

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1947-1948.

SÉANCE DU 3 DÉCEMBRE 1947.

Projet de loi 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.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La contribution de la marine marchande et de la flotte de pêche belges à l'effort de guerre des Nations-Unies constitue l'un des meilleurs titres de notre pays à une part dans les fruits de la victoire.

Nous avons affecté à la lutte sur mer la quasi totalité de notre tonnage du 10 mai 1940, comportant 100 navires marchands d'une jauge globale de 422.429 tonnes brutes; 77 unités réunissant 349.575 tonnes brutes furent perdues au cours des hostilités.

Ces pertes, qui ont porté sur les meilleures unités de notre flotte, représentent 82,75 p. c. du tonnage au 10 mai 1940.

Celui-ci s'accrut, pendant la guerre, de 15 liberty ships, 7 d'entre eux furent loués à temps et 8 autres acquis en remplacement d'unités perdues; ainsi notre tonnage de guerre s'éleva-t-il jusqu'à 522.112 tonnes brutes. En prenant ce tonnage comme base, nos pertes s'élèvent à 66 p. c. du tonnage sous pavillon belge pendant la guerre (1).

Nos principaux armements sortirent de ces épreuves en conservant 10 à 33 p. c. de leur tonnage respectif de 1939.

(1) Perte de la marine marchande :

britannique	58 %
danoise	66 %
norvégienne	50 %
hollandaise	50 %

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1947-1948.

VERGADERING VAN 3 DECEMBER 1947.

Wetsontwerp 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 Uitreden en het Aanbouwen van Zeeschepen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De bijdrage van de Belgische koopvaardij- en vissersvloot aan de oorlogsinspanning van de Verenigde Naties is een der beste aanspraken van ons land op een aandeel in de vruchten der overwinning.

Wij hebben aan de strijd op zee deelgenomen met bijna geheel onze scheepsruimte van 10 Mei 1940, te weten 100 koopvaardij-schepen globaal metende 422.429 bruto-ton; 77 schepen, metende 349.575 bruto-ton, gingen tijdens de vijandelijkheden verloren.

Die verliezen, waaronder zich de beste schepen van onze vloot bevinden, vertegenwoordigen 82,75 t. h. van de scheepsruimte van 10 Mei 1940.

Deze verhoogde tijdens de oorlog met 15 liberty ships, waarvan 7 voor een zekere tijd gehuurd en 8 in vervanging van verloren gegane schepen aangekocht werden; aldus steeg onze vloot tijdens de oorlog tot 522.112 BT. Op grondslag van die tonne-maat bedragen onze verliezen 66 t. h. van de tijdens de oorlog onder Belgische vlag varende scheepsruimte (1).

Op het einde van de oorlog bezaten onze voornaamste rederijen nog slechts 10 à 33 t. h. van haar onderscheidenlijke vloot van 1939.

(1) Verlies geleden door de :

Britse Koopvaardij	58 %
Deense Koopvaardij	66 %
Noorse Koopvaardij	50 %
Hollandse Koopvaardij	50 %

Les pertes parmi les effectifs de nos courageux et fidèles équipages ne furent pas moins cruelles. Elles s'élevèrent à 35 p. c. des hommes enrôlés.

* * *

Au terme de cette seconde guerre, le problème de notre marine marchande se pose derechef dans toute son ampleur.

Notre pays se doit de reconstituer le plus tôt possible sa marine marchande. L'intérêt national exige même qu'elle soit accrue.

Déjà le premier conflit mondial avait décelé cette vérité qu'un pays n'est à même de défendre ses intérêts les plus vitaux, son existence même, que s'il est apte à effectuer par ses propres moyens, dans une mesure satisfaisante, ses propres transports maritimes.

La récente guerre, qui eut, elle aussi, sa « bataille de l'Atlantique », fit plus profondément ressentir, aux petites comme aux grandes nations, toute l'importance de la marine de commerce nationale.

Il n'est pas moins vrai qu'une marine de commerce constitue en temps de paix, pour la Belgique, un élément primordial de son équipement national et, dans la conjoncture actuelle, un des piliers de son développement et de sa sécurité économique.

Avant cette guerre, 37 p. c. de nos exportations étaient destinées aux pays d'outre-mer, tandis que 44 p. c. de nos importations en provenaient.

La Belgique s'efforce d'accroître sa production. Aussi le volume de ses importations devra-t-il s'élargir en conséquence. Nous devons de même rechercher de nouveaux débouchés pour notre production, débouchés qui ne se trouveront vraisemblablement que dans les pays lointains. Dès lors, nos exportations ainsi que nos importations maritimes devront devenir plus massives.

Or, la part du pavillon national dans notre commerce d'outre-mer a oscillé jusqu'en 1939 entre 8,7 et 9 p. c. Nos navires n'ont transporté que le quart du tonnage qui, normalement et équitablement, aurait dû leur être réservé.

Des pays bien proches de la Belgique qui, économiquement, n'ont pas atteint son degré de développement, ont possédé et exploité avec succès jusqu'en 1939 des marines marchandes incomparablement plus fortes que la nôtre; ils se hâtent de leur côté de la reconstituer, voire de la développer.

Il est permis de considérer qu'avec sa puissance industrielle, commerciale et coloniale, notre pays pourrait légitimement ambitionner et aisément alimenter une flotte de 1 million de tonnes brutes, qui laisserait encore aux pavillons étrangers 80 p. c. du trafic de ses ports, ne reprenant qu'une fraction de la part qu'en prélevait le pavillon allemand, soit 25 p. c. en 1938.

De verliezen onder de effectieven van onze dappere en trouwe bemanningen waren niet minder gevoelig. Zij bedroegen 35 t. h. van de aange-monsterde manschappen.

* * *

Na deze tweede oorlog stelt het probleem van onze Koopvaardij zich opnieuw in al zijn omvang.

Ons land dient zijn koopvaardijvloot zo spoedig mogelijk weder samen te stellen. 's Lands belang vergt zelfs dat zij uitgebreid worde.

Het eerste wereldconflict had reeds als een waarheid doen gelden dat een land zijn grootste levensbelangen, zijn bestaan zelf slechts kan verdedigen, als het in staat is zijn eigen zeevervoer in voldoende mate met eigen middelen te verrichten.

De jongste oorlog, die ook zijn « slag van de Atlantische Oceaan » heeft gekend, heeft zowel aan de kleine als aan de grote naties al het belang van een nationale handelsvloot nog dieper doen gevoelen.

Het is niet minder waar dat een handelsvloot voor België in tijd van vrede een hoofdzakelijk gedeelte van zijn nationale uitrusting is en, in de huidige conjonctuur, een der grondvesten van zijn ontwikkeling en zijn economische veiligheid.

Vóór deze oorlog waren 37 t. h. van onze uitvoer voor overzeese landen bestemd, terwijl 44 t. h. van onze invoer van overzee kwam.

België spant zich in om zijn productie op te voeren; ook zal zijn invoer dienovereenkomstig moeten toenemen. Wij zullen insgelijks nieuwe afzetgebieden voor onze productie moeten zoeken, afzetgebieden welke vermoedelijk alleen in verre landen zullen gevonden worden. Onze overzeese uitvoer en onze overzeese invoer zullen dan ook massaler moeten worden.

Welnu, het aandeel van onze nationale vlag in onze overzeese handel schommelde tot in 1939 tussen 6, 7 en 9 t. h. Onze schepen hebben slechts 1/4 vervoerd van de tonnemaat welke normaal en billijk hun aandeel had moeten zijn.

Dicht bij België gelegen landen, die op economisch gebied zijn graad van ontwikkeling niet hebben bereikt, hebben tot in 1939 een Koopvaardij bezeten en met goed gevolg geëxploiteerd welke heel wat groter was dan de onze; zij sparen zich geen moeite om hun vloot weder op te bouwen, ja zelfs uit te breiden.

Geoordeeld mag worden dat ons land, waarvan de nijverheid, de handel en de kolonie zo uitgebreid zijn, rechtmatig naar het bezit van een vloot van 1 miljoen B.T. zou mogen streven en deze gemakkelijk vracht zou kunnen verschaffen; met zulk een vloot zou nog 80 t. h. van het verkeer zijner havens aan de vreemde vlaggen worden gelaten en slechts een gedeelte van het vroeger aandeel der Duitse vlag worden overgenomen, hetzij 25 t. h. in 1938.

Faut-il rappeler les avantages qu'en temps de paix la marine marchande procure au pays ?

Elle occupe une main-d'œuvre importante, comprenant outre la sienne propre : marins et personnel de terre des armements, celle des chantiers de construction, des usines qui alimentent ces chantiers, des ateliers de réparations, des usines et ateliers montant les machines et appareils accessoires des navires, des fabriques de cordage et autres approvisionnements.

Notre marine marchande a occupé, en 1938, 3.836 marins et 9.590 hommes dans les industries connexes, soit 13.426 personnes.

La construction navale est elle-même une importante source de revenus et favorise la naissance, l'activité et le développement de maintes industries.

