

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1947-1948.

SEANCE DU 28 MAI 1948.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le 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.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1947-1948.

VERGADERING VAN 28 MEI 1948.

Verlag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het 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 Uitreken en het Aanbouwen van Zeeschepen.

Présents: MM. DELPORT, président; DE HAECK, DEVAUX, DONVIL, SCHOT, SPREUTEL, STRUVAY, VANDENSTORME, VANHONSEBROUCK, VERSIEREN, et le Comte de la BARRE d'ERQUELINNES, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le titre du projet de loi indique nettement le but que s'est proposé le Gouvernement en déposant le présent projet. Il s'agit de maintenir notre marine marchande au moins au tonnage qui avait été atteint avant la guerre, et, ce qui est mieux, de la développer jusqu'au niveau requis pour faire face à nos besoins et à notre potentiel économique.

L'exposé des motifs rappelle avec raison les avantages qu'une marine marchande procure au pays en temps de paix :

1. elle occupe une main-d'œuvre importante;
2. la construction navale est une cause d'activité et de développement pour l'industrie nationale;

Voir :

Documents du Sénat :

36 (session de 1947-1948) : Projet de loi.

85 (session de 1947-1948) : Amendements.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De titel van het wetsontwerp wijst duidelijk het doel aan dat de Regering zich door het indienen van dit ontwerp gesteld heeft. Het gaat er om onze koopvaardijvloot in stand te houden op minstens de tonnemaat die vóór de oorlog bereikt werd en wat nog beter is, ze uit te breiden tot het peil dat vereist is om in onze behoeften en in ons economisch potentiaal te voorzien.

De memorie van toelichting herinnert terecht aan de voordelen welke een koopvaardijvloot het land in vredes-tijd verschaft :

1. zij geeft werk aan talrijke werkkrachten;
2. de scheepsbouw is een oorzaak van bedrijvigheid en ontwikkeling voor 's lands nijverheid;

Zie :

Gedr. Stukken van de Senaat :

36 (zitting 1947-1948) : Wetsontwerp.

-85 (zitting 1947-1948) : Amendementen.

3. elle accroît la vitalité de nos ports;
4. elle permet d'accroître l'importance de nos ressources en devises étrangères;
5. elle assure notre expansion commerciale à l'étranger;
6. elle est un élément de stabilité des frets.

En temps de guerre une marine nationale peut être le seul élément capable d'assurer l'approvisionnement et le ravitaillement du pays.

Or, la guerre a causé à la marine marchande belge des pertes extrêmement lourdes, et supérieures même à celles encourues par les autres pays.

Au 1er septembre 1939, notre flotte comptait 91 navires d'une jauge globale de 359.500 tonnes brutes.

Au 10 mai 1940, elle comptait 100 navires représentant 422.429 tonnes brutes.

A la fin des hostilités en Europe, il restait 38 navires jaugeant 111.552 tonnes brutes.

Au 30 juin 1946, notre marine marchande était de 62 navires totalisant 269.500 tonnes brutes.

Au 1er octobre 1947, de 75 navires totalisant 332.196 tonnes. et au 1er janvier 1948, de 78 unités mesurant 349.981 tonnes.

Ces chiffres démontrent qu'au 1er janvier de cette année notre flotte n'avait pas encore atteint le niveau qu'elle possédait avant guerre. Et si l'on songe qu'elle ne présentait alors que 0,6 % du tonnage mondial et que dans le trafic maritime d'Anvers elle n'intervenait que pour 4,8 %, l'on est obligé de conclure que la marine marchande belge n'a pas atteint le développement que justifieraient son commerce, son industrie et sa colonie, et qu'en cas de conflit international elle n'est pas à même d'assurer les besoins vitaux du pays en denrées alimentaires et en matières de première nécessité.

Dans un article paru dans « La Nation Belge » du 8 janvier 1948, sous la signature de M. Jean Colard, professeur à l'Université de Louvain, l'auteur constatait que notre marine marchande était extrêmement faible et il concluait « pour l'économiste, elle est manifestement trop peu importante ». De plus en présence de la part trop minime qu'elle détenait dans le trafic maritime du port d'Anvers, il écrivait : « Nous nous trouvons exactement dans la situation de l'industriel qui après avoir équipé une usine de façon absolument moderne, la mettrait en location plutôt que de l'exploiter lui-même. A concurrence de 94 p.c., nous avons en 1947 loué les installations du port d'Anvers à des compagnies maritimes étrangères ».

3. zij voert de levenskracht van onze haven op;
4. zij maakt het mogelijk onze voorraad aan buitenlandse deviezen te vergroten;
5. zij zorgt voor de uitbreiding van onze handel met het buitenland;
6. zij is een factor van stabiliteit der vrachtprijzen.

In oorlogstijd kan een nationale vloot het enige element zijn dat in staat is om de bevoorrading en de voedselvoorziening van het land te verzekeren.

Welnu, de oorlog heeft de Belgische handelsvloot uiterst zware verliezen toegebracht, zelfs in hogere mate dan de andere landen.

Op 1 September 1939 telde onze vloot 91 schepen met een globale tonnemaat van 359.500 bruto-ton;

Op 10 Mei 1940 telde zij 100 schepen met 422.429 bruto-ton;

Op het einde van de vijandelijkheden in Europa bleven er over : 38 schepen met 111.552 bruto-ton;

Op 30 Juni 1946 had onze handelsvloot 62 schepen met 269.500 bruto-ton;

Op 1 October 1947 telde zij 75 schepen met 332.196 bruto-ton;

En op 1 Januari 1948 78 eenheden met 349.981 ton.

Deze cijfers bewijzen dat, op 1 Januari van dit jaar, onze vloot nog niet het peil bereikt had waarop zij vóór de oorlog stond. En wanneer men bedenkt dat zij toen niet meer dan 0,6 % van het wereldtonnage vertegenwoordigde en dat zij in het scheepsverkeer van Antwerpen slechts voor 4,8 % in aanmerking kwam, is men wel verplicht te besluiten dat de Belgische koopvaardijvloot niet de ontwikkeling bereikt heeft welke haar handel, haar nijverheid en de kolonie zouden rechtvaardigen, en dat zij in geval van internationaal conflict niet in staat is om te voorzien in de behoeften van het land aan voedingsmiddelen en allernoodzakelijkste grondstoffen.

In een in de « Nation Belge » van 8 Januari 1948 boven de handtekening van de h. Jean Collard, professor aan de Leuvense Universiteit, verschenen artikel, stelde de schrijver vast dat onze koopvaardijvloot uiterst zwak was en besloot hij met de woorden : « Voor de economist is zij klaarblijkelijk te onaanzienlijk. » Buitendien schreef hij, ten opzichte van het te gering aandeel dat zij in het scheepsverkeer van de haven van Antwerpen voor zich nam : « Wij bevinden ons precies in de toestand van de industriëlen die, na een fabriek op volkomen moderne leest te hebben uitgerust, ze liever in huur zouden geven in de plaats van ze zelf in bedrijf te nemen. Ten belope van 94 % hebben wij in 1947 de haveninrichtingen te Antwerpen aan vreemde scheepvaartmaatschappijen in huur gegeven. »

Dans une étude publiée en février 1940 dans la revue « La Vie économique et sociale », M. P. Van der Rest, à l'époque secrétaire de la Chambre de Commerce d'Anvers, soulignait l'insuffisance de notre marine marchande nationale et précisait que « son déficit était de 7,3 millions de tonnes par rapport aux besoins normaux, de 5,3 millions de tonnes par rapport aux besoins présumés de guerre, et encore de 2,4 millions par rapport aux besoins minima ».

M. Albert Tonneau, secrétaire général de l'Académie de Marine de Belgique, a bien voulu accepter de faire devant votre Commission un très intéressant exposé sur la situation de notre marine marchande au cours duquel il a souligné la nécessité de son développement et ses possibilités d'extension et a fait une étude comparative avec les nations maritimes étrangères. Il insistait sur l'effort unanime, tenace et patriotique de la Hollande pour redresser et avantager son économie et notamment dans le domaine maritime. Cette nation qui a bien des points de ressemblance avec la nôtre possédait au 1^{er} septembre 1939, 1.203 navires pour 2.913.265 tonneaux de jauge brute, disposait encore au 7 mai 1945, malgré les lourdes pertes subies au cours de la guerre, de 478 navires jaugeant 1.467.877 tonnes. On peut juger par là la formidable avance que la Hollande possède sur la Belgique.

