

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1982-1983

16 JUNI 1983

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Gabon, ondertekend te Brussel op 29 oktober 1981

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VAN DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN ⁽¹⁾
UITGEBRACHT
DOOR MEVR. DEMEESTER-DE MEYER

DAMES EN HEREN,

Een « conference » is een prijsovereenkomst tussen scheepvaartmaatschappijen die dezelfde routes bedienen, om destructieve concurrentie te voorkomen. Het doel van de conferences is aan alle export- en importlanden, het gehele jaar door, een geregeld dienstbetoon te verzekeren tegen stabiele prijzen.

Een dergelijke conference bestaat tussen West-Europa en West-Afrika maar, zowel België als Gabon oordeelden, een te gering aandeel te hebben in het zeevervoer. België heeft steeds de vrijheid van handelsscheepvaart voorgestaan maar bepaalde Staten hebben, in de afgelopen jaren, met alle mogelijke middelen gepoogd een belangrijk deel te verwerven van het zeevervoer.

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Grootjans.

A. — Leden : Mevr. Demeester-De Meyer, de heren Desmarests, Peeters, Mevr. Smet, de heren Steverlynck, Thys, Van Wambeke. — Biefnot, W. Claes, Dejardin, Glinne, Simonet, Van Elewyck, Vanvelthoven. — Bril, Cornet d'Elzius, De Winter, Grootjans, Militis, Petitjean. — Baert, Van Grembergen. — Outers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bockstal, Bourgeois, d'Alcantara, Desutter, Dhoore, le Hardy de Beaulieu, Lestienne, Swaelen. — Burgeon, Coëme, M. Colla, Denison, Mevr. Lefebvre, de heren Sleenckx, Urbain, Vanderheyden. — Beyesen, Ducarme, Mundeleer, Pans, Poswick, Sprockeels, Van Belle. — Caudron, Kuijpers, N. — Risopoulos, Mevr. Spaak.

Zie :

434 (1982-1983) :

— Nr 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1982-1983

16 JUIN 1983

PROJET DE LOI

portant approbation de l'accord en matière de marine marchande entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République gabonaise, signé à Bruxelles le 29 octobre 1981

RAPPORT
FAIT
AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES ⁽¹⁾
PAR MME DEMEESTER-DE MEYER

MESDAMES, MESSIEURS,

Une « conférence » est un accord sur les prix conclu entre des compagnies maritimes qui desservent les mêmes routes en vue d'éviter une concurrence destructive. Le but de ces conférences est d'assurer pendant toute l'année à tous les pays exportateurs et importateurs un service régulier à des prix stables.

Bien qu'une telle conférence existe entre l'Europe occidentale et l'Afrique occidentale, tant la Belgique que le Gabon ont jugé qu'ils n'obtenaient qu'une part trop restreinte du transport maritime. La Belgique a toujours préconisé la liberté de la navigation commerciale, mais ces dernières années, des pays ont tenté de s'approprier par tous les moyens une part importante du transport maritime.

⁽¹⁾ Composition de la Commission :

Président : M. Grootjans.

A. — Membres : M^{me} Demeester-De Meyer, MM. Desmarests, Peeters, M^{me} Smet, MM. Steverlynck, Thys, Van Wambeke. — Biefnot, W. Claes, Dejardin, Glinne, Simonet, Van Elewyck, Vanvelthoven. — Bril, Cornet d'Elzius, De Winter, Grootjans, Militis, Petitjean. — Baert, Van Grembergen. — Outers.

B. — Suppléants : MM. Bockstal, Bourgeois, d'Alcantara, Desutter, Dhoore, le Hardy de Beaulieu, Lestienne, Swaelen. — Burgeon, Coëme, M. Colla, Denison, M^{me} Lefebvre, MM. Sleenckx, Urbain, Vanderheyden. — Beyesen, Ducarme, Mundeleer, Pans, Poswick, Sprockeels, Van Belle. — Caudron, Kuijpers, N. — Risopoulos, M^{me} Spaak.

Voir :

434 (1982-1983) :

— No 1 : Projet de loi.

Westerse landen zijn er bijgevolg toe genoopt maatregelen te nemen t.a.v. dergelijke oneerlijke praktijken. Ook wensen de ontwikkelingslanden een deel van hun zeevervoer aan eigen reders toe te kennen.

Om deze toestand te saneren werd, op verzoek van de ontwikkelingslanden, door de Verenigde Naties, in 1974, een Code voor conferencepraktijken opgesteld. De bedoeling is de samenstelling en de werking van de conferences te regelen zodat alle landen een billijk aandeel bekomen in hun eigen zeevervoer.