Une marine marchande nationale est indispensable à la vitalité de nos ports et son accroissement, loin de nuire par une diminution d'intervention des pavillons étrangers, ne peut, à l'encontre de ce que d'aucuns croient, que renforcer leur activité.

Les statistiques démontrent que l'effort de redressement réalisé en 1934 par notre marine, à la faveur d'une première aide gouvernementale, lui a permis de prendre une part sensiblement accrue dans le trafic des marchandises au port d'Anvers : en effet, à l'entrée, sur une augmentation de 626.535 tonnes par rapport à 1933, environ 50 p. c. de cette augmentation sont revenus au pavillon belge, tandis que dans le trafic total à l'entrée, il n'intervenait que pour 10,6 p. c. A la sortie, sur un accroissement de 1.308.747 tonnes par rapport à 1933, 20,5 p. c. sont allés au pavillon national, contre une part de 9,1 p. c. seulement dans le trafic total à la sortie.

Les frets gagnés par la marine marchande forment une masse d'exportations invisibles, contribuant grandement à l'équilibre de la balance commerciale du pays, lui ouvrant ainsi la possibilité d'élargir ses importations, tandis que les frets payés aux pavillons étrangers constituent une saignée de son économie sans contre-partie. Les frets encaissés par nos navires en 1938 ont été évalués à près d'un demi-milliard de francs et ils pourraient facilement être doublés ou même triplés.

La marine est un moyen puissant de notre expansion commerciale à l'étranger et, par conséquent, contribue grandement au développement de nos industries. Le navire et surtout le « liner » est le trait d'union entre le producteur et le consommateur, entre le commerce intérieur et ses débouchés extérieurs.

L'armement national est également tout à la fois un élément de stabilité des frets, à l'avantage de notre propre industrie et un élément de stabilité de l'activité de nos ports. A cet égard, l'insuffisance

Moet nog herinnerd worden aan de voordelen welke de koopvaardij in vredetijd aan het land bezorgt ?

Zij verschaft werk aan een groot getal arbeidskrachten, welke buiten haar eigen arbeidskrachten omvatten : zeelieden en walpersoneel der rederijen, die van de scheepswerven, van de fabrieken welke die werven van het nodige voorzien, van de herstellingswerkplaatsen, van de fabrieken en werkplaatsen welke de machines en hulpwerktuigen der schepen monteren, van de fabrieken waar het touwwerk en andere voorraadartikelen vervaardigd worden.

Onze koopvaardij heeft in 1938 werk verschaft aan 3.836 zeelieden en aan 9.590 man in de aanverwante bedrijven, zegge aan 13.426 personen.

De scheepsbouw zelf is een belangrijke bron van inkomsten en bevordert het ontstaan, de bedrijvigheid en de uitbreiding van menig bedrijf.

Een nationale koopvaardij is onontbeerlijk voor de vitaliteit van onze havens en haar vergroting, verre van schadelijk te zijn door een vermindering van het aandeel der vreemde vlaggen, kan, niettegenstaande wat sommigen menen, haar bedrijvigheid slechts verhogen.

Uit de statistieken blijkt dat door de in 1934, dank zij een eerste Regeringssteun, bewerkte heropleving van onze vloot, deze een merklijk groter aandeel in het goederenverkeer van de haven van Antwerpen heeft kunnen nemen : inderdaad, bij de invoer is, op een verhoging van 626.535 ton met betrekking tot 1933, nagenoeg 50 t. h. van die verhoging voor rekening van de Belgische vlag gekomen, terwijl haar aandeel in het totaal verkeer bij aankomst slechts 10,6 t. h. bedroeg. Bij de uitvoer zijn, op een verhoging van 1.308.747 ton met betrekking tot 1933, 20,5 t. h. naar de Belgische vlag gegaan, tegen een aandeel van slechts 9,1 t. h. in het totaal verkeer bij uitvoer.

De door de koopvaardij gewonnen vrachten vormen een massa onzichtbare uitvoeren welke grotelijks tot het evenwicht van 's lands handelsbalans bijdragen en het land aldus de mogelijkheid verschaffen zijn invoer te vergroten, terwijl de aan de vreemde vlaggen betaalde vrachten een aderlating zijn voor zijn economie, zonder tegenprestatie. De in 1938 door onze schepen geïnde vrachten werden geraamd op nagenoeg een half miljard frank en zouden gemakkelijk verdubbeld of zelfs verdriedubbeld kunnen worden.

De vloot is een krachtig middel voor de uitbreiding van onze buitenlandse handel en draagt, bijgevolg, grotelijks bij tot de uitbreiding van onze nijverheden. Het schip en bijzonder de « liner » is de band tussen de voortbrenger en de verbruiker, tussen de binnenlandse handel en dezes afzetgebieden in het buitenland.

De nationale vloot is insgelijks een element voor de stabiliteit der vrachten, in 't voordeel van onze eigen industrie, en tevens een element voor de stabiliteit van de bedrijvigheid onzer havens. In dit

de notre marine marchande apparaît clairement à l'examen des statistiques de la part du pavillon national dans le trafic des principaux ports européens (1).

* * *

Le Gouvernement estime ne pouvoir méconnaître ni les enseignements recueillis tant des deux guerres que de la période d'entre les deux guerres, ni l'exemple des pays voisins; il en retient la nécessité d'entreprendre un effort tendant au redressement et à l'accroissement de notre marine marchande.

Cet effort s'impose non au bénéfice de l'armement, mais dans l'intérêt général, en vue de favoriser notre restauration économique.

Dans cet esprit, la réorganisation de notre marine de commerce constitue l'un des éléments importants, voire même essentiels, du rééquipement du pays.

Mais le Gouvernement entend ne procéder à cette œuvre que sur des bases bien définies et avec les garanties qui en assureront le succès, eu égard à l'ampleur des capitaux requis par la nature essentiellement technique mais onéreuse de ce genre d'outillage.

Les plans à concevoir en ce domaine doivent être à longue portée et ne s'accommodent plus de mesures de simple opportunité, telles celles que les Gouvernements ont été amenés à prendre précédemment et qui s'expliquent par le climat de crise de l'époque.

Il serait fastidieux de reprendre ici l'énoncé historique de ces dispositions, des circonstances et des intentions, qui les avaient dictées. Mais il est permis d'affirmer que, malgré leur caractère limité et trop modeste pour constituer la manifestation d'une politique maritime, les mesures prises dans l'entre-deux guerres pour venir en aide à l'armement maritime, ont atteint leur but.

* * *

Mais ce ne furent là, en ordre principal, que des interventions d'opportunité, limitées par les possibilités insuffisantes du moment.

(1) Pour l'année 1938, cette part était la suivante :

Gênes	64,4 %
Liverpool	82,4 %
Londres	63,2 %
Le Havre	32,7 %
Marseille	44,8 %
Hambourg	51,2 %
Rotterdam	20,3 %
Amsterdam	54,3 %
Dunkerque	41,8 %
Brême	77,0 %
Anvers	4,8 %

opzicht blijkt duidelijk uit de statistieken over het aandeel van de nationale vlag in het verkeer der voornaamste Europese havens (1) hoezeer onze koopvaardijvloot te klein is.

* * *

De Regering oordeelt dat noch de lessen, zowel van de twee oorlogen als van de tussenoorlogse periode, noch het voorbeeld der naburige landen mogen veronachtzaamd worden; zij leidt er de noodzakelijkheid uit af een krachtspanning te leveren tot herstel en vergroting van onze koopvaardijvloot.

Die krachtspanning moet gedaan worden niet ten bate van de rederijen, doch in het algemeen belang, ten einde ons economisch herstel te bevorderen.

In die geest, is de herinrichting van onze handelsvloot een der voornaamste factors, ja zelfs de hoofdzakelijkste factor van de wederuitrusting van het land.

Maar de Regering wil slechts tot die herinrichting overgaan op wel bepaalde grondslagen en met de waarborgen die er de goede uitslag van verzekeren, gelet op de belangrijkheid der kapitalen die wegens de hoofdzakelijk technische doch bezwarende aard van dat soort uitrusting vereist zijn.

Op dat gebied moeten plannen op lange termijn worden opgemaakt en kan men zich niet meer vergenoegen met loutere opportuniteitsmaatregelen, zoals die welke de Regeringen vroeger hebben moeten nemen en die zich door de toenmalige crisisatmosfeer laten verklaren.

Het is onnodig hier een historisch overzicht te geven van die maatregelen, van de omstandigheden en de inzichten die daartoe aanleiding hebben gegeven. Maar het is toegelaten te bevestigen dat, niettegenstaande hun beperkt en te matig karakter om de uitdrukking te zijn van een maritieme politiek, deze maatregelen, genomen tussen de twee oorlogen, om de koopvaardijvloot te steunen, hun doel hebben bereikt.

* * *

Doch dit waren in hoofdzaak slechts opportuniteitsbemoeiingen, beperkt door de onvoldoende mogelijkheden van het ogenblik.