M. Tonneau soulignait également les efforts réalisés par la Grèce et l'Italie malgré une situation financière et des ressources économiques et industrielles peu favorables; il constatait que le pavillon belge dessert fort peu de destinations: nous n'avons aucun service vers le Danemark, la Norvège, ni vers aucun autre pays bordant la Baltique; nous n'avons pas non plus de services vers le Pacifique, côte nord (Colombie Britannique, Etats-Unis) ou côte sud (Pérou, Chili); peu de départs vers New-York, vers le Brésil et la Plata; aucun service sur les Antilles et la côte nord de l'Amérique du Sud (Colombie, Vénézuéla, les Guyanes), aucun départ vers la côte occidentale d'Afrique sauf le Congo Belge évidemment; pas de service Anvers-Afrique du Sud ni vers la côte orientale; pas de service vers les Indes, l'Extrême-Orient et l'Australie. Tout est aux mains des armements étrangers!

Au moment où les nations maritimes font un grand effort général pour substituer leur pavillon national aux pavillons allemand, italien et japonais, dont l'ensemble du tonnage s'élevait au 1^{er} septembre 1939 à 16.233.300 tonnes, il serait inconcevable que sur ce terrain la Belgique ne fasse pas également l'effort équivalent qui lui permette de prendre dans ce tonnage la part qu'elle peut légitimement acquérir.

In een in Februari 1940 in het tijdschrift « La Vie économique et sociale » verschenen studie, wees de h. P. Van der Rest, toentertijd secretaris van de Kamer van Koophandel te Antwerpen, op de ontoereikendheid van onze nationale handelsvloot, met de verduidelijking dat « haar tekort 7,3 miljoen ton bedroeg ten opzichte van de normale behoeften, 5,3 miljoen ton in verhouding tot de vermoedelijke oorlogsbehoeften, en nog 2,4 miljoen in verhouding tot de minima-behoeften ».

De h. Albert Tonneau, algemeen secretaris van de Scheepvaartacademie van België, was zo welwillend aan te nemen, voor uw Commissie een zeer belangwekkende uiteenzetting te geven over de toestand van onze koopvaardijvloot, in de loop waarvan hij de nadruk legde op de noodzakelijkheid van haar ontwikkeling en op haar uitbreidingsmogelijkheden, en een vergelijking maakte met de vreemde zeevarende naties. Hij legde de nadruk op de eensgezinde, taaie en vaderlandlievende krachtsinspanning van Nederland om zijn economie, inzonderheid op het gebied van de scheepvaart, te herstellen en te bevoordelen. Deze natie, die heel wat punten van gelijkenis met ons land vertoont, bezat, op 1 September 1939, 1.203 schepen, met een tonnemaat van 2.913.265 bruto-ton en beschikte nog op 7 Mei 1945, ondanks de tijdens de oorlog geleden zware verliezen, over 478 schepen, met een tonnemaat van 1.467.877 ton. Daaruit kan men zich een oordeel vormen over de zeer grote voor-sprong van Nederland op België.

De h. Tonneau legde eveneens de nadruk op de door Griekenland en Italië geleverde krachtsinspanningen, niettegenstaande de weinig gunstige financiële toestand en industriële en economische hulpbronnen; hij stelde vast dat de Belgische vlag over weinig zeevaartroutes te zien is. Wij hebben geen enkele dienst naar Denemarken, naar Noorwegen, noch naar enig ander land dat door de Baltische zee bespoeld wordt; wij hebben ook geen scheepvaartlijnen naar de Stille Oceaan, Noorderkust (Brits Columbia, Verenigde Staten) of zuiderkust (Peru, Chili); weinig afvaarten naar New-York, naar Brazilië en naar La Plata; geen enkele dienst naar de Antilles en de noorderkust van Zuid-Amerika (Columbia, Venezuela, Guyana); geen afvaart naar de westelijke kust van Afrika, behalve, vanzelfsprekend, naar Belgisch Congo; geen dienst Antwerpen-Zuid Afrika noch naar de oostelijke kust; geen dienst naar India en Indië, het Verre Oosten en Australië. Alles is in handen van vreemde rederijen.

Nu de zeevarende landen een algemene grote krachtsinspanning leveren om hun nationale vlag in de plaats van de Duitse, de Italiaanse en de Japanse vlag te stellen, waarvan de gezamenlijke tonnage, op 1 September 1939, 16.233.300 ton beliep, zou het niet aan te nemen zijn dat, op dit gebied, België niet eveneens een gelijkwaardige inspanning zou doen, waardoor het in die tonnage het aandeel zou veroveren dat het billijkerwijze mag verwerven.

Il y a quelques jours encore, le 24 avril 1948, lors de l'inauguration du Salon Naval, M. Dauwe, professeur de construction navale à l'Université de Louvain, président du Comité organisateur du Salon, déclarait que l'insuffisance désastreuse de notre propre flotte commerciale nous avait déjà valu d'avoir dû déboursier en devises étrangères l'équivalent de 6.751.837.000 francs belges pour payer l'affrètement des navires étrangers chargés du transport en Belgique des produits achetés outre mer par nos missions économiques, au cours des années 1945, 1946 et 1947. Et il ajoutait que si l'on voulait totaliser ce qui a été payé à titre de frets pour toutes les marchandises importées et exportées depuis la fin de la guerre par tous nos industriels et commerçants, l'on arriverait au chiffre astronomique de quelque 30 milliards de francs qui ont été soldés en devises étrangères au grand dam des réserves possédées par notre Trésor.

En l'absence de toute initiative du Gouvernement dans ce domaine, M. le Sénateur Verbaet avait déposé le 13 août 1946 une proposition de loi autorisant l'Etat à promouvoir la création d'une société anonyme « Armement National Belge ».

Son but était de pousser à la réalisation immédiate d'un plan d'accroissement de la flotte dont tout le monde reconnaissait l'insuffisance manifeste.

Cette proposition de loi, modifiée par la Commission des Communications, impliquait la souscription immédiate par l'Etat de la moitié du capital, soit 500 millions de francs, de la nouvelle société.

Votre Commission fit un accueil sympathique à la proposition de loi de M. Verbaet. Mais le Gouvernement se montra à son égard plutôt froid et insista pour que la Commission en différât l'examen jusqu'au moment où il pourrait déposer le projet de loi qui était en préparation et qui est aujourd'hui soumis aux délibérations du Sénat.

* * *

Le Gouvernement a fait siennes les considérations développées plus haut. Il l'affirme dans l'exposé des motifs en déclarant que « notre pays se doit de reconstituer le plus tôt possible sa marine marchande ». Et il ajoute, « l'intérêt national exige même qu'elle soit accrue. 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 ». Il précise également l'ampleur du but à atteindre en écrivant qu'« il est permis de considérer qu'avec la 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

Enkele dagen geleden nog, op 24 April 1948, bij de inhuldiging van het Scheepvaartsalon, verklaarde de heer Dauwe, professor in de scheepsbouwkunde aan de Leuvense universiteit, voorzitter van het organiserend comité van het Salon, dat de rampzalige ontoereikendheid van onze eigen koopvaardijvloot ons reeds het uitgeven van vreemde deviezen gekost had tot een bedrag dat gelijkstaat met 6.751.837.000 Belgische frank, zulks om de vreemde schepen te bevrachten die belast zijn met het vervoer, naar België, van de door onze economische zendingen, in de loop van de jaren 1945, 1946 en 1947, in de overzeese gebieden gekochte producten. Hij voegde er aan toe, dat, indien men het totaal kon opmaken van al wat wij betaald hebben aan vrachtkosten, voor al de sedert het einde van de oorlog, door al onze industriëlen en handelaars ingevoerde koopwaren, men het duizelingwekkend cijfer van ongeveer 30 milliard frank zou bereiken, dat in vreemde deviezen vereffend werd, tot grote schade van de reserves van onze Schatkist.

Bij ontstentenis van elk regeringsinitiatief op dit gebied, had de h. Senator Verbaet op 13 Augustus 1946 een wetsontwerp ingediend waarbij de Staat gemachtigd werd de oprichting van een naamloze maatschappij « Belgische Nationale Rederij » te bevorderen.

Het doel daarvan was de onmiddellijke verwezenlijking in de hand te werken van een plan tot uitbreiding van de vloot, waarvan de klaarblijkelijke ontoereikendheid door iedereen erkend werd.

Dit wetsvoorstel, door de Commissie van Verkeerswezen gewijzigd, voorzag de onmiddellijke inschrijving door de Staat op de helft van het kapitaal, d.i. 500 miljoen frank, van de nieuwe maatschappij.

Het voorstel van de heer Verbaet vond een gunstig onthaal bij uw Commissie. Doch de Regering toonde zich er eerder koel tegenover, en drong aan opdat de Commissie het onderzoek er van zou uitstellen tot de Regering het wetsvoorstel dat in voorbereiding was, zou kunnen indienen. Dit is datgene dat thans aan de beraadslagingen van de Senaat wordt voorgelegd.