Wegens tegenkanting van bepaalde landen is de VN-code nog niet van kracht geworden.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen verklaart dat België de Code heeft ondertekend en ze zal aanvaarden zodra zulks administratief en parlementair mogelijk is. Een dertigtal ontwikkelingslanden, waaronder Gabon, hebben de Code aanvaard en bij gebrek aan wereldwijde toepassing, eenzijdig de bepalingen ervan in hun interne wetgeving opgenomen.

Bij gebrek aan een internationaal instrument kan België de belangen van zijn reders niet vrijwaren t.a.v. de eisen van sommige ontwikkelingslanden die reeds 50 % van de vrachten aan eigen schepen willen toekennen.

Om enerzijds de morele verbintenis na te leven die voor België voortvloeit uit de ondertekening van de VN-code en anderzijds, de rechtmatige belangen van onze reders te vrijwaren, moeten bilaterale overeenkomsten stoelend op de Code, worden gesloten met ontwikkelingslanden.

De onderhavige conventie met Gabon is een illustratie van deze dubbele bekommernis, waarbij de vrachtenverdeling zal gebeuren via de 40/40/20 sleutel van de Code.

Gabon kon aanvankelijk niet instemmen met twee Belgische voorstellen: het vrijstellen van onze reders van dubbele belasting en de vrije overdracht naar België van de inkomsten uit zeevervoer. Na onderhandelingen, die voor het overige probleemloos verliepen, werd ook over beide voormelde punten een akkoord bereikt.

Bespreking

1. De bekrachtiging van de V.N.-Code.

De gedragscode voor lijnvaartconferences werd opgemaakt te Genève op 6 april 1974. Uit de commissie kwam de vraag waarom, negen jaar later, de Belgische bekrachtigingsprocedure nog niet was afgerond.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen verklaarde dat over het goedkeuringsontwerp het advies van de Raad van State werd gevraagd. De bedoeling is, het in een nabije toekomst bij het Parlement in te dienen.

2. Derechsgeldigheid van de Nederlandse tekst van de overeenkomst.

Een lid verwondert er zich over dat onderhavige overeenkomst alleen in het Frans werd opgesteld. De Nederlandse tekst wordt slechts als vertaling gepubliceerd. Betekent zulks dat beide niet dezelfde rechtskracht hebben?

Volgens de Minister is er qua taalgebruik een onderscheid tussen multilaterale en bilaterale verdragen. Voor multilaterale verdragen is het taalgebruik bepaald door een formele regeling of door het gewoonterecht (bv. UNO: Frans, Engels, Russisch, Chinees, Arabisch; Raad van Europa: Engels, Frans).

Les pays occidentaux sont par conséquent contraints de prendre des mesures pour se protéger contre ces pratiques déloyales. Les pays en voie de développement souhaitent eux aussi confier une partie de leur transport maritime à leurs propres armateurs.

A la demande des pays en voie de développement, les Nations Unies ont élaboré en 1974 un Code de conduite des conférences maritimes en vue de remédier à cette situation. Ce Code a pour but de régler la composition et le fonctionnement des conférences, de manière à ce que tous les pays obtiennent une juste part de leur propre transport maritime.

A cause de l'opposition de certains pays, le Code des Nations Unies n'est pas encore entré en vigueur.

Le Ministre des Relations extérieures confirme que la Belgique a signé ce Code et qu'elle s'y conformera dès que les mesures nécessaires à son application auront été prises aux niveaux administratif et parlementaire. Une trentaine de pays en voie de développement, dont le Gabon, ont accepté le Code et, à défaut d'une application internationale, en ont repris unilatéralement les dispositions dans leur législation interne.

Vu l'absence d'un instrument international, la Belgique n'est pas en mesure de sauvegarder les intérêts de ses armateurs face aux exigences de certains pays en voie de développement qui veulent déjà faire transporter 50 % des cargaisons par leurs propres navires.

Pour respecter l'engagement moral qui découle pour la Belgique du Code des Nations Unies et garantir les intérêts légitimes de nos armateurs, il faut conclure avec les pays en voie de développement des conventions bilatérales basées sur le Code.

La présente convention conclue avec le Gabon, qui prévoit une répartition des cargaisons selon la clé 40/40/20 du Code illustre cette double préoccupation.