(1) Voor het jaar 1938 bedroeg dat aandeel :

Genúa	64,4 %
Liverpool	82,4 %
Londen	63,2 %
Le Havre	32,7 %
Marseille	44,8 %
Hambourg	51,2 %
Rotterdam	20,3 %
Amsterdam	54,3 %
Duinkerken	41,8 %
Bremen	77,0 %
Antwerpen	4,8 %

Le présent projet de loi ressaisit le problème dans toute son ampleur.

Il ouvre la possibilité de suivre systématiquement une politique maritime qui, pour être efficace, doit être à longue portée et obéir à un programme réfléchi, poursuivi avec cohérence et continuité.

Pareille politique appelle une étroite collaboration des autorités ministérielles compétentes et des armements eux-mêmes. Ceux-ci ne peuvent réussir dans leurs affaires que si, escomptant l'appui éventuel du Gouvernement, ils s'assignent à eux-mêmes, dans leurs exploitations, un plan d'action dont la réalisation à longue échéance comporte une organisation commerciale et des sacrifices dont ils ne peuvent attendre un rendement qu'après un effort longuement soutenu.

L'industrie des transports maritimes se meut essentiellement sur le plan international; elle est foncièrement tributaire des contingences économiques générales extérieures; elle est particulièrement sensible aux fluctuations des échanges mondiaux. Elle subit alternativement des périodes d'activité très rémunératrices et des cycles de dépression.

La politique gouvernementale doit donc comporter des mesures d'intervention en faveur de la marine dans les périodes où elle est menacée d'épuisement par suite des circonstances générales extérieures, notamment par suite de l'excès de tonnage au regard du volume des échanges et, partant, de l'abaissement des frets au-dessous d'un niveau rémunérateur.

C'est dans ce domaine que réside l'un des objets les plus opportuns de l'action gouvernementale. L'intervention qui s'impose en une telle occurrence peut revêtir des formes variées, éventuellement concurrentes; protection de certains services, rationalisation des exploitations et autres, dont seules les circonstances du moment suggéreront la nature.

* * *

Il est possible de fixer, dès à présent, les buts essentiels de cette politique maritime, les modalités et la cadence de son exécution.

La première préoccupation doit être incontestablement le remplacement du tonnage perdu pendant la récente guerre, afin d'assurer au plus vite la reconstitution de nos services maritimes existants à la veille du conflit et notamment la liaison avec la Colonie.

Ces services répondaient à des besoins certains et majeurs; la tâche de la restauration de toute notre économie leur confère un intérêt accru. Non seulement le ravitaillement de nos populations, mais encore l'approvisionnement de la généralité de nos industries en dépendent.

Dit ontwerp van wet vat het probleem opnieuw aan in al zijn omvang.

Het biedt de mogelijkheid systematisch een zeevaartpolitiek te voeren welke, om doeltreffend te zijn, zich over meerdere jaren moet uitstrekken en moet beantwoorden aan een doorgedacht programma dat met samenhang en zonder onderbreking dient uitgevoerd.

Zij vergt een nauwe samenwerking van de bevoegde ministeriële overheden en van de rederijen zelf. Deze laatste, kunnen slechts in haar zaken slagen indien zij rekenen de op de eventuele steun der Regering, zich zelf een actieplan opleggen waarvan de verwezenlijking op lange termijn een handelsorganisatie en opofferingen vergt waarvan zij slechts na een lange krachtsinspanning vruchten mogen verwachten.

Het zeevervoerbedrijf beweegt zich hoofdzakelijk op het internationaal plan; het is geheel afhankelijk van de algemene economische omstandigheden in het buitenland; het is zeer gevoelig aan de schommelingen van de wereldhandel. Het kent nu eens tijden van zeer winstgevende bedrijvigheid dan weer cyclussen van inzinking.

De Regeringspolitiek moet derhalve maatregelen omvatten voor een tussenkomst ten behoeve van de vloot in tijden waarin zij met uitputting bedreigd wordt ten gevolge van de algemene omstandigheden in het buitenland, inzonderheid ten gevolge van teveel aan scheepsruimte met betrekking tot het volume van het verkeer en, bijgevolg, van de daling der vrachtprijzen tot beneden een renderend peil.

Daar ligt een van de meest voor de hand liggende doeleinden der Regeringsactie. De tussenkomst die zich in een dergelijk geval opdringt kan verschillende, eventueel samenwerkende vormen aannemen: bescherming van sommige diensten, rationalisatie der exploitatiën en andere, waarvan alleen de omstandigheden van het ogenblik de aard zullen bepalen.

* * *

Het is mogelijk, van nu af aan, de voornaamste oogmerken van die zeevaartpolitiek en de modaliteiten en het tempo van haar uitvoering vast te stellen.

Allereerst moet onbetwistbaar worden gezorgd voor het vervangen van de tijdens de jongste oorlog verloren gegane scheepvaartdiensten die vóór de oorlog bestonden, en inzonderheid de verbinding met de Kolonie, ten spoedigste opnieuw te kunnen verzekeren.

Die diensten beantwoorden aan stellige en dwingende behoeften; de taak van het herstel van geheel onze economie doet hun belang nog toenemen. Niet alleen de ravitaillering van onze bevolking hangt er van af, doch ook de bevoorrading van al onze industriën.

Il importe que ces services, ceux du cabotage aussi bien que les lignes de navigation vers le Congo, l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud, soient ensuite améliorés, pourvus d'unités adéquates et en nombre suffisant.

A cette œuvre se consacrent, dès à présent, les armements intéressés et nos chantiers de construction navale. De multiples industries nationales y participent, ainsi qu'une importante main-d'œuvre. Et ainsi, en se reconstituant, notre flotte de commerce contribue à la restauration nationale, tout en se préparant à assumer à nouveau sa mission de prospection des marchés d'outre-mer.

Nos services essentiels de navigation étant réouverts conformément aux exigences du progrès, il importe, dans l'intérêt de l'économie générale du pays, de créer les services nouveaux que justifie et réclame une politique d'expansion industrielle et commerciale générale.

Cette troisième étape du plan gouvernemental n'est ni moins urgente ni moins importante.

L'effort d'accroissement à réaliser incombe aux armements anciens présentant la vitalité nécessaire et aux armements nouveaux qui se créeraient. A défaut de quoi il serait entrepris avec le concours actif et éventuellement prédominant de l'Etat.

Le plan de rénovation et d'extension apparaît clairement à la lumière des détails donnés ci-après :

La flotte marchande belge, les paquebots de l'Etat non compris, comptait :

au 1^{er} septembre 1939 : 91 navires avec 359.500 tonnes brutes;

au 10 mai 1940 : 100 navires avec 422.300 tonnes brutes;

au 30 juin 1946 : 62 navires avec 269.500 tonnes brutes.

Dans peu de mois, après la réalisation du programme de construction actuellement en cours, notamment de 16 navires saisis sur chantiers belges à la libération du territoire, jaugeant 57.700 tonnes brutes, de 9 navires avec 26.000 tonnes brutes commandés par les armements belges privés, et après la mise en service des 8 navires allemands de 11.100 tonnes brutes qui nous sont alloués par l'I.A.R.A. au titre de réparations de guerre, la marine marchande comptera 95 navires réunissant 366.300 tonnes brutes et se trouvera alors ramenée à son niveau du 1^{er} septembre 1939.

Il importera d'arriver au plus tôt au tonnage du 10 mai 1940, c'est-à-dire 422.300 tonnes brutes, et, par la suite, de doubler ce tonnage en le portant jusqu'à 850.000 TONNES BRUTES au moins.

En effet, l'importance de l'industrie belge, du port d'Anvers et de notre commerce extérieur, commande que notre pavillon participe plus largement au transport sur mer des marchandises destinées ou provenant de la Belgique. Ce but doit être atteint par la création de lignes nouvelles dans

Ook is het nodig dat deze diensten, die van de kustvaart zowel als de scheepvaartlijnen naar Congo, Noord-Amerika en Zuid-Amerika, daarna verbeterd en van voldoende talrijke passende schepen voorzien worden.

De betrokken rederijen en onze scheepswerven wijden zich nu reeds aan die taak, waarbij menigvuldige nationale bedrijven en talrijke arbeidskrachten betrokken zijn. En aldus draagt onze geleidelijk opnieuw samengestelde handelsvloot tot het nationaal herstel bij terwijl zij zich voorbereidt om opnieuw haar opdracht van prospectie der vreemde markten te vervullen.

Eens dat onze voornaamste scheepvaartdiensten opnieuw overeenkomstig de eisen van de vooruitgang zullen uitgerust zijn, moeten in het belang van de algemene economie van het Land, die nieuwe diensten worden opgericht welke door een politiek van algemene uitbreiding op industrieel en commercieel gebied gerechtvaardigd en gevorderd worden.

Die derde phase van het Regeringsplan is niet minder dringend, niet minder belangrijk.

De nodige krachtsinspanning voor een uitbreiding van de diensten moet geleverd worden door de oude rederijen die de nodige levenskracht bezitten en door de nieuwe rederijen welke mochten opgericht worden. Zo niet zou zij ondernomen worden met de actieve en eventueel overwegende medewerking van de Staat.