* * *

De Regering heeft de hierboven uiteengezette overwegingen tot de hare gemaakt. Zij bevestigt zulks in de memorie van toelichting, waar zij verklaart dat « ons land zijn koopvaardijvloot zo spoedig mogelijk dient weder samen te stellen ». En zij voegt hieraan toe : « 's Lands belang vergt zelfs dat zij uitgebreid worde. Een handelsvloot is voor België in tijd van vrede een **hoofdzakelijk element** van zijn nationale uitrusting en, in de huidige conjunctuur, een der grondvesten van zijn ontwikkeling en zijn economische veiligheid ». Zij omschrijft eveneens nader de omvang van het te bereiken doel, waar zij verklaart : « 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 een miljoen B.T. zou mogen streven en ze gemakkelij

de la part qu'en prélevait le pavillon allemand soit 25 % en 1938 ».

« Mais pour atteindre de tels résultats, il est évident que des mesures de simple opportunité, telles que celles que les gouvernements ont été amenés à prendre au cours de la période d'avant guerre, ne sont plus de mise. Les plans pour être efficaces doivent nécessairement être à longue portée et poursuivis systématiquement au moyen d'une politique maritime menée avec cohérence et continuité » proclame le Gouvernement. C'est bien aussi l'avis de votre Commission. Et c'est ce qui était instamment réclamé depuis déjà avant la guerre par les sociétés d'armement maritime.

* * *

Examinons maintenant les modalités que prévoit le projet de loi pour maintenir et développer la marine marchande et la pêche maritime.

Le texte primitif du projet de loi a été amendé par le Gouvernement à la suite de la discussion en Commission et de son accord donné à plusieurs des amendements présentés par M. Schot.

CHAPITRE PREMIER

Objet : Assistance financière et facilités d'emprunt.

Par l'article 1, le Ministre est habilité à accorder une assistance financière :

A. par l'intermédiaire d'un « **fonds de l'armement et des constructions maritimes** », alimenté par des dotations annuelles inscrites au budget extraordinaire (art. 4, 5 et 6) :

- 1) en consentant aux armements, pour leur création, leur renouvellement ou leur développement, des **avances de fonds** pouvant aller jusqu'à 70% de la valeur des unités, et plus encore mais alors moyennant un arrêté délibéré en Conseil des Ministres (art. 1 littera a);
- 2) en accordant un soutien financier récupérable, avec ou sans intérêts, si les circonstances le postulent, mais moyennant un arrêté délibéré en Conseil des Ministres et le contrôle de la gestion de la société par un commissaire du Gouvernement (art. 1 littera d et article 10).

vracht zou kunnen verschaffen; met zulk een vloot zou nog 80 % van het verkeer zijner havens aan de vreemde vlaggen worden gelaten, en slechts een gedeelte van het vroeger aandeel der Duitse vlag worden overgenomen, d.i. 25 % in 1938. »

« Doch het is duidelijk dat, om dergelijke uitslagen te bereiken, loutere opportuniteitsmaatregelen zoals degene die de regeringen vroeger hebben moeten nemen tijdens de vooroorlogse crisisperiode, thans niet meer op hun plaats zijn. Om doeltreffend te zijn, moeten de plannen zich noodzakelijkerwijze over meerdere jaren uitstrekken en systematisch uitgevoerd worden aan de hand van een zeevaartpolitiek welke met samenhang en zonder onderbreking wordt gevoerd », aldus de Regering. Zulks is eveneens de mening van uw Commissie. En zulks is hetgeen reeds van vóór de oorlog met aandrang werd gevraagd door de zeereederijbedrijven.

* * *

Laten wij nu de modaliteiten onderzoeken die in het wetsontwerp worden aangeduid voor de instandhouding en de ontwikkeling van de koopvaardij- en de vissersvloot.

De aanvankelijke tekst van het wetsvoorstel werd door de Regering gewijzigd ingevolge de bespreking in de Commissie en ingevolge haar akkoord met verschillende van de door de h. Schot ingediende amendementen.

EERSTE HOOFDSTUK

Doel : Financiële bijstand en gemakkelijke leningsvoorwaarden.

Bij artikel 1 wordt de Minister gemachtigd om een financiële bijstand te verlenen :

A. door bemiddeling van een « *fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen* », dat gestijfd wordt door jaarlijkse, op de buitengewone begroting uit te trekken dotaties (art. 4, 5 en 6).

- 1) door aan de rederijen, voor hun oprichting, hun vernieuwing of hun uitbreiding, *geldvoorschotten toe te staan* welke kunnen gaan tot 70 % van de waarde der schepen, of zelfs daarboven, doch hiervoor is dan een besluit genomen door de in Raad vergaderde Ministers vereist (art. 1, littera a).
- 2) door een verhaalbare financiële steun te verlenen, die rentedragend zou zijn ofwel renteloos indien de omstandigheden het vereisen, doch op voorwaarde van een door de in Raad vergaderde Ministers genomen besluit en van het toezicht op het beheer van de maatschappij door een Regerings-commissaris (art. 1, littera d, en artikel 10).

B. au moyen de crédits inscrits au budget ordinaire du département (art. 3) :

- 3) **en consentant des allocations** représentant la moitié des intérêts, réclamés par les institutions de crédit ayant consenti des prêts aux armements, sans cependant que cette intervention ne puisse dépasser un intérêt de 3 % sur les sommes restant dues (art. 1^{er} lettre c).

L'article 1 habilite également le Ministre à faciliter aux armements les emprunts qu'ils désirent contracter, et cela :

- 1) en donnant la **garantie de l'Etat du remboursement en principal et intérêts** aux prêts consentis aux armements par les institutions de crédit (art. 1^{er} lettre B) ;
- 2) **en garantissant aux capitaux nouveaux**, souscrits en vue de la création et du développement de l'armement un dividende ou intérêt de 5 p.c. au maximum pendant une période de 10 ans, moyennant un arrête délibéré en Conseil des Ministres (art. 1^{er} lettre E), et le contrôle de la gestion de la société par un commissaire du Gouvernement (art. 10).

Mais le total des garanties ainsi données ne peut jamais dépasser 2 milliards et demi.

Au 4^e alinéa de l'article 1^{er} lettre A, le Gouvernement a fait sien le texte proposé par l'amendement de M. Schot, de façon à bien préciser que les avances ne peuvent être consenties, non pas en tenant compte des provisions ou de prévisions portées au bilan et qui pourraient ne pas être possédées par la société mais bien de l'existence d'un fonds distinct en espèces disponibles.

Le Gouvernement est également entré dans les vues de l'amendement de M. Schot au lettre C de l'article 1 en limitant la part d'intérêts dont l'Etat supporterait la charge. Il ne fallait pas en effet inciter les institutions de crédit à demander des intérêts élevés parce que c'était l'Etat qui allait en supporter la charge.

Il en a été de même au lettre D de l'article 1 à propos duquel le Gouvernement a marqué son accord avec l'amendement de M. Schot, et a en conséquence prévu que les soutiens financiers accordés par l'Etat pouvaient être, ou ne pas être, productifs d'intérêts.

L'on aura constaté que les largesses de l'Etat prévues par l'article 1 ne peuvent être accordées qu'aux entreprises maritimes belges et l'art. 12 précise quelles sont pour l'application de la loi les entreprises qui sont réputées belges.

B. door middel van op de gewone begroting van het Departement uitgetrokken kredieten (art. 3).

- 3) door *toelagen te verlenen* tot beloop van de helft der intresten geëist door de kredietinstellingen die leningen aan de rederijen hebben toegestaan, zonder dat deze tussenkomst 3 % op de nog verschuldigde sommen mag te boven gaan (art. 1, lettera c).

Artikel 1 machtigt de Minister er eveneens toe om aan de rederijen het sluiten van de leningen die zij moeten opnemen, te vergemakkelijken, en zulks

- 1) door *Staatswaarborg voor terugbetaling in hoofdsom en intresten te geven* aan de leningen door de kredietinstellingen aan de rederijen toegestaan (art. 1, lettera B) ;
- 2) door *aan de nieuwe kapitalen*, waarop werd ingetkend met het oog op de oprichting en op de uitbreiding van de rederij, de uitkering te *waarborgen* van een dividend of intrest van ten hoogste 5 % gedurende een periode van 10 jaar, op voorwaarde van een door de in Raad vergaderde Ministers genomen besluit (art. 1, lettera e) en van het toezicht op het beheer van de maatschappij door een Regeringscommissaris (art. 10).