Au départ, le Gabon ne pouvait accepter deux propositions belges: l'exonération de nos armateurs de la double imposition et le libre transfert en Belgique des revenus du transport maritime. Après des négociations, qui se sont pour le reste déroulées sans problème, les parties ont également abouti à un accord, sur les deux points précités.

Discussion

1. La ratification du Code des Nations Unies.

Le Code de conduite des conférences maritimes a été établi à Genève le 6 avril 1974. La commission demande dès lors pourquoi, neuf ans plus tard, la Belgique n'a pas encore mené à terme la procédure de ratification de ce Code.

Le Ministre des Relations extérieures précise que le projet d'approbation a été soumis pour avis au Conseil d'Etat. Ce projet devrait être déposé prochainement au Parlement.

2. La valeur légale du texte néerlandais de l'accord.

Un membre s'étonne que le présent accord ait été rédigé uniquement en français. Le texte néerlandais n'est publié qu'à titre de traduction. Cela signifie-t-il que les deux textes n'ont pas la même valeur légale?

Le Ministre précise qu'en matière d'emploi des langues, il faut faire une distinction entre les traités multilatéraux et les traités bilatéraux. En ce qui concerne les traités multilatéraux, l'usage des langues est déterminé par une règle formelle ou par le droit coutumier (par ex. ONU: français, anglais, russe, chinois, arabe; Conseil de l'Europe: anglais et français).

Voor bilaterale verdragen is er geen vaste regel. Deze kwestie wordt opgelost naargelang van de onderhandelingsstaal, de dringendheid, de techniciteit van de te regelen materies, de houding van het partnerland, enz.

Voor de publikatie van deze teksten in het *Belgisch Staatsblad*, geldt artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opstellen, bekendmaken en in werking treden van wetten en verordeningen.

Een verdrag wordt gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* in het Nederlands en in het Frans (authentieke tekst of vertaling) en in een andere taal (bvb. het Engels), indien noch de Nederlandse noch de Franse teksten rechtsgeldig zijn. De praktijk van de Regering is in overeenstemming met deze bepaling. Daarenboven wordt de Duitse tekst in het *Belgisch Staatsblad* en in de parlementaire stukken gepubliceerd telkens een verdrag in die taal is gesteld of een vertaling beschikbaar is.

3. De vrachtenverdeling tussen de B.L.E.U. en Gabon.

Krachtens art. 4 van de overeenkomst (cfr. blz. 6 van *Stuk* nr 434/1), wordt aan de vlag van beide partijen tenminste 40% van de globale vracht voorbehouden. Reders van derde landen kunnen ten hoogste 20% bekomen.

Een lid vroeg inlichtingen over de bilaterale trafiek van beide partijen, waarbij hij vooral wenste te vernemen :

- welk aandeel België hierin heeft;
- of er voldoende Belgische schepen op Gabon varen om de minimumdrempel van 40% te bereiken;
- hoe de verdeelsleutel wordt toegepast op ladingen die ook transitgoederen bevatten?

De Minister wijst erop dat, uit Gabon, in 1981, via de haven van Antwerpen, 1 196 ton werd ingevoerd en via de haven van Zeebrugge 167 ton.

De uitvoer naar Gabon in 1981 bedroeg 22 974 ton via Antwerpen, voornamelijk metaalconstructies (2 584 ton), cement (11 823 ton) chemische stoffen (3 422 ton), machines (3 658 ton).

In de eerste negen maanden van 1982 steeg de invoer uit Gabon gevoelig : 438 357 ton waarvan 418 176 ton ruwe olie en 19 612 ton zware fuel.

Voor dezelfde periode bedroeg de uitvoer via Antwerpen 18 261 ton waarvan 8 851 ton cement. Via Zeebrugge gingen er 7 290 ton waarvan 1 695 ton chemische basisprodukten en 1 204 ton machines.

Gabon is een ontwikkelingsland dat door de verkoop van petroleum meer kan besteden aan zijn industriële en economische ontwikkeling. De Belgische reders moeten trachten zich nu reeds in te werken in de stijgende handelsrelaties met Gabon. De trafieken met Westafrikaanse landen zoals Gabon vervolledigen deze met Zaïre; zij laten de Belgische reders toe op de lijnen naar Zaïre hun schepen maximaal te bevrachten. Er wordt dan ook verwacht dat de trafiek tussen België en Gabon sterk zal toenemen.

De Belgische reders beschikken over voldoende schepen om de trafiek met Gabon te verwerken. Ze varen in conference-verband en kunnen aldus met hun schepen ook goederen vervoeren van andere Westeuropese landen naar of van Gabon.