Het plan tot verjonging en uitbreiding komt duidelijk uit in het licht van de hierna gegeven bijzonderheden :

De Belgische Koopvaardijvloot zonder de Staatspaketboten, telde :

op 1 September 1939 : 91 schepen met 359.500 bruto-ton;

op 10 Mei 1940 : 100 schepen met 422.300 bruto-ton;

op 30 Juni 1946 : 62 schepen met 269.500 bruto-ton.

Binnen weinige maanden, na de verwezenlijking van het thans in uitvoering zijnde bouwprogramma, inzonderheid 16 bij de bevrijding van het grondgebied op Belgische werven aangeslagen schepen metende 57.700 bruto-ton, 9 schepen met 26.000 bruto-ton besteld door de private Belgische rederijen, en na het in de vaart brengen van 8 Duitse schepen van 11.100 bruto-ton, welke ons door de I.A.R.A. als oorlogsschade zijn toegekend, zal de koopvaardijvloot 95 schepen tellen metende samen 366.300 bruto-ton en alsdan teruggebracht zijn op haar peil van 1 September 1939.

De tonnemaat van 10 Mei 1940, t.t.z. 422.300 bruto-ton dient ten spoedigste bereikt, en verdubbeld door ze tot ten minste 850.000 BRUTO-TON op te voeren.

Inderdaad, de belangrijkheid van de Belgische nijverheid, van de haven van Antwerpen en van onze buitenlandse handel eist dat onze vlag aan het vervoer over zee der voor België bestemde of uit België herkomstige goederen in ruimere mate deelname. Dit doel dient bereikt door de oprichting

l'esprit du programme exposé devant la Chambre des Représentants par le Rapporteur de la Commission des Communications (document 53 du 3 mai 1946, pages 9 à 13) lors de la discussion du Budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1945.

Ce programme, qui ne peut être réalisé que progressivement, comporte, en effet, une flotte d'au moins 850.000 tonnes brutes; le rapporteur faisait même allusion à 1.000.000 de tonnes brutes.

Même grâce à une telle flotte, et sur la base du trafic d'avant-guerre, le pourcentage de participation au trafic de nos ports ne serait encore que de quelque 28 p. c. ou peut-être 35 p. c., en tenant compte des progrès réalisés en construction navale.

Nos chantiers navals sont capables de réaliser ce programme d'extension de la flotte en une période de dix ans, compte tenu du remplacement annuel du tonnage vieilli devant être mis hors de service.

* *

Le présent projet de loi (art. 1^{er}, *d* et *e*) rencontre d'une manière plus appropriée les préoccupations dont témoigne la proposition de loi n° 97, présentée au Sénat le 13 août 1946.

* *

Le programme que s'assigne le Gouvernement et dont les caractéristiques doivent être, ainsi qu'il a déjà été souligné, la permanence et la continuité, ne se conçoit que moyennant la disposition des moyens financiers assurés pour une période prolongée, faute de quoi les armements, demeurant incertains des intentions et des possibilités gouvernementales, hésiteraient à s'engager ou à persévérer dans l'effort que leur impose le plan nouveau de redressement et de consolidation de leurs exploitations.

Ce plan ne s'accommode donc pas des voies ordinaires de financement, c'est-à-dire la mise à disposition de crédits budgétaires successifs dont le renouvellement ou la répétition est conditionné par le vote annuel de la Législature.

C'est pourquoi le présent projet de loi prévoit la constitution, sous un article spécial du Budget pour Ordre, d'un « Fonds de l'armement et des constructions maritimes » devant être alimenté par la voie du budget extraordinaire par une dotation annuelle de 200 millions de francs au maximum, pendant dix années (art. 4 et 6).

Ce Fonds alimentera, d'une part, les avances directes de l'Etat à l'armement, moyennant intérêts réduits en vue du renouvellement et du développement des flottes marchande et de pêche (art. 1^{er}, *a*) et, d'autre part, les interventions finan-

van nieuwe lijnen in de geest van het programma dat vóór de Kamer der Volksvertegenwoordigers door de Verslaggever der Commissie van Verkeerswezen werd uiteengezet (bescheid 53 van 3 Mei 1946, bladzijden 9 tot 13) tijdens de bespreking van de Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1945.

Dit programma, dat slechts geleidelijk zal kunnen worden uitgevoerd, vereist inderdaad een vloot van ten minste 850.000 bruto-ton; de verslaggever zinspeelde zelfs op 1.000.000 bruto-ton.

Zelfs, dank zij een dergelijke vloot en op grond van het vooroorlogs verkeer, zou het percentage waarvoor onze havens aan het verkeer deelnemen nog maar nagenoeg 28 t. h. bedragen, of misschien 35 t. h. indien men rekening houdt met de in zake scheepsbouw gemaakte vooruitgang.

Onze scheepswerven kunnen dat programma van uitbreiding der vloot op 10 jaar tijd uitvoeren, rekening gehouden met de jaarlijkse vervanging der verouderde schepen die uit de vaart moeten genomen worden.

* *

Dit ontwerp van wet (art. 1, *d* en *e*) beantwoordt op gepaster wijze aan de bezorgdheden waarvan het wetsvoorstel n° 97, op 13 Augustus 1946 aan de Senaat voorgelegd, getuigt.

* *

Het programma dat de Regering zich tot doel stelt en waarvan de kenmerken, zoals reeds werd onderstreept de bestendigheid en de continuïteit moeten zijn, laat zich slechts indenken indien met zekerheid voor een lange termijn over de financiële middelen beschikt wordt, zo niet zouden de rederijen, vermits zij aangaande de inzichten en de mogelijkheden der Regering in het onzekere blijven, aarzelen een aanvang te maken met of te volharderen in een krachtsinspanning welke het nieuw plan tot opbeuring en versteviging van haar exploitatiën aan haar oplegt.

Voor de uitvoering van dat plan kan derhalve geen genoegen worden genomen met de gewone financieringswegen, wil zeggen met het ter beschikking stellen van opeenvolgende begrotingskredieten waarvan de hernieuwing of de herhaling afhankelijk is van de jaarlijkse goedkeuring door de Wetgevende Macht.

Daarom voorziet dit ontwerp van wet de oprichting, onder een bijzonder artikel van de begroting voor orde, van een « Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen », dat langs de weg van de buitengewone begroting moet gevoed worden door een jaarlijkse dotatie van maximum 200 miljoen gedurende 10 jaar (art. 4 en 6).

Uit dat Fonds zullen, enerzijds de rechtstreekse voorschotten van de Staat aan het redersbedrijf tegen kleine interest, met het oog op de vernieuwing en de uitbreiding van de koopvaardij- en de vissersvloot (art. 1, *a*) en, anderzijds de verhaalbare

cières récupérables de l'Etat non productives d'intérêts (art. 1^{er}, d).

Les avances de l'Etat productives d'intérêts seront accordées directement par le Ministre chargé de l'administration de la Marine, tandis que les avances non productives d'intérêts ne seront consenties par le dit Ministre que si les deux conditions suivantes auront été préalablement remplies.

1^o Un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres devra avoir constaté que l'intérêt général exige pareille intervention de l'Etat;

2^o Les entreprises devront accepter le contrôle de leur gestion par un Commissaire du Gouvernement investi du droit de veto suspensif.

Le Fonds dont il s'agit, qui ne constitue pas un organe autonome doté de la personnification civile, mais un procédé comptable, répond néanmoins à la conception du « Fonds de la Marine » à laquelle le Conseil Supérieur de la Marine s'était rallié dans ses résolutions réitérées en y voyant un gage d'une politique maritime durable, rationnelle et appropriée aux circonstances.

A l'encontre du régime instauré par la loi du 1^{er} février 1939 qui habilitait, moyennant la garantie de l'Etat, les institutions parastatales de crédit à consentir des avances de fonds pour la construction de navires, le Ministre de la Marine octroiera lui-même les avances (art. 1, a et d) après en avoir fixé les conditions et pris avis du Comité technique (art. 8), avec le souci primordial de ne les accorder qu'avec l'assurance de leur efficacité et moyennant toutes les sûretés requises quant à la valeur professionnelle et morale des bénéficiaires.

Lorsque la Société Nationale de Crédit à l'Industrie (S.N.C.I.) sera dotée de ses nouveaux statuts, elle pourra être habilitée à effectuer en lieu et place de l'Etat, les opérations reprises à l'article 1^{er}, a et d, du présent projet de loi, selon les modalités qui seront déterminées par le Roi.

Le projet de loi n'exclut cependant pas, dans le domaine des facilités à accorder en vue de la construction ou de l'acquisition d'unités destinées à naviguer sous pavillon belge, les prêts qui seraient sollicités à ces fins par les armateurs auprès des institutions nationales de crédit. Ces opérations pourront se réaliser sous la garantie de l'Etat (art. 1^{er}, sub littera b). Le projet reprend en cette matière le système instauré et heureusement expérimenté par la loi du 1^{er} février 1939.