Doch het totaal der aldus gegeven waarborgen mag nooit 2 1/2 milliard overschrijden.

In de 4^e alinea van artikel 1, lettera a, heeft de Regering de tekst van het amendement van de h. Schot overgenomen, om aldus aan te duiden dat de voorschotten niet mogen toegestaan worden met inaanmerking neming van de provisies of ramingen die op de balans voorkomen en die niet het bezit zouden kunnen zijn van de maatschappij, doch wel op grond van het bestaan van een afzonderlijk fonds in beschikbare gelden.

De Regering is eveneens de zienswijze van het amendement van de h. Schot bijgetreden in lettera c van artikel 1, waar zij het aandeel beperkt van de intresten waarvan de Staat de last draagt. Men mocht immers de kredietinstellingen er niet toe aan zetten om hoge intresten te vragen omdat het de Staat was die de last er van zou op zich nemen.

Hetzelfde is geschied met lettera D van artikel 1, waaromtrent de Regering het amendement van de h. Schot is bijgetreden en bijgevolg voorzien heeft dat de door de Staat verleende financiële hulp al dan niet rentedragend kan zijn.

Men zal hebben opgemerkt dat de bij artikel 1 voorziene vrijgevheden van de Staat slechts aan Belgische scheepvaartbedrijven kunnen toegestaan worden en dat artikel 12 verduidelijkt welke ondernemingen voor de toepassing van de wet als Belgische moeten beschouwd worden.

Votre Commission s'était demandé s'il n'y avait pas intérêt à ce que l'Etat accordât également sa garantie de remboursement en principal, intérêts et accessoires, pour des prêts consentis par des institutions de crédit **étran-gères**. Il pouvait en effet y avoir un intérêt à ce que les entreprises maritimes puissent trouver même à l'étranger les crédits dont elles pourraient avoir besoin. Le Ministre s'est cependant opposé à laisser supprimer le mot « belge » du texte proposé dans la crainte de faciliter à l'étranger une main-mise sur un secteur important de notre économie nationale.

Si le texte de l'article I autorise le Ministre de la Marine à octroyer lui-même, et suivant les modalités indiquées plus haut, des avances aux armements maritimes, le texte de la loi n'exclut nullement cependant la possibilité pour les institutions nationales de crédit (Caisse d'Epargne et S.N.C.I.) d'accorder des prêts aux armements maritimes pour la construction ou l'achat d'unités nouvelles ou pour le renouvellement de leur flotte, suivant le système qui avait été instauré par la loi du 1er février 1939, aujourd'hui abrogée.

En effet le texte même du littéra B de l'article I permet au Ministre d'accorder la garantie de l'Etat du remboursement du capital et des intérêts aux prêts consentis par les entreprises maritimes belges par des institutions belges de crédit.

CHAPITRE II

Nous avons vu plus haut que pour financer les opérations d'avances de fonds aux armements maritimes, et, lorsque l'intérêt national le requiert, pour leur accorder un soutien financier récupérable, le projet de loi prévoyait l'institution d'un « fonds de l'armement et des constructions maritimes ».

L'exposé des motifs prend soin de préciser que ce fonds ne constitue pas un organisme autonome doté de la personnalité civile, mais seulement un **simple procédé comptable**. Il fera l'objet d'un article spécial à inscrire au Budget pour ordre (art. 4).

L'exposé des motifs assure qu'il 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.

Nous ne partageons pas cet optimisme.

Il nous paraît vain d'espérer que ledit fonds, **simple procédé comptable**, puisse jamais être cette institution capable de réaliser une politique maritime à longue échéance qui a manqué à la Belgique jusqu'à présent. Et cependant cette institution assurant une politique traditionnelle est d'autant plus nécessaire chez nous que notre

Uw Commissie had zich afgevraagd of er geen belang aan verbonden was dat de Staat zijn terugbetalingswaarborg in hoofdsom, intresten en bijhorigheden insgelijks zou verlenen voor de door *buitenlandse* kredietinstellingen toegestane leningen. Het kan inderdaad van belang zijn dat de scheepvaartbedrijven zelfs in het buitenland de benodigde kredieten kunnen vinden. De Minister heeft zich evenwel tegen het weglaten van het woord « Belgische » uit de voorgestelde tekst verzet, uit vrees dat het buitenland te gemakkelijk de hand op een belangrijke sector van onze nationale economie zou kunnen leggen.

Ofschoon de tekst van artikel I aan de met het Zee-wezen belaste Minister machtiging geeft om, volgens de bovenbedoelde modaliteiten, zelf voorschotten aan de rederijen toe te staan, sluit de wetstekst evenwel geenszins uit dat de nationale kredietinstellingen (Spaarkas en N. M. K. N.) aan de rederijen leningen kunnen toestaan voor de aanbouw of de aankoop van nieuwe schepen of voor de vernieuwing van hun vloot, volgens een stelsel dat bij de thans opgeheven wet van 1 Februari 1939 werd ingevoerd.

Inderdaad is de Minister, op grond van de tekst van littéra B van artikel I, bevoegd om de Rijkswaarborg te verlenen voor de terugbetaling van het kapitaal en de intresten der leningen, welke door Belgische kredietinstellingen aan Belgische zeevaartondernemingen zijn toegestaan.

HOOFDSTUK II.

Wij hebben hiervoren gezien dat het wetsontwerp, ter financiering van de aan rederijen toegestane geldvoorschotten en, wanneer het nationaal belang zulks vergt, ter verschaffing van een terugvorderbare financiële steun, de instelling van een « Fonds voor het Uitreden en het Aanbouwen van Zeeschepen » voorzag.

De memorie van toelichting verduidelijkt dat het Fonds geen zelfstandig lichaam met rechtspersoonlijkheid, doch een *gewoon rekenplichtig middel* is. Voor het Fonds zal een speciaal artikel op de Begroting voor Orde worden uitgetrokken (art. 4.).

De memorie van toelichting verzekert dat het niettemin beantwoordt aan de opvatting van het « Zeevaartfonds », waarbij de Hoge Raad voor de Zeevaart zich in zijn herhaaldelijk aangenomen resoluties aansloot, omdat hij daarin de waarborg zag voor een duurzame, rationele en aan de omstandigheden aangepaste zeevaartpolitiek.

Wij delen dit optimisme niet.

Wij achten het vergeefse moeite te hopen dat bedoeld Fonds, als *gewoon rekenplichtig middel*, ooit de instelling zal zijn die een zeevaartpolitiek op lange termijn, waaraan het België tot nog toe heeft gemangeld, zal kunnen verwezenlijken. En nochtans is die instelling, welke een traditionele politiek zou hooghouden, bij ons des te

Gouvernement ne comprend jamais un Ministère de la Marine, mais un Ministre, à la tête d'un département qui comprend les Chemins de fer, l'Aéronautique, les P.T.T., le Tourisme et la Marine. Dans ces conditions une même continuité de vues ne peut jamais être complètement assurée et les décisions à prendre par un Ministre, surchargé par de trop nombreux devoirs et préoccupations, risquent d'être prises tardivement lorsque l'occasion favorable est déjà passée.

L'exposé des motifs souligne les caractères de **permanence** et de **continuité** qui doivent caractériser le programme du Gouvernement. Et il précise que « ce programme ne se conçoit que moyennant la disposition des moyens 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 ».

Hélas les conclusions ne sont guère conformes avec les prémisses.

Votre Commission sait parfaitement que le projet de loi élaboré par les services du Ministère des Communications prévoyait un fonds de 3 milliards grâce à une dotation annuelle de 300 millions et cela pendant 10 ans.

Le projet est sorti des délibérations du Conseil des Ministres singulièrement amputé et le projet de loi déposé le 3 décembre 1947 sur le bureau du Sénat n'envisageait plus qu'un fonds de 2 milliards alimenté pendant 10 ans par des dotations annuelles de 200 millions.

Aujourd'hui, à la suite des amendements déposés par le Gouvernement, le montant global reste toujours fixé à 2 milliards, mais sans qu'il soit donné aucune précision sur la durée des dotations annuelles qui doivent alimenter le fonds. Dans ces conditions, comme ces dotations doivent subir les aléas des possibilités budgétaires, ce ne sera peut-être qu'après 15 ou 20 ans que le plafond des 2 milliards sera atteint.

Mais alors les armements se trouvant dans l'incertitude des intentions et des possibilités gouvernementales, hésiteront naturellement à s'engager dans un programme de renouvellement et de développement qui n'est pas assuré de la continuité de l'appui gouvernemental.

