4. — Problèmes spéciaux et considérations.

— Les milieux de la batellerie et des armements spécialisés dans la construction de bateaux intérieurs ont à plusieurs reprises émis le vœu de voir rendre aussi applicable aux bateaux intérieurs la loi du 23 août 1948; ceci ne serait toutefois pas de nature à résoudre ou à diminuer les difficultés existant actuellement dans ce secteur.

Outre le fait que de telles aides devraient être réglées ou examinées préalablement au niveau intereuropéen, la solution doit être recherchée plutôt dans le sens de la diminution et de la modernisation que dans le développement de la batellerie.

— De larges milieux intéressés à l'application de la loi du 23 août 1948 font observer avec raison que cette loi a conféré explicitement au Ministre des Communications, et à lui seul, le pouvoir de décider de l'octroi de crédits ne dépassant pas 70 % des frais de construction, après consultation d'un comité technique. Dans les circonstances présentes, il apparaît que ce pouvoir est plutôt exercé collégialement par un groupe de Ministres, bien que l'on ait, d'autre part, parfois l'impression que les pouvoirs de certains fonctionnaires d'autres départements soient des fois plus étendus que ceux du Ministre des Communications.

Cette critique n'est plus justifiée qu'en partie. Votre rapporteur a d'ailleurs insisté auprès des gouvernements successifs pour que des améliorations soient apportées à la procédure compliquée ainsi qu'à la routine administrative qui sont à l'origine de retards importants, sans que la décision du Ministre des Communications en soit affectée.

Actuellement, la demande de crédit n'est soumise au Comité ministériel que lorsqu'elle excède 70 % ou un crédit de 50 millions, ce qui importe notamment pour la pêche maritime.

— La crise qui affecte actuellement la construction maritime n'est pas un phénomène national, mais bien international. C'est pourquoi de nombreux gouvernements ont pris une série de mesures protectionnistes, qui ont parfois des effets préjudiciables à nos armements. Des exemples frappants pourraient être cités à cet égard.

Dans le cadre de la C. E. E., des propositions ont été faites afin d'aboutir à une attitude commune face à la lourde et pas toujours loyale concurrence qu'exercent sur le marché de la construction maritime les pays tiers. On avait espéré que les six pays de la C. E. E. seraient parvenus à un accord qui aurait pu entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1967. Notre pays vient de confirmer son point de vue à la Commission de la C. E. E. Il est possible qu'un accord soit conclu qui pourra entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1968.

Néanmoins, il n'est pas exclu que des dispositions pratiques de caractère discriminatoire subsisteraient demain dans le cadre de la C. E. E.

— Compte tenu des difficultés que connaissent les armements, il convient de rappeler que la loi du 23 août 1948 ne contient pas de dispositions qui permettent une aide

rechtstreekse steun aan de scheepswerven toelaten, maar dat dus in de huidige moeilijke omstandigheden alles dient gedaan te worden om de scheepswerven werkgelegenheid te verzekeren door eventueel de rentelast tot een strict minimum te herleiden en zeker door de aanvragen tot kredietverlening in de kortst mogelijke tijd af te werken.

* * *

Het enig artikel en het ontwerp werden door uw Commissie eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

A. CLAEYS.

De Voorzitter,

L. MOYERSOEN.

directe à nos chantiers navals, mais que dans les circonstances difficiles actuelles tout doit être mis en œuvre pour assurer du travail aux chantiers navals, en réduisant éventuellement au strict minimum la charge d'intérêts et, en tout cas, en examinant les demandes de crédit dans les plus brefs délais.

* * *

L'article unique ainsi que le projet ont été adoptés à l'unanimité par votre Commission.

Le Rapporteur,

A. CLAEYS.

Le Président,

L. MOYERSOEN.