L'Etat pourra, suivant le même système, sur décision du Ministre chargé de l'administration de la Marine, supporter une part des charges d'intérêts imposées par les organismes de crédit sur leurs avances de fonds, sans toutefois que son intervention ne puisse être supérieure à 3 p. c. des capitaux restant dûs (art. 1^{er}, littera c).

renteloze financiële tussenkomsten van de Staat (art. 1, d) verleend worden.

De rentegevende voorschotten van de Staat zullen rechtstreeks toegekend worden door de Minister die met het bestuur van het Zeewezen belast is, terwijl de renteloze voorschotten door die Minister maar zullen verleend worden nadat de twee volgende voorwaarden vervuld zijn.

1^o Bij een door de in Raad vergaderde Ministers genomen Koninklijk besluit zal moeten vastgesteld zijn dat het algemeen belang een dergelijke Staats-tussenkomst vergt.

2^o De rederijen en zeevaartondernemingen zullen toezicht op haar beheer door een Regeringscommissaris die een recht van opschortend veto bezit, moeten aanvaarden.

Bedoeld Fonds dat geen zelfstandig organisme met rechtspersoonlijkheid doch een rekenplichtig middel is, beantwoordt niettemin aan de opvatting van de « Zeevaartfonds » waarbij de Hoge Raad voor de Zeevaart zich in zijn herhaaldelijk aangenomen resoluties aansloot daar het daarin de waarborg zag voor een duurzame, rationele en aan de omstandigheden aangepaste zeevaartpolitiek.

In tegenstelling met het stelsel ingevoerd bij de wet van 1 Februari 1939, waarbij aan de parastatale kredietinstellingen, mits de waarborg van de Staat, bevoegdheid was toegekend om geldvoorschotten voor het bouwen van zeeschepen toe te staan, zullen de voorschotten dus door de Minister van het Zeewezen zelf worden verleend (art. 1, a en d) na de voorwaarden er van vastgesteld en het advies van het Technisch Comité (art. 8), ingewonnen te hebben, met als hoofdbezorgheid ze slechts te verlenen n. l. de zekerheid dat zij doelmatig zullen zijn en mits al de vereischte waarborgen inzake beroeps- en morele waarde der begunstigden geboden worden.

Wanneer de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid (N.M.K.N.) haar nieuw statuut zal hebben verkregen zal haar de bevoegdheid kunnen verleend worden om de in artikel 1, a en d, van dit ontwerp van wet voorziene verrichtingen in plaats van de Staat te doen volgens de modaliteiten die door de Koning zullen vastgesteld worden.

Op het gebied van de met het oog op het aanbouwen of het aankopen van onder Belgische vlag te brengen schepen te verlenen faciliteiten, sluit het wetsontwerp evenwel geenszins de leningen uit welke tot dezelfde doeleinden door de reders bij de nationale kredietinstellingen mochten worden aangevraagd. Die verrichtingen kunnen uitgevoerd worden onder de waarborg van de Staat (art. 1, sub. letter b). Het ontwerp neemt te dezer zake het door de wet van 1 Februari 1939 ingevoerd stelsel over dat een zeer goed geslaagd experiment is geweest.

Op beslissing van de Minister die met het bestuur van het Zeewezen belast is, kan de Staat, volgens dezelfde regeling, een gedeelte van de lasten wegens de door de kredietinstellingen op dezer geldvoorschotten gevorderde interesten op zich nemen, zonder dat die tussenkomst evenwel 3 t. h. van de nog verschuldigde kapitalen moge overschrijden (art. 1, letter c).

Enfin, en vue de la création de nouveaux armements ou de l'extension des entreprises maritimes existantes, le Ministre chargé de l'administration de la Marine pourra, pendant une période maxima de dix ans, garantir le paiement d'un dividende ou d'un intérêt de 5 p. c. au plus aux capitaux nouveaux qui seront investis à ces fins (art. 1^{er}, e).

Cette garantie est subordonnée :

1^o à l'existence d'un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres constatant que l'intérêt général exige pareille intervention de l'Etat;

2^o à l'acceptation par les entreprises que leur gestion soit contrôlée par le Commissaire du Gouvernement prévu à l'article 10 du projet de loi.

Le montant global des garanties accordées par l'Etat aux armements en vertu de l'article 1^{er}, b et c, ne peut dépasser, à aucun moment, deux milliards et demi de francs.

* * *

Le programme d'activité maritime nationale répondant à notre économie considérée sous l'angle de l'expérience du passé, et à la lumière de ses perspectives d'avenir, comporte, comme nous l'avons dit, une flotte commerciale belge de quelque 850.000 à 1 million de tonnes brutes, ce qui n'est encore qu'une prétention modeste au regard des marines marchandes auxquelles, tous éléments considérés, la nôtre peut être comparée.

C'est en partant de ces données, ainsi que du coût de construction actuel s'élevant à environ 3,5 fois de celui de 1939, et en tenant compte des besoins de la pêche maritime et de ceux de nos services publics en constructions navales, que les montants de la dotation et de la garantie de l'Etat ont été fixés dans le projet de loi.

Les indemnités à servir aux armements, dans les conditions statutaires et réglementaires, par l'Association d'assurances mutuelles maritimes contre les risques de guerre, instituées par l'arrêté royal du 7 août 1939, ne seront pas couvertes par cette mise de fonds; ces indemnités doivent être affectées au remplacement des unités perdues, remplacement qui doit, en principe, ramener l'importance de notre flotte à celle du 10 mai 1940.

Le déficit, qu'accuse le bilan final des opérations de l'A.M.A.R.I.G., ne se confond donc pas dans le plan de rénovation et d'extension de la flotte que vise en premier ordre le projet de loi.

Pour la fixation de sa politique maritime, le Ministre pourra recourir aux avis du Conseil Supérieur de la Marine, représentatif de nos véritables intérêts maritimes, tandis qu'un Comité technique constitué d'une section de la marine marchande et d'une section de la pêche maritime, émettra son

Ten slotte zal, met het oog op de oprichting van nieuwe rederijen of op de uitbreiding van de bestaande zeevaartondernemingen, de Minister die met het bestuur van het Zeewezen belast is, gedurende een tijdperk van ten hoogste tien jaar de uitkering kunnen waarborgen van een dividend of een interest van ten hoogste 5 t. h. op de nieuwe kapitalen welke tot die doeleinden zullen belegd worden (art. 1, e).

Die waarborg is afhankelijk :

1^o van het bestaan van een door de in Raad vergaderde Ministers genomen koninklijk besluit houdende vaststelling dat het algemeen belang een dergelijke Staatstussenkomst vergt;

2^o van de aanvaarding, door de rederijen en zeevaartondernemingen, dat op haar beheer toezicht worde uitgeoefend door de in artikel 10 van dit ontwerp van wet voorziene Regeringscommissaris.

Het globaal bedrag van de waarborgen, door de Staat, krachtens artikel 1, b en c, aan de rederijen verleend, mag te gener tijd twee en een half miljard frank overschrijden.

* * *

Het programma van de nationale bedrijvigheid in verband met de zeevaart dat, uit het oogpunt van de in het verleden opgedane ervaring en aan de hand van de vooruitzichten beschouwd, aan onze economie beantwoordt, omvat, zoals wij gezegd hebben, een Belgische handelsvloot van 850.000 à 1 miljoen bruto-ton, wat eerder gematigd is ten opzichte van de koopvaardijvloeten waarmee, alles in acht genomen, de onze mag vergeleken worden.

Op grond van die gegevens, alsmede van de bouwkosten die thans ongeveer 3,5 maal zoveel als in 1939 bedragen, en rekening houdend met de behoeften van de zeevisserij en van die van onze openbare diensten in zake scheepsbouw, werd het bedrag van de dotatie en dat van de Staatswaarborg in het ontwerp van wet bepaald.

De vergoedingen, door de bij koninklijk besluit van 7 Augustus 1939 opgerichte Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico onder de statutaire en reglementaire voorwaarden aan de rederijen te betalen, worden niet gedekt door dat ingebracht kapitaal; die vergoedingen moeten aangewend worden tot het vervangen van de verloren gegane schepen, vervanging ten gevolge van welke onze vloot in principe opnieuw de belangrijkheid van 10 Mei 1940 moet bereiken.

Het tekort, waarmee de slotbalans van de verichtingen der VOZOR sluit, vermengt zich dus niet met het plan tot verjonging en uitbreiding van onze vloot dat, in de eerste plaats, door het ontwerp van wet beoogd wordt.

Voor het vaststellen van zijn zeevaartpolitiek kan de Minister het advies inwinnen van de Hoge Raad voor de Zeevaart, die onze werkelijke zeevaartbelangen vertegenwoordigt, terwijl een Technisch Comité, bestaande uit een afdeling Koopvaardij en een afdeling Zeevisserij, zijn advies zal uit-

avis sur les mérites des interventions financières sollicitées par les armements. Des délégués des Départements ministériels intéressés siégeront dans ce Comité technique, de telle sorte que son action ne manquera pas de suivre les lignes de la politique économique générale du Gouvernement.