D'autre part il ne faut pas attendre un accroissement

meur vereist daar onze Regering nooit een Minister van het Zeewezen telt, maar wel een Minister die aan het hoofd staat van een Departement dat de Spoorwegen, het Luchtwezen, de P. T. T., het Tourisme en het Zeewezen omvat. In die omstandigheden kan eenzelfde continuïteit van inzicht nooit volkomen mogelijk zijn en dreigen de beslissingen, welke door een met al te veel plichten en bekommelingen belaste Minister dienen genomen, te laat te worden getroffen, wanneer de gunstige gelegenheid reeds voorbij is.

De memorie van toelichting onderstreept de *bestendigheid* en de *continuiteit* welke het regeringsprogramma moeten kenmerken en zij verduidelijkt dat « dit programma » ma zich slechts laat 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 volharden 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, » d.w.z. met het ter beschikking stellen van openvliegende begrotingskredieten waarvan de hernieuwing of » de herhaling afhankelijk is van de jaarlijkse goedkeuring door de Wetgevende Macht. »

Spijtig genoeg sluiten de conclusies geenszins bij de premissen aan.

Uw Commissie weet heel goed dat het door de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen uitgewerkte wetsontwerp een fonds van 3 milliard voorzag, dank zij een jaarlijkse dotatie van 300 millioen te verlenen gedurende 10 jaar.

Het ontwerp heeft in de Ministerraad aanzienlijke beknottingen ondergaan en het wetsontwerp, dat op 3 December 1947 bij het Bureau van de Senaat is ingediend, voorzag nog slechts een fonds van 2 milliard dat gedurende 10 jaar door jaarlijkse dotaties van 200 millioen zou worden gestijfd.

Ingevolge de regeringsamendementen blijft het globaal bedrag thans nog op 2 milliard bepaald, doch zonder dat een nadere grens aan de duur der tot stijving van het Fonds dienende jaarlijkse dotaties is gesteld. Daar die dotaties de wisselvalligheden van de begrotingsmogelijkheden zullen ondergaan, zal in die omstandigheden het maximum van 2 milliard wellicht pas na 15 of 20 jaar bereikt zijn.

Maar dan zullen de rederijen, die in onzekerheid verkeren over de inzichten en de mogelijkheden van de Regering, natuurlijk aarzelen om een hernieuwings- en ontwikkelingsprogramma aan te vatten, dat niet kan rekenen op continuïteit in de Regeringssteun.

Overigens moet niet worden gerekend op een ernstige

sérieux de la flotte belge de la part des armements actuels, cet accroissement ne pourra résulter en ordre principal que de la constitution d'entreprises nouvelles. Et c'est cette pensée qui avait guidé M. Verbaet dans l'élaboration de la proposition de loi.

Le manque de précision du programme du Gouvernement en matière de l'importance des fonds qui pourront être avancés aux armements sera un obstacle net à la création de nouvelles entreprises.

Nous avons bien lu que l'alinéa 3 de l'article 6 prévoit **qu'en principe** les dotations doivent permettre au Fonds de disposer chaque année d'au moins 300 millions, mais comme le reliquat des années précédentes est compris dans cette somme, il suffira de limiter sévèrement la délivrance des avances de fonds pour que l'année suivante avec une dotation modeste le fonds dispose des 300 millions prévus et alors ce ne sera pas le fonds qui fera face aux besoins de l'armement en conformité du programme prévu, mais ce sera le programme qui sera réduit pour assurer au fonds son niveau de 300 millions.

Il nous paraît donc que les stipulations de l'article 6 menacent de faire perdre à la loi une grande partie de son efficacité et nous le regrettons.

CHAPITRE III

« **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 » précise l'article 9. C'est évidemment une chose excellente car il est certainement très utile que, pour la fixation de sa politique maritime, le Ministre puisse être assisté des avis de personnalités particulièrement compétentes en matière maritime. Seulement, pour qu'il puisse en être ainsi, il faudrait que ce Conseil Supérieur de la Marine existât autrement que sur le papier. Certes l'institution de ce conseil est prévu par l'A.R. du 10-11-1911, mais en réalité il est inexistant, n'a depuis longtemps plus tenu aucune réunion, et, à en juger par l'annuaire administratif et judiciaire de Belgique de 1948, il n'aurait même plus de président! L'on peut s'étonner dès lors de voir le projet de loi affirmer gravement la compétence d'un organisme pratiquement inexistant.

A côté de l'organisme hypothétique chargé de conseiller le Ministre dans les questions intéressant la politique maritime, le projet de loi prévoit l'institution d'un autre organisme chargé de donner au Ministre son avis sur toutes les questions d'interventions financières sollicitées par les armements (art. 8). **Ce Comité technique** de 12 membres, sous la présidence du Directeur Général de la Marine, comprendra deux représentants du Ministre chargé de l'administration de la Marine, un représentant du Ministre des Finances et un représentant du Ministre du Rééquipement de façon à garantir l'exécution de la politique gouvernementale en matière maritime, financière et de

uitbreiding van de Belgische vloot vanwege de bestaande rederijen; die uitbreiding zal slechts hoofdzakelijk door het oprichten van nieuwe bedrijven kunnen ontstaan. Het is die gedachte, welke de heer Verbaet bij het uitwerken van het wetsvoorstel heeft geleid.

Het gebrek aan nauwkeurigheid van het regeringsprogramma nopens de hoegrootheid der fondsen die aan de rederijen kunnen voorgeschoten worden, zal een ernstige hinderpaal voor het oprichten van nieuwe bedrijven zijn.

Wij hebben wel gelezen dat lid 3 van artikel 6 voorziet dat de dotaties *princiepelijk* het Fonds jaarlijks over minstens 300 miljoen moeten laten beschikken; doch, vermits het overschot van de vorige jaren in die som begrepen is, zal het volstaan dat het verstrekken van geldvoorschotten streng beperkt wordt opdat het Fonds het volgend jaar met slechts een geringe dotatie over de voorziene 300 miljoen zou beschikken, en dan is het niet meer het fonds dat in de behoeften van de rederijen voorziet overeenkomstig het gestelde programma, doch het programma dat beperkt wordt om aan het fonds de 300 miljoen te verstrekken.

Het komt ons dus voor dat het bepaalde in artikel 6 de doeltreffendheid der wet grotendeels dreigt te niet te doen en wij betreuren zulks.

HOOFDSTUK III

« *De Hoge Raad van het Zeewezen* is bevoegd, op verzoek van de Minister, advies uit te brengen over algemene kwesties, die aan het doel van deze wet raken », zo bepaalt artikel 9. Dit is natuurlijk zeer goed, want het is zeker uiterst nuttig, dat de Minister voor de bepaling van de politiek op zeevaartgebied het advies kan inwinnen van personen, die op dat gebied bijzonder onderlegd zijn.

Echter, om dit in werkelijkheid om te zetten, zou die Hoge Raad van het Zeewezen anders dan op papier moeten bestaan. Wel is in de oprichting van die Raad voorzien bij Koninklijk Besluit van 10-11-1911, maar in werkelijkheid bestaat hij niet, hij heeft sedert lang geen bijeenkomst meer gehouden, en, te oordelen naar het administratief en rechterlijk jaarboek van België 1948, heeft hij zelfs geen voorzitter meer! Het wekt dan ook verwondering, dat het wetsontwerp zeer ernstig wijst op de bevoegdheid van een lichaam dat praktisch niet bestaat.

Naast dit hypothetisch lichaam, dat de Minister raad moet geven over kwesties in verband met de zeevaartpolitiek, voorziet het wetsontwerp ook in de oprichting van een ander lichaam, dat de Minister van advies moet dienen over alle kwesties van financiële hulp, door reders gevraagd (art. 8). Dit *Technisch Comité* van 12 leden onder voorzitterschap van de Directeur-generaal van het Zeewezen zou onder meer bestaan uit twee vertegenwoordigers van de Minister, die belast is met het bestuur van het Zeewezen, één vertegenwoordiger van de Minister van Financiën en één vertegenwoordiger van de Minister van Wederuitrusting, als borg voor de uitvoering

rééquipement national. Il comprendra également deux représentants des établissements de crédit spécialement outillés pour consentir des prêts aux entreprises maritimes belges, et de cette façon la Caisse d'Epargne et également la S.N.C.I., lorsque cette dernière aura été dotée de ses nouveaux statuts, y seront représentées. De plus, comme il est indispensable que dans un organisme comme le Comité technique, qui sera à la base même de l'application de la loi, la représentation des armements y soit intégralement assurée, ainsi que celle des organisations professionnelles, le Gouvernement a repris l'idée comprise dans l'amendement Schot et a modifié son texte initial en assurant la représentation du grand armement belge, du petit armement, ainsi que de la pêche. Enfin siégeront également au sein de ce comité un représentant de l'organisation professionnelle des officiers et marins de la marine marchande et un représentant de l'organisation professionnelle des marins pêcheurs.