Gabon zelf heeft momenteel geen schepen en moet dus een beroep doen op gecharterde vaartuigen. Het sluiten van het maritiem akkoord geeft Gabon de mogelijkheid, voor zijn trafiek met België en andere Westeuropese landen, een beroep te doen

Pour les traités bilatéraux, il n'existe pas de règles fixes. Ce problème est alors réglé en tenant compte de la langue dans laquelle se déroulent les négociations, de l'urgence, de la technicité des matières qui font l'objet du traité, de l'attitude de l'autre partie, etc.

Pour la publication de ces textes au *Moniteur belge*, c'est l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires qui est d'application.

Un traité est publié au *Moniteur belge* en néerlandais et en français (texte authentique ou traduction) et dans une autre langue (par ex. en anglais) lorsque ni le texte néerlandais ni le texte français n'ont de valeur légale. Le Gouvernement observe cette disposition. En outre, le texte allemand est publié au *Moniteur belge* et dans les documents parlementaire chaque fois qu'un traité est rédigé dans cette langue ou qu'une traduction est disponible.

3. La répartition des cargaisons entre l'U.E.B.L. et le Gabon.

En vertu de l'article 4 de la convention, (cf. *Doc.* n° 434/1, p. 6), la part du trafic réservée au pavillon de chacune des Parties sera au moins égale à 40% du trafic global. Les armements de pays tiers ne peuvent obtenir que 20% du trafic au maximum.

Un membre demande des informations au sujet du trafic bilatéral des deux parties et souhaite surtout savoir :

- quelle est la part de la Belgique dans ce trafic;
- si les navires belges qui naviguent vers le Gabon sont en nombre suffisant pour atteindre le seuil minimum de 40%;
- comment la clé de répartition est appliquée aux cargaisons qui contiennent également des marchandises en transit.

Le Ministre souligne qu'en 1981, 1 196 tonnes de marchandises en provenance du Gabon ont été importées via le port d'Anvers et 167 tonnes via le port de Zeebrugge.

En 1981, 22 974 tonnes de marchandises ont été exportées vers le Gabon via le port d'Anvers, dont principalement des constructions métalliques (2 584 tonnes), du ciment (11 823 tonnes), des produits chimiques (3 422 tonnes) et des machines (3 658 tonnes).

Au cours des neuf premiers mois de 1982, les importations en provenance du Gabon ont sensiblement augmenté : 438 357 tonnes, dont 418 176 tonnes de pétrole brut et 19 612 tonnes de fuel lourd.

Durant la même période, 18 261 tonnes de marchandises, dont 8 851 tonnes de ciment, ont été exportées via Anvers et 7 290 tonnes, dont 1 695 tonnes de produits chimiques de base et 1 204 tonnes de machines, via Zeebrugge.

Le Gabon est un pays en voie de développement qui, grâce aux ventes de pétrole, peut affecter plus de moyens à son développement industriel et économique. Les armateurs belges doivent essayer de s'adapter dès maintenant au développement des relations commerciales avec le Gabon. Les trafics avec les pays d'Afrique occidentale tels que le Gabon complètent le trafic avec le Zaïre; ils permettent aux armateurs belges de charger leurs navires au maximum sur les lignes à destination du Zaïre. On s'attend dès lors à ce que le trafic entre la Belgique et le Gabon augmente fortement.

Les armateurs belges disposent de navires en nombre suffisant pour faire face au trafic avec le Gabon. Etant donné qu'ils naviguent sous le régime d'une « conférence », ils peuvent également embarquer ou débarquer au Gabon des marchandises d'autres pays occidentaux.

Actuellement, le Gabon ne dispose pas de navires et il doit donc avoir recours à des navires nolisés. La conclusion de l'accord maritime permet au Gabon, pour son trafic avec la Belgique et les autres pays d'Europe occidentale, de faire appel aux arme-

op de Belgische reders en het vrachtaandeel van onze reders op Gabon, te verhogen, met het aandeel dat Gabon krachtens het akkoord zelf heeft.

4. *Geschillen betreffende de arbeidsovereenkomsten voor bemanningsleden.*

Artikel 15, 1^o, van de overeenkomst (zie *Stuk* nr 434/1, blz. 8) bepaalt: « De rechterlijke autoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij mogen geen kennis nemen van burgerrechtelijke geschillen betreffende een arbeidsovereenkomst voor schepelingen in hun hoedanigheid van lid van de bemanning van een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan met toestemming van de bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van het land waarvan dat schip de vlag voert. »

Een lid herinnert aan de dikwijls mensonwaardige werkvoorwaarden die gelden voor de bemanning van goedkope vlag-schepen. Meer dan eens reeds moest in onze havens voedsel en verzorging verstrekt worden aan berooide schepelingen.