D'autre part, le projet de loi détermine (art. 13) les conditions à remplir par les armements pour pouvoir bénéficier des avances nécessaires à la reconstitution et au renouvellement de leur flotte. Il va sans dire que ces avantages ne peuvent être consentis qu'à des armements qui, par leur constitution, offrent des garanties suffisantes non seulement de stabilité financière, mais encore de conformité de leurs activités à l'intérêt national.

En outre, ainsi qu'il est prévu à l'article 10, les interventions énoncées à l'article 1^{er}, alinéas *d* et *e*, seront subordonnées à l'acceptation par les armements les sollicitant d'un contrôle de leurs opérations et de leur situation financière par un commissaire relevant du Ministre des Finances, chargé de veiller à ce que les interventions accordées répondent réellement aux fins d'intérêts supérieurs qui les justifient et y soient exclusivement affectées.

* *

Enfin, le projet de loi eût été heureusement complété par des dispositions d'ordre fiscal tendant à aider les armements à constituer un fonds de réinvestissement outre les réserves et fonds d'amortissement légaux ou statutaires usuels.

Ce Fonds, exempt d'impôts dans des conditions à définir, eût été constitué de toutes sommes représentant la différence entre la valeur comptable des navires et le montant des indemnités d'assurance pour perte totale, ou le prix de vente de bâtiments ainsi que de tout ou partie des bénéfices d'exploitation.

Il eût été réservé exclusivement au renouvellement ou à l'extension de la flotte.

Le Gouvernement reconnaît que pareille disposition eût été justifiée en raison des éléments particuliers qui font de l'armement maritime une industrie exceptionnelle. Elle subit la compétition directe des pavillons protégés ouvertement ou non et supporte des charges d'exploitation hors du pays, dont elle est impuissante à réduire le poids. Elle use d'un matériel, le navire, dont le fret est fonction du marché international, du tonnage ainsi que de l'intensité des courants d'échanges commerciaux, et dont le renouvellement, le perfectionnement et l'entretien doivent s'opérer à un rythme qui ne connaît pour son outillage, aucune industrie terrestre.

Toutefois, dans la situation présente, il a été jugé préférable de ne pas entrer dans pareille voie à l'occasion du présent projet de loi.

* *

brengen over de voordelen van de door de rederijen aangevraagde financiële tussenkomsten. Afgevaardigden van de betrokken ministeriële departementen zullen in het Technisch Comité zetelen, zodat dezes werking ongetwijfeld zal komen te vallen in de lijnen van de algemene economische politiek der Regering.

Anderzijds bepaalt het ontwerp van wet (art. 13) de voorwaarden waaraan de rederijen moeten voldoen om de nodige voorschotten voor de wedersamenstelling en de vernieuwing van haar vloot te kunnen bekomen. Het spreekt dat die voordelen slechts kunnen verleend worden aan rederijen die, door haar samenstelling, voldoende waarborgen bieden niet alleen van financiële stabiliteit, maar ook nog in opzicht van overeenstemming van haar bedrijvigheid met het algemeen belang.

Buitendien zullen, zoals in artikel 10 voorzien is, de in artikel 1, alinea's *d* en *e* bedoelde tussenkomsten slechts verleend worden na aanvaarding, door de rederijen die er om verzocht hebben van een toezicht op haar verrichtingen en haar financiële toestand door en van de Minister van Financiën afhangend commissaris, die in opdracht heeft er voor te waken dat de verleende steun werkelijk beantwoordt aan de doeleinden van hoger belang die hem rechtvaardigen en uitsluitend tot die doeleinden gebezigd worde.

* *

Ten slotte ware het wetsontwerp best aangevuld geworden door schikkingen van fiskale aard er toe strekkende de rederijen te helpen om een wederbeleggingsfonds aan te leggen, buiten de gebruikelijke wettelijke of statutaire reserves en delgingsfondsen.

Dat Fonds, belastingsvrij onder te bepalen voorwaarden, ware aangelegd geworden met al de sommen die het verschil uitmaken tussen de comptabele waarde der schepen en het bedrag der verzekeringsvergoedingen voor algeheel verlies of de verkoopprijs van schepen alsmede met de algehele of gedeeltelijke exploitatiewinst.

Het zou uitsluitend voor de vernieuwing of de uitbreiding van de vloot aangewend worden zijn.

De Regering erkent dat dergelijke beschikking gerechtvaardigd zou geweest zijn wegens de bijzondere elementen welke van de zeerederij een buitengewoon bedrijf maken. Dat bedrijf ondergaat rechtstreeks de mededinging van de al dan niet openlijk beschermde vlaggen en draagt buiten het land exploitatielasten welke het onmogelijk kan inkrimpen. Het gebruikt als materieel het schip, waarvan de bevrachting afhankelijk is van de internationale markt, van de tonnemaat alsmede van de omvang van het handelsverkeer, en waarvan de vernieuwing, de verbetering en het onderhoud moeten geschieden in een tempo dat geen enkel bedrijf op het vaste land voor zijn uitrusting kent.

In de huidige toestand werd het nochtans verkiezelijk geoordeeld dergelijke weg niet op te gaan ter gelegenheid van dit wetsontwerp.

* *

Au moment où le Gouvernement reconnaît la nécessité de cette œuvre de la rénovation de notre marine marchande, le vœu doit être exprimé que s'organise entre l'armement, d'une part, les industries, le commerce et les banques, d'autre part, un contact permanent; que de cette collaboration apparaisse leur communauté d'intérêt et que celle-ci leur dicte les accords, voire les concessions, qui leur permettront de se servir mutuellement avec profit.

Pour vivre et prospérer, pour triompher de toutes les difficultés qui l'assaillent, la marine marchande

l'exemple de l'étranger en témoigne — a besoin du climat favorable d'une opinion publique attentive à ses efforts, à son perfectionnement, à ses manifestations, à ses succès, à ses deuils parfois si tragiques. Trop rares ont été jusqu'ici les milieux auprès desquels nos intérêts maritimes ont trouvé audience. N'est-il pas juste d'attendre de tous ceux qui usent des transports par mer qu'ils militent effectivement en faveur de notre pavillon, fût-ce au prix de quelque sacrifice que seul suffirait à justifier un esprit de coopération nationale.

En déposant ce projet de loi, le Gouvernement affirme la nécessité de la reconstitution de notre flotte de commerce, son importance comme instrument de la restauration industrielle et commerciale et de la prospérité du pays. Il convie la nation toute entière à s'y intéresser et à s'y associer.

Le Ministre des Communications, | De Minister van Verkeerswezen,

A. VAN ACKER.

Le Ministre des Finances, | De Minister van Financiën,

G. EYSKENS.

Op het ogenblik dat de Regering de noodzakelijkheid van de vernieuwing onzer koopvaardijvloot erkent, moet de wens worden uitgedrukt dat een bestendig contact worde tot stand gebracht tussen het redersbedrijf, enerzijds, en de industrie, de handel en de banken, anderzijds, dat uit die samenwerking hun gemeenschappelijk belang blijke en dat die laatste hen tot de akkoorden, en zelfs tot de toegevingen bringe welke hun zullen toelaten elkander met voordeel ten dienste te zijn.

Om te leven en te bloeien, om al de moeilijkheden waarmee zij te kampen heeft te overwinnen, heeft de koopvaardij, het voorbeeld der vreemde landen bewijst zulks, de gunstige atmosfeer nodig van een openbare opinie die haar aandacht schenkt aan haar krachtsinspanningen, haar verbetering, haar manifestaties, haar successen, haar soms zo tragische rouwen. De kringen, waarin onze zeevaartbelangen gehoor vonden, zijn tot nog toe te zeldzaam geweest. Is het niet billijk van al degenen die van het zeevervoer gebruik maken te verwachten dat zij werkelijk voor onze vlag ijveren, al ware het ten koste van een of andere opoffering, welke alleen reeds door een geest van nationale samenwerking zou gerechtvaardigd worden.

Door het neerleggen van dit ontwerp van wet, bevestigt de Regering de noodzakelijkheid van de wedersamenstelling onzer handelsvloot, alsook dezer belangrĳkheid als werktuig van het herstel op nijverheids- en handelsgebied en van 's Lands welvaart. Zij verzoekt geheel het land zich daarvoor te interesseren en daartoe bij te dragen.

Projet de loi 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.

CHARLES.

**PRINCE DE BELGIQUE,
REGENT DU ROYAUME.**

A tous, présents et à venir, SALUT !

Revu la loi du 1^{er} février 1939 relative à l'organisation des crédits pour le développement des flottes marchande et de pêche et de la construction navale;

Sur proposition du Ministre des Communications et du Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit, sera présenté en Notre nom aux Chambres législatives par le Ministre des Communications :

CHAPITRE PREMIER.

Objet.

ARTICLE PREMIER.