A la suite du désir exprimé par votre Commission d'adjoindre au Comité technique une représentation de l'industrie belge de la construction navale ainsi que celle d'une personnalité ne faisant partie à aucun titre de l'administration d'un armement maritime, mais particulièrement compétente en matière maritime, le Gouvernement a bien voulu compléter son amendement de façon à lui donner satisfaction.

Le Comité étant purement consultatif, il n'y a pas lieu de redouter une prédominance des intérêts privés sur ceux de l'Etat.

CHAPITRE IV

Questions fiscales

Le texte de l'article 11, tel qu'il avait été déposé le 3 décembre 1947, était la répétition exacte de l'article 8 de la loi du 1^{er} février 1939 relative à l'organisation des crédits pour le développement des flottes marchande et de pêche, loi que le présent projet de loi doit abroger.

Par un amendement à l'article 11, le Gouvernement aggrave la fiscalité en ne maintenant plus les exemptions que prévoyait le texte primitif en matière du droit d'hypothèque, de timbre et de greffe pour les opérations faites par application de la loi. Il limite l'exemption fiscale au seul cas de dispense de la formalité de l'enregistrement des actes produits en vue de transcription, d'inscription, de radiation ou de mentions marginales effectuées par le conservateur des hypothèques en vertu d'actes se rattachant à des opérations de crédit maritime faites sous le bénéfice de la présente loi.

Fonds de réinvestissement

Nous lisons dans l'exposé des motifs que le projet de loi eût été heureusement complété par des dispositions

van de regeringspolitiek in 'zake zeewezen, financiën en wederuitrusting van het land. Het omvat ook twee vertegenwoordigers van de kredietinstellingen, die speciaal geoutilleerd zijn om aan de Belgische zeevaartbedrijven leningen toe te staan en op deze wijze zou de Spaarkas en tevens de N.M.K.N. er in vertegenwoordigd zijn, wanneer deze laatste haar nieuwe statuten zal hebben. Daar het bovendien onontbeerlijk is, dat in een organisme als het technisch comité, dat ten grondslag zal liggen aan de toepassing van de wet, de rederijen ten volle, alsmede de beroepsverenigingen, vertegenwoordigd zijn, heeft de Regering het denkbeeld, dat in het amendement Schot is neergelegd, aangenomen en haar oorspronkelijke tekst gewijzigd, en er ook vertegenwoordigers van de grote Belgische rederijen, de kleine rederijen, en de visserij in opgenomen. Tenslotte zullen in dat comité ook zitting hebben, een vertegenwoordiger van de beroepsvereniging van officieren en matrozen ter koopvaardij en een vertegenwoordiger van de beroepsvereniging der matrozen ter visserij.

Om te voldoen aan het verlangen van uw Commissie, om aan het technisch comité ook een vertegenwoordiger van de Belgische scheepsbouw toe te voegen, alsmede een persoon die geen deel uitmaakt van het beheer van een zeereiderij, maar bijzonder onderlegd is op dat gebied, heeft de Regering haar amendement in die zin aangevuld.

Het Comité is niet bevoegd dan tot advisering, zodat er geen vrees voor is, dat de private belangen die van de Staat zouden beheersen.

HOOFDSTUK IV.

Belastingkwesties.

De tekst van art. 11, zoals ingediend op 3 December 1947, was een nauwkeurige herhaling van art. 8 van de wet van 1 Februari 1939 betreffende de kredietregeling voor de ontwikkeling van de koopvaardij- en vissersvloot, welke wet door dit wetsontwerp moet vervallen.

Bij een amendement in artikel 11 verzwaart de Regering de belastingsdruk door het weglaten van de vrijstellingen, waarin de oorspronkelijke tekst voorzag ter zake van hypotheek-, zegel- en griffierechten voor de verrichtingen ingevolge de wet. Zij beperkt de vrijstelling tot de formaliteit van de registratie van akten, die worden aangeboden ter overschrijving, inschrijving, doorhaling of randvermelding door de hypotheekbewaarder krachtens akten, die verband houden met zeekrediet op grond van deze wet.

Wederbelegging.

Wij lezen in de memorie van toelichting, dat het wetsontwerp ook had moeten aangevuld worden met bepalingen

d'ordre fiscal tendant à aider les armements à constituer un fonds de réinvestissement exempt d'impôts réservés exclusivement au renouvellement ou à l'extension de la flotte.

Et l'exposé des motifs précise que le Gouvernement reconnaît que pareille disposition eût été justifiée en raison des éléments particuliers qui font de l'armement maritime une industrie exceptionnelle et notamment en raison du fait que le renouvellement, le perfectionnement et l'entretien de la flotte doivent s'opérer à un rythme que ne connaît pour son outillage aucune industrie terrestre.

Il paraît en effet logique qu'au moment où l'Etat fait un gros effort pour aider notre marine, il permette et encourage l'armement à faire de son côté un effort parallèle suivant le principe « aide-toi et le ciel t'aidera ».

L'on peut dès lors s'étonner quelque peu qu'en opposition avec les considérations émises, l'exposé des motifs conclue en déclarant que dans la situation présente, il a été jugé préférable de ne pas entrer dans pareille voie à l'occasion du présent projet de loi.

Le point de vue fiscal semble avoir prévalu sur toutes les autres considérations.

* C'est en présence de cette situation que M. Schot a déposé **deux amendements** à l'article 11.

Le premier avait pour but d'autoriser les sociétés d'armement à porter à un fonds de réinvestissement, en exonération de tous impôts, toutes les sommes constituant la différence entre les valeurs comptables et, soit l'indemnité d'assurance en cas de sinistre, soit la valeur de la réalisation des navires.

L'auteur de l'amendement justifiait celui-ci en expliquant que depuis quelque temps l'Administration entendait considérer qu'un sinistre total constituait une « réalisation », même si le paiement de l'indemnité d'assurance était subordonné au remplacement du bien détruit. Dès lors, si cette prétention du fisc devait être admise, la plus value éventuelle (c'est-à-dire: la différence entre l'indemnité payée par l'assurance et la valeur comptable établie éventuellement en tenant compte des coefficients) serait considérée comme bénéfice et taxée comme « revenus ». Ainsi dans le cas d'un navire acheté pour 5 millions en 1945, assuré en 1948 pour 7 millions, et sinistré, une somme de deux millions serait considérée comme bénéfice, même si l'indemnité totale ne pouvait suffire à payer un navire égal à celui qui avait été détruit.

Tout en s'insurgeant contre cette prétention de l'Administration, d'après lui contraire à la loi, et en exprimant la conviction qu'elle ne serait pas admise par les Cours, M. Schot estimait qu'il était utile de donner ici une inter-

gen van fiscale aard, om de rederijen te helpen een wederbeleggingsfonds te stichten met vrijstelling van belastingen, dat uitsluitend zou dienen voor hernieuwing of uitbreiding van de vloot.

En de memorie van toelichting verklaart, dat de Regering erkent, dat een dergelijke bepaling gegrond zou geweest zijn wegens de bijzondere factoren, welke van de zeerederij een buitengewoon belangrijk bedrijf maken en vooral wegens het feit, dat de hernieuwing, de vervolmaking en het onderhoud van de vloot moeten plaats hebben in een tempo, dat geen nijverheid ter wereld met zijn outillering kan bereiken.

Het lijkt immers logisch dat, nu de Staat een grote inspanning doet om onze zeevaart te helpen, hij ook de rederijen zou machtigen en aanmoedigen om hunnerzijds een gelijke inspanning te doen volgens de stelregel « help U zelf, zo helpe U God ».

Het is dan ook iets of wat te verwonderen, dat de memorie van toelichting in tegenstelling met de uitgebrachte beschouwingen, besluit met de verklaring dat het onder de tegenwoordige omstandigheden verkieslijk geacht wordt, om ter gelegenheid van dit wetsontwerp die weg niet op te gaan.

Het fiscale standpunt schijnt de bovenhand gehad te hebben op alle andere beschouwingen.

Het is ten overstaan van deze toestand dat de heer Schot twee amendementen indiende bij artikel 11.

Het eerste had ten doel, om de rederijen te machtigen om op een wederbeleggingsfonds te brengen met vrijstelling van alle belastingen, elke som, die het verschil uitmaakt tussen de boekhoudkundige waarden, en hetzij de verzekeringsvergoeding in geval van ramp, hetzij de waarde van tegeldemaking der schepen.