Het is bedenkelijk de regeling van arbeidsgeschillen, over te laten aan diplomatieke en consulaire agenten van landen die, zoals Gabon, de I.A.O.-overeenkomsten niet hebben gesloten. Zodoende kunnen de reders van deze landen aan hun elementaire sociale verplichtingen t.a.v. hun bemanning, ontsnappen.

Onder juridisch oogpunt rijst dan ook de vraag naar de verhouding tussen onderhavige overeenkomst en de I.A.O.-conventies die rechtskracht hebben in België.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen wijst erop dat artikel 15 een bepaling is die in alle Belgische Zeevaartakkoorden wordt opgenomen. Deze tekst behoedt onze bemanning, die onder Belgische vlag vaart, in het buitenland voor willekeur. Onder toezicht van onze diplomatieke en consulaire ambtenaren zullen de geschillen behandeld worden op een wijze die strookt met de Belgische wetgeving en reglementen.

Wellicht kunnen vreemde bemanningen daardoor in België worden benadeeld indien hun diplomatieke of consulaire ambtenaren hun veto stellen tegen een procedure voor de Belgische rechtbanken. Dit kan moeilijk worden voorkomen bij het sluiten van een bilateraal maritiem akkoord. Men kan immers in een dergelijk akkoord geen afwijkende voorschriften opnemen voor de Belgische bemanningen en bemanningen van het andere land. Zulks zou door de andere Verdragsluitende Partij als discriminatie worden beschouwd.

België kan trouwens bezwaarlijk bij het sluiten van een maritiem akkoord, de mening uiten dat sociale of andere wetgevingen van het andere land onvoldoende zijn of slecht worden toegepast. Dit ligt buiten onze soevereiniteitsfeer.

De UNCTAD voert besprekingen over de goedkope vlaggen. De landen die behoren tot de B-groep (o.m. België) dringen erop aan dat ook de goedkope vlag-landen, alle voorschriften van de internationale maritieme conventies inzake veiligheid, verontreiniging, sociale voorwaarden (bvb. de Overeenkomst nr 147 van het I.A.B.) zouden aanvaarden en correct toepassen. Dit zou heel wat narigheid voorkomen. Sommige ontwikkelingslanden willen met goedkope schepen (oude vaartuigen die niet zijn uitgerust of bemand volgens internationale normen) concurrentie voeren.

Door de *Port State Control*-afpraak tussen Europese landen bestaat de mogelijkheid om tegen schepen van landen die de voornoemde internationale conventies niet hebben aanvaard, op te treden. Via deze maatregelen hoopt men niet-zeewaardige schepen en onsociale toestanden op zekere schepen weg te werken.

ments belges et d'augmenter la part de cargaisons de nos armements vers le Gabon de la part qui est attribuée au Gabon en vertu de l'accord même.

4. *Litiges relatifs au contrat d'engagement maritime.*

L'article 15, 1^o, de l'accord (voir *Doc.* n° 431/4, p. 8) prévoit ce qui suit: « Les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent connaître de procès civils portant sur le contrat d'engagement maritime, en tant que membre de l'équipage d'un navire de l'autre Partie contractante, qu'avec l'accord de l'agent diplomatique ou consulaire compétent du pays dont ledit navire bat pavillon. »

Un membre rappelle les conditions de travail souvent inhumaines qui sont imposées à l'équipage de navires battant pavillon de complaisance. Il est déjà arrivé plus d'une fois dans nos ports que l'on doive prodiguer des soins et donner de la nourriture à des membres d'équipage en détresse.

Il est par conséquent hasardeux de confier le règlement de conflits de travail aux agents diplomatiques et consulaires de pays qui, comme le Gabon, n'ont pas conclu de conventions dans le cadre de l'O.I.T. et dont les armateurs peuvent ainsi se soustraire à leurs obligations sociales élémentaires à l'égard de leurs équipages.

D'un point de vue juridique, on peut également s'interroger sur la relation entre le présent accord et les conventions conclues dans le cadre de la O.I.T. qui ont force de loi en Belgique.

Le Ministre des Relations extérieures souligne que les dispositions de l'article 15 sont reprises dans tous les accords maritimes belges. Ces dispositions visent à protéger de l'arbitraire les équipages des navires battant pavillon belge qui se trouvent à l'étranger. Grâce au contrôle exercé par nos agents diplomatiques et consulaires, les litiges seront réglés d'une manière qui est conforme à la législation et aux règlements belges.