Le Ministre chargé de l'administration de la Marine est autorisé, en vue de maintenir et de développer la marine marchande, la pêche maritime et, en général, la construction maritime :

a) à consentir, moyennant intérêt, à des entreprises belges d'armement au commerce et à la pêche, de remorquage ou de dragage, des avances de fonds destinées :

à la création d'armements nouveaux;

au renouvellement ou au développement de l'équipement maritime du pays, de préférence par construction sur chantiers belges.

En ce qui concerne le renouvellement de l'équipement maritime, les avances ne peuvent être consenties aux entreprises dont il s'agit qu'après épuisement des postes qu'elles ont inscrits à cette fin dans leurs bilans.

Pareille avance ne pourra toutefois être supérieure à 70 p. c. de la valeur de chaque unité pour l'acquisition ou la commande de laquelle elle est sollicitée, sauf dérogation spéciale à accorder par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres;

b) à garantir le remboursement en principal, intérêts et accessoires, des prêts consentis aux entreprises maritimes belges visées sub littera a

Wetsontwerp 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 Uitreden en het Aanbouwen van Zeeschepen.

KAREL.

**PRINS VAN BELGIE,
REGENT VAN HET KONINKRIJK,**

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Herzien de wet van 1 Februari 1939 tot inrichting van het krediet voor de uitbreiding van de koopvaardij- en de vissersvloot en van de scheepsbouw;

Op de voordracht van de Minister van Verkeerswezen en van de Minister van Financiën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het ontwerp van wet, waarvan de tekst volgt, zal in Onze naam door de Minister van Verkeerswezen bij de Wetgevende Kamers worden ingediend:

EERSTE HOOFDSTUK.

Doel.

EERSTE ARTIKEL.

De Minister, die met het bestuur van het Zee-wezen belast is, wordt, met het oog op de instandhouding en de uitbreiding van de koopvaardij- en de vissersvloot en, in het algemeen, van de scheepsbouw, er toe gemachtigd :

a) aan Belgische rederijen voor de koopvaardij en de zeevisserij en aan Belgische ondernemingen van zeesleepdiensten of zeebaggerwerken tegen interest voorschotten te verlenen voor :

de oprichting van nieuwe rederijen;

de vernieuwing of de uitbreiding van 's lands maritieme uitrusting, bij voorkeur door aanbouw op Belgische scheepswerven.

Voor de vernieuwing van 's lands maritieme uitrusting mogen aan die rederijen en ondernemingen slechts voorschotten worden toegekend nadat het bedrag der posten, welke zij tot dat doel in haar balansen hebben opgenomen, opgebruikt is.

Dergelijk voorschot mag evenwel niet hoger zijn dan 70 t. h. van de waarde van elk schip voor de aankoop of de bestelling waarvan het aangevraagd is, behoudens bijzondere afwijking te verlenen bij koninklijk besluit genomen door de in Raad vergaderde Ministers;

b) de terugbetaling in hoofdsom, interesten en bijkosten te waarborgen van de leningen welke door Belgische kredietinstellingen aan de onder

ci-dessus et aux fins y spécifiées, par des institutions belges de crédit;

c) à consentir aux bénéficiaires des prêts visés sub *b* ci-dessus, des allocations à concurrence de la moitié au plus des intérêts exigés par les institutions de crédit du chef de ces prêts, sans que ces allocations puissent excéder 3 p. c. sur les capitaux restant dûs;

d) à consentir, lorsque le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, constate que l'intérêt national l'exige, un soutien financier récupérable, non productif d'intérêt aux entreprises maritimes belges d'armement au commerce et à la pêche lors de leur création ou en vue du maintien de leur exploitation;

e) à garantir, moyennant les conditions spécifiées au littéra *d* du présent article en vue de la création ou du développement d'armements maritimes, le paiement pendant une période ne pouvant dépasser dix ans, d'un dividende ou d'un intérêt de 5 p. c. au plus calculé sur les capitaux nouveaux qui seront investis à ces fins.

CHAPITRE II.

Engagements et moyens financiers.

ART. 2.

Le montant global des garanties mentionnées sub *b* et *e* de l'article 1^{er}, ne peut dépasser à aucun moment 2 milliards et demi de francs.

Toutefois, au delà d'une première tranche d'un milliard de francs, cette garantie ne sort ses effets qu'en vertu d'arrêtés royaux l'élargissant par tranches de 500 millions.

ART. 3.

Les crédits nécessaires pour les opérations mentionnées sub *c* de l'article 1^{er} sont portés annuellement au budget ordinaire du Département, qui a la Marine dans ses attributions.

ART. 4.

Il est institué un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes, dénommé ci-après « le Fonds », ayant pour objet de financer les opérations mentionnées sub *a* et *d* de l'article 1^{er}.

Ce Fonds fera l'objet d'un article spécial à inscrire au Budget pour Ordre, sous le libellé « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes. »

ART. 5.

Le Fonds est géré par le Ministre qui a la Marine dans ses attributions.

letter *a* hiervoren bedoelde Belgische zeevaartondernemingen tot de aldaar bepaalde doeleinden werden toegestaan;

c) aan de verkrijgers van de leningen als bedoeld onder *b* hiervoren toelagen te verlenen tot beloop van ten hoogste de helft van de uit hoofde van die leningen door de kredietinstellingen geëiste interesten, zonder dat die toelagen 3 t. h. op de nog verschuldigde kapitalen mogen te boven gaan;

d) aan de Belgische rederijen voor de koopvaardij en de zeevisserij een renteloze verhaalbare financiële steun te verlenen, wanneer de Koning bij door de in Raad vergaderde Ministers genomen besluit vaststelt dat het nationaal belang zulks vordert, op het ogenblik van hun stichting of met het oog op het in stand houden van haar exploitatiën;

e) onder de voorwaarden bepaald onder letter *d* van dit artikel en met het oog op het oprichten of het uitbreiden van rederijen gedurende een termijn van niet meer dan tien jaar de uitkering te waarborgen van een dividend of interest van ten hoogste 5 t. h., berekend op de nieuwe kapitalen die met dat doel zullen belegd worden.

HOOFDSTUK II.

Financiële verbintenissen en middelen.

ART. 2.

Het gezamenlijk bedrag van de onder *b* en *e* van artikel 1 bedoelde waarborgen mag te gener tijd 2,5 milliard frank overschrijden.

Boven een eerste schijf van één milliard frank, heeft dienaarborg echter maar uitwerking krachtens koninklijke besluiten waarbij hij met nieuwe schijven van 500 miljoen wordt verhoogd.

ART. 3.

De nodige kredieten voor de onder *c* van artikel 1 bedoelde verrichtingen worden jaarlijks uitgetrokken op de gewone begroting van het Departement waaronder het Zeewezen ressorteert.

ART. 4.

Er wordt een Fonds voor het Uitreden en het Aanbouwen van Zeeschepen hierna « het Fonds » genoemd, opgericht, dat ten doel heeft de verrichtingen als bedoeld onder *a* en *d* van artikel 1 te financieren.

Voor dat Fonds zal, in de begroting voor orde een bijzonder artikel worden opgenomen, onder de benaming « Fonds voor het Uitreden en het Aanbouwen van Zeeschepen ».

ART. 5.

Het Fonds wordt beheerd door de Minister tot wiens bevoegdheid het Zeewezen behoort.

ART. 6.

Le Fonds est alimenté par une dotation annuelle de 200 millions au maximum, attribuée pendant dix ans par la voie du Budget Extraordinaire.

ART. 7.

Les sommes résultant des remboursements des avances accordées en exécution de la présente loi sont reversées au Fonds.

CHAPITRE III

Organisation et contrôle

ART. 8.

Il est créé un Comité technique, présidé par le Directeur général de la Marine et chargé de donner au Ministre, son avis sur toutes les opérations rentrant dans le cadre de la présente loi

L'avis portera notamment sur l'opportunité et les conditions des opérations, ainsi que sur les garanties offertes

En outre, le Comité technique adresse au Ministre, à la fin de chaque année, un rapport sur l'ensemble des opérations effectuées dans le cadre de la présente loi.

Ce Comité, dont les membres sont nommés par le Ministre chargé de l'administration de la Marine, comportera, outre le Président :

un représentant du Ministre des Finances;

un représentant du Ministre chargé de l'administration de la Marine;

un représentant du Ministère ayant le Rééquipement National dans ses attributions;

un représentant des établissements de crédit;

deux représentants des organisations patronales et deux représentants des organisations ouvrières les plus représentatives de la Marine marchande ainsi que de la pêche maritime

Le secrétariat sera assumé par un agent des services généraux du Département qui a la Marine dans ses attributions.

ART. 9.

Le Conseil Supérieur de la Marine est compétent pour formuler, à la demande du Ministre, des avis sur toutes les questions générales touchant l'objet de la présente loi.

ART. 10.

Toute intervention de l'Etat, prévue à l'article 1^{er}, littéras *d* et *e*, est conditionnée par l'acceptation par l'entreprise bénéficiaire de la désignation d'un commissaire, relevant du Ministre des Finances et désigné avec l'assentiment de celui-ci, par le Ministre qui a la Marine dans ses attributions. Ce Commis-

ART. 6.