De heer Schot verantwoordde dit amendement met de verklaring, dat het Bestuur sedert enige tijd oordeelde, dat een totale beschadiging een « tegeldemaking » betekende, ook al is de uitbetaling van de verzekeringsvergoeding ondergeschikt aan de vervanging van het vernielde goed. Indien derhalve de bewering van de fiscus aangenomen werd, zou de eventuele waardevermeerdering (d.w.z.: het verschil tussen de verzekeringsvergoeding en de boekhoudkundige waarde eventueel berekend met inachtneming van de coëfficiënten) als winst beschouwd en als inkomst belast worden. Aldus zou voor een schip dat in 1945 voor 5 miljoen gekocht, in 1948 voor 7 miljoen verzekerd, en dat geteisterd werd, een som van 2 miljoen als winst beschouwd worden, ook al kon de totale vergoeding niet volstaan om eenzelfde schip als het verwoeste te betalen.

De heer Schot komt tegen deze volgens hem met de wet strijdige bewering van het bestuur op, en is overtuigd dat zij door de rechtbanken niet zou aangenomen worden, doch acht het dienstig, een wettelijke interpretatie

prétation législative de façon à ne décourager ni les investissements, ni la mesure de conservation qu'est l'assurance. Il admettait toutefois que la loi subordonnât la non taxation à un emploi dans un délai déterminé (10 années).

Toujours dans le même ordre d'idées, il demandait que, sous les mêmes conditions, la « réalisation » des navires ne donnât pas lieu à une taxation éventuelle sur une prétendue plus value. Il invoquait la hausse éventuelle du coût de construction des navires, et la diminution hélas trop fréquente du pouvoir d'achat de la monnaie.

L'auteur de l'amendement soulignait d'ailleurs que ses propositions ne faisaient que reprendre, et en les réduisant considérablement, les intentions premières du département compétent. Elles étaient inspirées par le désir de ne pas rendre si pas impossible tout au moins trop difficile, la modernisation et la rationalisation de notre flotte.

Le second amendement répondait aux mêmes préoccupations. Il permettait de déduire des bénéfices de l'année les pertes professionnelles subies au cours des deux années précédentes.

En vertu de l'article 32 des lois coordonnant les impôts, les pertes professionnelles subies au cours des deux années peuvent être déduites éventuellement des bénéfices de l'année. Or, en matière maritime, le cycle économique est normalement de dix ans. Les années de déficit se succèdent et finalement sont parfois suivies d'années bénéficiaires.

Si le fisc emporte une large part des bénéfices des années grasses, pour laisser à l'entreprise toutes les pertes des années maigres, finalement, disait M. Schot, le fisc part avec la substance de l'affaire, appauvrissant l'instrument de travail.

Le Gouvernement déclara ne pouvoir accepter ces deux amendements. D'abord parce que les lois fiscales récentes avaient permis des réévaluations importantes en vue des amortissements et que ces réévaluations jouaient aussi en cas de réalisation.

A cette considération on peut toutefois répondre que les dispositions exceptionnelles invoquées ne jouaient qu'en faveur des biens acquis **avant** la guerre.

Ensuite le Gouvernement objecta qu'il était contre-indiqué de faire aux armements maritimes un sort différent de celui des autres industries. Enfin, qu'il était peu sage de compliquer la fiscalité en introduisant des dérogations et des exceptions à propos des lois particulières.

Les amendements mis au vote furent repoussés à la majorité d'une voix.

te geven, zodanig dat noch de beleggingen noch de verzekering worden uitgeschakeld. Hij nam evenwel aan, dat de wet de vrijstelling van belasting ondergeschikt zou maken aan wederbelegging binnen een bepaalde termijn (10 jaar).

In hetzelfde verband vroeg hij dat de « tegeldemaking » van schepen onder dezelfde voorwaarden geen aanleiding zou geven tot eventuele belasting op een vermeende waardevermeerdering. Hij beriep zich daarbij op een mogelijke verhoging van de bouwkosten voor de schepen, een op de helaas al te vaak voorkomende vermindering van de koopkracht der munt.

De indiener van het amendement wees er overigens op, dat zijn voorstellen slechts de eerste bedoelingen van het bevoegde departement overnamen en ze aanzienlijk beperken. Ze gingen uit van het verlangen om de modernisering en de rationalisatie van onze vloot niet al te moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk te maken.

Het tweede amendement ging van hetzelfde streven uit. Het bedoelde van de baten van het jaar af te trekken de bedrijfsverliezen, die in de tien voorgaande jaren geleden werden.

Krachtens artikel 32 van de samengeschakelde belastingwetten mogen de bedrijfsverliezen van de twee voorgaande jaren eventueel van de winst van het jaar afgetrokken worden. Op zeevaartgebied duurt de economische cyclus evenwel, normaal gesproken, tien jaar. De jaren van verlies volgen elkaar op en ten slotte komen er dan ook soms enkele jaren van winst. Als de fiscus met een groot deel van de winst van de vette jaren gaat lopen en aan het bedrijf alle verliezen van de magere jaren overlaat, dan is de fiscus, zo zeide de heer Schot, weg met de levensinhoud van de zaak en verarmt hij het werktuig.

De Regering verklaarde deze twee amendementen niet te kunnen aannemen. Vooreerst omdat de jongste belastingwetten belangrijke herschattingen toegelaten hebben met het oog op de afschrijvingen, en omdat deze herschattingen ook golden in geval van tegeldemaking.

Hierop kan evenwel geantwoord worden, dat de aangevoerde uitzonderingsbepalingen slechts golden ten bate van goederen, die *vóór* de oorlog gekocht werden.

Vervolgens bracht de Regering er tegen in, dat het ongewenst was de zeereederijen anders te behandelen dan de overige bedrijven. Ten slotte, dat het niet zeer wijs was, het belastingwezen nog ingewikkelder te maken door het invoeren van afwijkingen en uitzonderingen in verband met bijzondere wetten.

De amendementen werden in stemming gebracht en met één stem meerderheid verworpen.

L'article de « La Nation Belge » en date du 8-1-1948, sous la signature de M. Jean Colard, professeur à l'Université de Louvain, que nous avons cité au cours de ce rapport, débutait en faisant remarquer que les problèmes que pose notre marine marchande ne passionnent pas le public. On peut même soutenir, sans trop d'exagération, que celui-ci s'en désintéresse. C'est qu'en effet bien rares sont dans une population ceux qui utilisent les services de la mer. Les seuls qui y recourent fréquemment sont les exportateurs. Et ceux-ci ne voient pas de problème maritime. Grâce aux milliers de navires étrangers qui fréquentent nos ports chaque année, ils ont la possibilité d'expédier rapidement et facilement leurs marchandises dans toutes les parties du monde. Et cela leur suffit.

Et cependant, comme nous l'avons démontré plus haut, l'intérêt général du pays est largement associé au développement de la marine marchande.

C'est pourquoi votre Commission désire répondre à l'appel lancé par le Gouvernement lorsque, affirmant 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 projet qui nous est soumis ne répond peut-être pas entièrement aux espoirs et aux désirs des membres de votre Commission, mais il est l'amorce d'une politique maritime efficace et cohérente et constitue en conséquence un progrès évident sur la situation existante, c'est pourquoi votre Commission, à l'unanimité moins une abstention, vous engage à l'adopter.

Le rapport a été adopté à l'unanimité des voix.

Le Rapporteur,

Le Président,

Cte de la BARRE d'ERQUELINNES. H. DELPORT.

Het artikel in de *Nation Belge*, dd. 8 Januari 1948, van de hand van de heer Jean Collard, Professor aan de Universiteit te Leuven, dat wij in de loop van dit verslag hebben aangehaald, begon met de opmerking, dat de vraagstukken, aan onze koopvaardij verbonden, het publiek niet begeistere. Men kan zonder overdrijven zelfs volhouden dat het publiek er geen belangstelling voor heeft. Dit komt doordat zeer weinige inwoners gebruik maken van de zeediensten. De enigen, die er vaak gebruik van maken, zijn de exporteurs. En voor deze bestaan er geen vraagstuk van het zeewezen. Dank zij de duizende vreemde schepen, die jaarlijks onze havens aandoen, hebben zij gelegenheid, om hun koopwaren snel en gemakkelijk te verzenden naar alle werelddelen. En dat volstaat voor hen.

En toch is het landsbelang, zoals wij hierboven hebben aangetoond, in ruime mate betrokken bij de ontwikkeling van de koopvaardijvloot.