Ces dispositions risquent peut-être de léser les équipages étrangers qui se trouvent en Belgique, si leurs agents diplomatiques ou consulaires s'opposent à une procédure devant les tribunaux belges. Il est difficile d'éviter une telle situation lors de la conclusion d'un accord maritime bilatéral. En effet, il est impossible de prévoir dans un tel accord des règles différentes pour les équipages belges et les équipages étrangers. L'autre Partie contractante y verrait une discrimination.

Lors de la conclusion d'un accord maritime, la Belgique peut difficilement invoquer le fait que la législation de l'autre pays est insuffisante ou qu'elle est mal appliquée. Cela dépasserait le cadre de notre souveraineté.

La C.N.U.C.E.D. discute des pavillons de complaisance. Les pays qui appartiennent au groupe B (notamment la Belgique) insistent pour que tous les pays qui délivrent des pavillons de complaisance acceptent et appliquent correctement toutes les dispositions des conventions maritimes internationales en matière de sécurité, de pollution, de conditions sociales (par ex., la convention n° 147 du B.I.T.). Cela permettrait d'éviter de nombreux problèmes. Certains pays en voie de développement veulent concurrencer les armements d'autres pays avec des navires affrétés à bas prix (vieux navires dont l'équipement ou l'équipage ne répondent pas aux normes internationales).

Grâce à l'accord *Port State Control* conclu entre les pays européens, il est possible d'intervenir contre des navires provenant de pays qui n'ont pas accepté les conventions internationales précitées. On espère que ces mesures permettront d'éliminer les navires qui ne sont pas en mesure de tenir la mer et de mettre fin aux situations sociales inadmissibles qui existent sur certains navires.

5. Overzicht van de bilaterale scheepvaartovereenkomsten.

Op verzoek van de commissie verschaft de Minister een overzicht van de door België, namens de B.L.E.U., ondertekende bilaterale scheepvaartovereenkomsten.

5. Aperçu des accords bilatéraux en matière de marine marchande.

A la demande de la Commission, le Ministre fournit un aperçu des accords bilatéraux en matière de marine marchande signés par la Belgique au nom de l'U.E.B.L.

	Getekend te — Signé à		Goedkeuringswet — Loi d'approbation	Belgisch Staatsblad — Moniteur belge
B.L.E.U.-U.S.S.R. — U.E.B.L.-U.R.S.S.	Brussel/Bruxelles	17.11.1972	23.01.1974	28.03.1974
B.L.E.U.-China. — U.E.B.L.-Chine	Peking/Pékin	20.04.1975	18.03.1980	24.07.1980
B.L.E.U.-Bulgarije. — U.E.B.L.-Bulgarie	Brussel/Bruxelles	24.02.1976	15.07.1981	02.02.1982
B.L.E.U.-Ivoorkust. — U.E.B.L.-Côte d'Ivoire	Abidjan	25.11.1977	18.10.1979	20.12.1979
B.L.E.U.-Algerije. — U.E.B.L.-Algérie	Algiers/Alger	17.05.1979	28.04.1981	19.11.1982
B.L.E.U.-D.D.R. — U.E.B.L.-R.D.A.	Berlijn/Berlin	14.09.1979	15.07.1981	15.10.1981
B.L.E.U.-Zaire. — U.E.B.L.-Zaire	Kinshasa	05.03.1981	(¹)	—
B.L.E.U.-Gabon. — U.E.B.L.-Gabon	Brussel/Bruxelles	29.10.1981	(²)	—
B.L.E.U.-Senegal. — U.E.B.L.-Sénégal	Dakar	01.12.1982	(³)	—

(¹) Aangenomen door de Senaat op 9 december 1982 en door de Kamer op 24 februari 1983.

(²) Is het voorliggende ontwerp.

(³) De goedkeuringsprocedure is in voorbereiding.

∴

Ter stemming gelegd werd het enig artikel eenparig aangenomen.

De Rapporteur,
W. DEMEESTER-DE MEYER.

De Voorzitter,
F. GROOTJANS.

(¹) Adopté par le Sénat le 9 décembre 1982 et par la Chambre le 24 février 1983.

(²) Il s'agit du présent projet.

(³) La procédure d'approbation est en préparation.

∴

Mis aux voix, l'article unique est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
W. DEMEESTER-DE MEYER.

Le Président,
F. GROOTJANS.