Het Fonds wordt gestijfd door een jaarlijkse dotatie van maximum 200 miljoen gedurende tien jaar, uit te trekken op de buitengewone begroting.

ART. 7.

De sommen voortkomende van de terugbetaling der ter uitvoering van deze wet toegestane voorschotten worden opnieuw bij het Fonds gestort.

HOOFDSTUK III.

Inrichting en Controle.

ART. 8.

Er wordt een Technisch Comité opgericht, dat door de Directeur-Général van het Zeewezen wordt voorgezeten en er mee belast is bij de Minister advies uit te brengen over al de verrichtingen welke binnen het raam van deze wet vallen.

Het advies moet inzonderheid lopen over de opportuniteit en de voorwaarden der verrichtingen, alsmede over de geboden waarborgen.

Buitendien zendt het Technisch Comité op het einde van ieder jaar aan de Minister een verslag over het gezamenlijke van de in het raam van deze wet gedane verrichtingen.

Dat Comité, waarvan de leden benoemd worden door de Minister die met het bestuur van het Zeewezen belast is, bestaat, buiten de Voorzitter, uit :

één vertegenwoordiger van de Minister van Financiën;

één vertegenwoordiger van de Minister die met het bestuur van het Zeewezen belast is;

één vertegenwoordiger van het Ministerie waaronder 's Lands Wederuitrusting ressorteert;

één vertegenwoordiger van de kredietinstellingen;

twee vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties en twee vertegenwoordigers van de meest representatieve werknemersorganisaties van de koopvaardij alsmede van de zeevisserij.

Het secretariaat wordt waargenomen door een bediende van de algemene diensten van het departement waaronder het Zeewezen ressorteert.

ART. 9.

De Hoge Raad voor de Zeevaart is bevoegd om op verzoek van de Minister advies uit te brengen over al de algemene kwesties in verband met het voorwerp van deze wet.

ART. 10.

Alle bij artikel 1, littéras *d* en *e*, voorziene Staatstussenkomst is afhankelijk van de aanvaarding, door de begunstigde rederij, van de aanstelling van een commissaris die afhangt van de Minister van Financiën en, met instemming van deze laatste aangesteld wordt door de Minister onder wie het

saire a pour mission de surveiller la gestion de l'entreprise auprès de laquelle il est délégué et de faire rapport sur cette gestion aux dits Ministres.

Il a pouvoir de suspendre, pendant un délai de quinze jours, l'exécution de toute décision ou mesure susceptibles de compromettre les intérêts de l'Etat; toute suspension prononcée par le Commissaire est portée sans délai à la connaissance du Ministre chargé de l'administration de la Marine; à défaut de décision ministérielle dans les quinze jours de la suspension, la décision incriminée pourra recevoir son exécution.

CHAPITRE IV.

Dispositions diverses.

ART. 11.

Sont exempts du droit d'hypothèque, de timbre et de greffe, ainsi que de la formalité de l'enregistrement, tous les actes, certificats et procès-verbaux, promesses et autres effets auxquels il serait recouru pour les opérations faites par application de la présente loi.

Toutefois, les actes de prêt, d'ouverture de crédits, de cession et de subrogation de créance, les actes de constitution de gage ou d'hypothèque, de mainlevée, de quittance, de dation en paiement, sont enregistrés au droit fixe légal.

Ces actes, certificats et procès-verbaux porteront en tête du texte, l'énonciation de leur destination et ne pourront servir à d'autres fins.

ART. 12.

Pour l'application de l'article 1^{er} ci-dessus, sont réputées Belges :

1^o les personnes physiques de nationalité belge, domiciliées et ayant leur principal établissement dans le Royaume;

2^o les sociétés constituées conformément à la loi belge et

si elles sont en nom collectif, dont tous les associés sont Belges;

si elles sont en commandite simple, dont tous les commandités sont Belges;

si elles sont anonymes, en commandites par action ou coopératives, dont le président et les deux tiers au moins des membres du Conseil d'administration ainsi que toute personne à qui est confiée la gestion effective de la société (administrateur-délégué, gérant, directeurs, etc.) sont Belges;

si elles sont de personnes à responsabilité limitée des associés, dont le gérant ainsi que deux tiers au moins des associés sont Belges.

Zeewezen ressorteert. Die commissaris heeft voor opdracht toezicht uit te oefenen op het beheer van de rederij waarbij hij afgevaardigd is en bij die Ministers verslag uit te brengen over dat beheer.

Hij is bevoegd om de uitvoering van elke beslis-sing of maatregel, die de belangen van de Staat kan in 't gedrang brengen, gedurende een termijn van vijftien dagen te schorsen; elke door de commissaris uitgesproken schorsing wordt onverwijld ter kennis gebracht van de Minister die met het bestuur van het Zeewezen belast is; bij onstentenis van een ministeriële beslissing binnen vijftien dagen van de schorsing, kan de gewraakte beslissing ten uitvoer gelegd worden.

HOOFDSTUK IV.

Allerhande Bepalingen.

ART. 11.

Zijn vrij van hypotheek-, zegel- en griffierecht, alsmede van de formaliteit der registratie, al de akten, getuigschriften en notulen, beloften en andere effecten welke zouden opgemaakt worden voor de bij toepassing van deze wet gedane verrichtingen.

Worden echter geregistreerd tegen het wettelijk vastgesteld bedrag de akten van lening, van kredietopening, van afstand en indeplaatsstelling van schuldvordering, de akten van pand- of hypotheek-vestiging, van opheffing, van kwijting, van inbetalinggeving.

Bovenaan de tekst van die akten, getuigschriften en notulen wordt de bestemming vermeld en zij mogen tot geen andere doeleinden aangewend worden.

ART. 12.

Voor de toepassing van artikel 1 hiervoren, worden geacht Belg te zijn :

1^o de natuurlijke personen van Belgische nationaliteit, metterwoon gevestigd en hebbende hun voornaamste inrichting in het Koninkrijk;

2^o de vennootschappen opgericht overeenkomstig de Belgische wet en

indien het firmavennootschappen geldt, waarvan al de vennoten Belg zijn;

indien het bloot-commanditaire vennootschappen geldt waarvan al de werkende vennoten Belg zijn;

indien het naamloze, commanditaire actiën- of coöperatieve vennootschappen geldt waarvan de voorzitter en ten minste twee derden van de leden van de Raad van Beheer, alsmede elk persoon aan wie het werkelijk beleid van de vennootschap toevertrouwd is (gemachtigd beheerder, zaakvoerder, bestuurders, enz.) Belg zijn;

indien het personenvennootschappen met beperkte aansprakelijkheid geldt, waarvan de zaakvoerder alsmede ten minste 2/3 van de vennoten Belg zijn.

ART. 13.

La Caisse Générale d'Epargne et de Retraite est habilitée à accomplir les opérations visées sub *b* de l'article 1^{er}.

ART. 14.

Les fonctionnaires de l'Administration des Domaines ont qualité pour recevoir tous actes nécessaires aux opérations faites en exécution de la présente loi.

Les grosses, revêtues de la formule exécutoire, pourront être délivrées soit par le fonctionnaire instrumentant, soit par le Directeur général de l'Enregistrement et des Domaines ou son délégué; mention sera faite sur la minute, avec indication du fonctionnaire-signataire, de la délivrance d'une première grosse à charge des parties intéressées. Il sera fait application de l'article 26 de la loi du 25 Ventôse, an II, pour la délivrance de secondes grosses.

ART. 15.

Le Ministre des Communications et le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente loi qui abroge celle du 1^{er} février 1939 relative à l'organisation des crédits pour le développement des flottes marchande et de pêche et de la construction navale.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} décembre 1947.

ART. 13.

De Algemene Spaar- en Lijfrentekas is bevoegd om de onder *b* van artikel 1 bedoelde verrichtingen te doen.

ART. 14.

De ambtenaren van het Bestuur der Domeinen zijn bevoegd om alle nodige akten voor de ter uitvoering van deze wet gedane verrichtingen te verrichten.

De grossen, bekleed met de formule van tenuitvoerlegging, mogen afgeleverd worden hetzij door de handelende ambtenaar, hetzij door de Directeur-generaal der Registratie en Domeinen, of dezes gemachtigde; van de aflevering van een eerste grosse aan elke der betrokken partijen dient op de minute aantekening gehouden, onder vermelding van de ambtenaar die ze ondertekend heeft. Voor de aflevering van tweede grossen zal artikel 26 van de wet van 25 Ventôse, jaar II, worden toegepast.

ART. 15.

De Minister van Verkeerswezen en de Minister van Financiën zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van deze wet, waarbij die van 1 Februari 1939 tot inrichting van het krediet voor de uitbreiding van de koopvaardij- en de vissersvloot en van de scheepsbouw wordt ingetrokken.

Gegeven te Brussel, de 1^{ste} December 1947.

CHARLES.

Par le Régent :

Le Ministre des Communications,

Vanwege de Regent :

De Minister van Verkeerswezen,

A. VAN ACKER.

Le Ministre des Finances, | De Minister van Financiën,

G. EYSKENS.