Daarom wenst uw Commissie te beantwoorden aan de oproep van de Regering en, door de bevestiging van de noodzakelijke wederopbouw van onze handelsvloot, haar belang als werktuig voor het herstel van handel en nijverheid en van de voorspoed van het land, de gehele natie op te wekken, om er zich voor te interesseren en er aan mede te werken.

Het hier behandelde ontwerp beantwoordt wellicht niet ten volle aan de hoop en het verlangen van uw commissieleden, maar het is een eerste stoot tot een doeltreffende en samenhangende zeevaartpolitiek en dus ook een klaarblijkelijke vooruitgang ten opzichte van de bestaande toestand. Derhalve verzoekt uw Commissie U eenstemmig, behalve een onthouding, het aan te nemen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

De Voorzitter,

Gr. de la BARRE d'ERQUELINNES. H. DELPORT.

TEXTE PRESENTE PAR LA COMMISSION.

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.

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 **que compte tenu des provisions constituées à cette fin.**

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 un 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 *a)* 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 un intérêt de 3 p.c. sur les capitaux restant dus;

d) à consentir lorsque le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres constate que l'intérêt national **exige un soutien** financier récupérable, productif ou 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;

TEKST VOORGESTELD DOOR DE COMMISSIE.

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.

EERSTE HOOFDSTUK

Doel.

Eerste Artikel.

De Minister, die met het bestuur van het Zeewezen 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 zee-sleepdiensten 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 *met inachtneming van de daarvoor aangelegde provisie.*

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

c) aan de verkrijgers van de leningen als bedoeld onder *b)* hierboven 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 een interest van 3 t.h. op de nog verschuldigde kapitalen mogen te boven gaan;

d) aan de Belgische rederijen voor de koopvaardij en de zeevisserij een rentegevende of 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 hun exploitatie;

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 1er, 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 1er 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 1er.

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.

Art. 6.

Le Fonds est alimenté par des dotations annuelles inscrites au budget extraordinaire. Le montant global de celles-ci est fixé à 2 milliards de francs.

Ces dotations seront fixées en tenant compte des possibilités budgétaires du moment et du programme d'action prévu pour l'année considérée.

En principe, leur montant permettra au Fonds de disposer chaque année d'au moins 300 millions, y compris

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 die waarborg echter maar uitwerking krachtens koninklijke besluiten waarbij hij met nieuwe schijven van 500 millioen 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.

Het Fonds wordt gestijfd door jaarlijkse dotaties, uit te trekken op de buitengewone begroting. Het globaal bedrag hiervan wordt vastgesteld op 2 milliard frank.

Deze dotaties zullen vastgesteld worden met inachtneming van de begrotingsmogelijkheden van het ogenblik en van het actie-programma voor het beschouwde jaar.

Principieel zal het Fonds door dat bedrag jaarlijks de beschikking hebben over ten minste 300 millioen, met

le reliquat des années précédentes et les sommes remboursées conformément à l'article 7 sur les opérations faites en application de l'article 1er, litt. a) et d).

Art. 7.

Les sommes provenant du remboursement des avances accordées en exécution de l'article 1er, litt. a) et d) de la présente loi, ainsi que les intérêts produits par ces avances sont versés 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 soumet au Ministre, à la fin de chaque année, un rapport sur l'ensemble des opérations effectuées dans le cadre de la présente loi. Après approbation, ce rapport est déposé sur le Bureau des Chambres avant le 1er mars de l'année suivante.

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

deux représentants du Ministre chargé de l'administration de la Marine,

un représentant du Ministre des Finances,

un représentant du Ministre ayant le rééquipement national dans ses attributions,

deux représentants des établissements de crédit,

deux représentants des organisations patronales de la marine marchande,

un représentant des organisations patronales des armateurs à la pêche,

un représentant de l'organisation professionnelle la plus représentative des officiers et marins de la marine marchande,

un représentant de l'organisation professionnelle la plus représentative des marins pêcheurs.

inbegrip van het overschot van voorgaande jaren en van de sommen die ingevolge artikel 7 betreffende de verrichtingen op grond van art. 1, litt. a) en d) terug betaald worden.

Art. 7.

De sommen, welke voortkomen van de terugbetaling van de ter uitvoering van art. 1, litt. a) en d) van deze wet verstrekte voorschotten, alsmede de interesten van deze voorschotten, worden aan het Fonds afgedragen.

HOOFDSTUK III

Inrichting en Controle.

Art. 8.

Er wordt een Technisch Comité opgericht, dat door de Directeur-generaal 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 namelijk lopen over de opportuniteit en de voorwaarden der verrichtingen, alsmede over de geboden waarborgen.

Bovendien onderwerpt het Technisch Comité op het einde van elk jaar aan de Minister een verslag over de gezamenlijke verrichtingen binnen het kader van deze wet. Na goedkeuring, wordt dit verslag vóór de 1ste Maart van het volgende jaar bij het Bureau van de Kamers ingediend.

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

twee vertegenwoordigers van de Minister, die met het bestuur van het Zeewezen belast is,

één vertegenwoordiger van de Minister van Financiën;

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

twee vertegenwoordigers van de kredietinstellingen,

twee vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties van de koopvaardij,

één vertegenwoordiger van de werkgeversorganisaties van reders voor de visserij,

één vertegenwoordiger van de meest representatieve beroepsvereniging van officieren en matrozen ter koopvaardij,

één vertegenwoordiger van de meest representatieve beroepsvereniging van de matrozen ter visserij,

un représentant de la construction maritime,

une personnalité choisie en dehors des intérêts en cause pour sa compétence particulière.

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 1er, 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 commissaire 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 assiste aux réunions du Conseil d'administration et peut prendre connaissance, sans déplacement, de tous documents relatifs à l'entreprise.

Il a pouvoir de suspendre l'exécution de toute décision ou mesure susceptible 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. Le droit de veto du Ministre doit s'exercer dans les 3 jours qui suivent la date de réception, par son commissaire, du procès-verbal relatant les décisions ou mesures en cause.

CHAPITRE IV

Dispositions diverses.

Art. 11.

L'article 30 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, est modifié comme suit :

« Art. 30. — Il est fait exception à l'article précédent en ce qui concerne les transcriptions, inscriptions, radiations ou mentions marginales effectuées par les conservateurs des hypothèques en vertu d'actes se rattachant à des opérations de crédit maritime faites sous le bénéfice de la loi du... »

Art. 12.

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

één vertegenwoordiger van de zeescheepsbouw,

één persoon, die wegens zijn bijzondere bevoegdheid buiten de betrokken belangen gekozen wordt.

Het secretariaat wordt waargenomen door een beambte 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, littera's d) en e), voorziene Staats-tussenkomenst 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 Zeewezen ressorteert. Die commissaris heeft voor opdracht toezicht uit te oefenen op het beheer van de rederij waarbij hij afgevaardigd is en bij voormelde Ministers verslag uit te brengen over dat beheer.

Hij woont de vergadering van de Raad van beheer bij en kan, zonder verplaatsing, inzage nemen van alle documenten betreffende het bedrijf.

Hij is bevoegd om de uitvoering van elke beslissing of maatregel, die de belangen van de Staat kan in 't gedrang brengen 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. Het vetorecht van de Minister moet worden uitgeoefend binnen 3 dagen na de datum waarop zijn commissaris het proces-verbaal met vermelding van de bedoelde beslissingen of maatregelen ontvangen heeft.

HOOFDSTUK IV

Verschillende Bepalingen.

Art. 11.

Artikel 30 van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten wordt gewijzigd als volgt :

« Art. 30. — Op vorig artikel wordt uitzondering » gemaakt voor de overschrijvingen, inschrijvingen, door- » halingen of randvermeldingen gedaan door hypotheek- » bewaarders krachtens akten in verband met scheeps- » kredietverrichtingen gedaan onder het voordeel der » wet van ... »

Art. 12.

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

1° Les personnes physiques de nationalité belge, domiciliées et ayant leur principal établissement dans le Royaume ou au Congo Belge.

2° 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 sociétés de personnes à responsabilité limitée des associés, dont le gérant ainsi que deux tiers au moins des associés sont Belges.

Art. 13.

La Caisse Générale d'Epargne et de Retraite est habilitée à accomplir les opérations visées sub b) de l'art. 1er.

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 1er février 1939 relative à l'organisation des crédits pour le développement des flottes marchande et de pêche et de la construction navale.

1° de natuurlijke personen van Belgische nationaliteit, metterwoon gevestigd en hebbende hun voornaamste inrichting in het Koninkrijk of in Belgisch Congo;

2° 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 twee derden van de vennoten Belg zijn.

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 verlijden.

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.

(20)

Imprimerie GRAPHICA
54, rue Auguste Lambiotte, Schaerbeek
Téléphone 15.44.00