

BELGISCHE SENAAAT SENAT DE BELGIQUE

ZITTING 1951-1952.

SESSION DE 1951-1952.

VERGADERING VAN 16 JULI 1952.

SEANCE DU 16 JUILLET 1952.

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende :

- a) herziening van de uitzonderlijke bepalingen van de besluitwet van 27 Februari 1947, houdende wijziging der koninklijke besluiten van 7 en 8 Augustus 1939 over de onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsrisico, en
- b) abattement op de terugbetaling van het bedrag der premieën voor verzekering tegen gewoon risico en oorlogsrisico, voorgeschoten door de Regie van het Zeewezen voor de tijdens de oorlog naar Groot-Brittannië uitgeweken vissersvaartuigen.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi portant :

- a) revision des dispositions exceptionnelles de l'arrêté-loi du 27 février 1947, modifiant les arrêtés royaux des 7 et 8 août 1939 sur les assurances mutuelles maritimes contre les risques de guerre, et
- b) abattement sur le remboursement des primes pour assurance contre les risques ordinaires et de guerre avancées par la Régie de la Marine pour les bâtiments de pêche évacués en Grande-Bretagne pendant la guerre.

Aanwezig : de hh. DELPORT, Voorzitter ; BRIOT, DE BLOCK, DE HAECK, Graaf de la BARRE d'ERQUE-LINNES, DEMARNEFFE, LAURENS, MEUNIER, PONTUS, USELDING, VAN ROOSBROECK, VERSIEREN, WALLAYS en DEVRIENDT, Verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

Met de koninklijke besluiten van 7 en 8 Augustus 1939, getroffen op basis van de volmachtenwet van 16 Juli 1937 (1), werden de onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsrisico ingericht en een vereniging daartoe (VOZOR) gesticht.

Het doel van de koninklijke besluiten was het behoud op het peil van 1939 van alle vervoermiddelen ter zee te verzekeren ; het aangeduid middel daartoe was het scheppen van de financiële mogelijkheden tot vervanging van de door oorlogsrisico verloren vaartuigen d.w.z. het verzekeren van deze vaartuigen voor hun volle vervangingswaarde.

(1) Artikel 1, 3^o, van deze wet machtigt de Koning de nodige maatregelen te treffen ter organisatie, coördinatie en behoud van het vervoer ter zee.

Zie :

Gedrukte Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

4 (Zitting 1950-1951) : Wetsontwerp.

48, 83, 451, 480 (Zitting 1951-1952) : Amendementen.

544 (Zitting 1951-1952) : Verslag.

545, 593 (Zitting 1951-1952) : Amendementen.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

9, 10 en 15 Juli 1952.

Gedrukt stuk van de Senaat :

474 (Zitting 1951-1952) : Ontw. door de K. der Volksw. overgemaakt.

MESDAMES, MESSIEURS.

Les arrêtés royaux des 7 et 8 août 1939, pris sur base de la loi de délégation de pouvoirs du 16 juillet 1937 (1) organisent les assurances mutuelles maritimes contre les risques de guerre et créent à cet effet une association (A.M.A.R.I.G.).

L'objet des arrêtés royaux est d'assurer le maintien à son niveau de 1939 de l'équipement du pays en moyens de transports maritimes ; le moyen tout indiqué à cette fin est la création des possibilités financières de remplacement des unités perdues, c.à.d. l'assurance des navires à leur pleine valeur de remplacement.

(1) L'article 1^{er}, 3^o, de cette loi délègue au Roi le pouvoir de prendre toutes les mesures en vue de l'organisation, de la coordination et de la conservation, en vue du temps de guerre, des moyens de transports maritimes.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

4 (Session de 1950-1951) : Projet de loi.

48, 83, 451, 480 (Session de 1951-1952) : Amendements.

544 (Session de 1951-1952) : Rapport.

545, 593 (Session de 1951-1952) : Amendements.

Annales de la Chambre des Représentants :

9, 10 et 15 juillet 1952.

Document du Sénat :

474 (Session de 1951-1952) : Projet transmis par la Ch. des Repr.

Alle zeeschepen, zowel zeesleepboten, baggermateriaal en vissersvaartuigen als koopvaardischepen, waren dus verplicht tot verzekering bij VOZOR voor hun volle vervangingswaarde.

Tot in Mei 1940 heeft VOZOR een normale werking gekend: de ontvangen premies waren voldoende om te voorzien in de vervanging van de door oorlogsrisico verloren koopvaardischepen en vissersvaartuigen.

Na 10 Mei 1940 is het gros onzer zeeschepen uitgeweken naar Engeland, waar zij opgeëist werden door de Belgische Regering om ten dienste der geallieerden te worden gesteld. Deze schepen werden tegen oorlogsrisico verzekerd en de vergoedingen uitbetaald door het Instituut voor « War Risk Insurances »; ten tijde van de oorlog was er echter geen middel tot vervanging en in 1946/1947, wanneer deze gelegenheid wel bestond, was de bouwprijs in zulke mate gestegen dat de vroeger uitbetaalde vergoedingen zeer ontoereikend waren.

Vele vissersboten zijn van uit Belgische havens blijven varen ten tijde der bezetting; zij hebben aan onze ravitaillering grote diensten bewezen. Deze vissersboten werden, hier te lande, verder verzekerd bij VOZOR en de uitbetaalde vergoedingen werden berekend op basis van de kostprijs der vervanging. Andere, in Belgische of Franse havens achtergebleven schepen (vissersboten, koopvaardischepen, sleep- en baggermateriaal) werden door de bezetter opgeëist en konden dus niet normaal verzekerd worden door VOZOR. Vele van deze schepen gingen verloren onder opeising.

De besluitwet van 27 Februari 1947 had tot doel de vervanging van alle door oorlogsrisico verloren gegane schepen mogelijk te maken.

Zij voorziet uitkering van een vergoeding gelijk aan drie maal de geschatte vooroorlogse waarde van het vaartuig; te dien tijde bereikten de kosten van nieuwbouw inderdaad ongeveer het driedubbele van de prijzen van 1939.

Een ruwe schatting van het bedrag der kosten van de voorgenomen maatregel leidde tot de gevolgtrekking dat ongeveer 1.400 miljoen zou moeten bijgepast worden om, met de middelen nog in het bezit van VOZOR en de door andere organismen reeds uitbetaalde verzekeringsvergoedingen, het volledig herstel der Belgische zeevloot mogelijk te maken. In dit bedrag van 1.400 miljoen zouden de aangesloten moeten tussenbeide komen voor ongeveer 250 miljoen, wat zou bereikt worden door het opleggen voor de duur van de verzekering, d.w.z. van 26 Augustus 1939 tot 31 December 1945, van een uitzonderlijke bijdrage van 5 t.h. per jaar, berekend op het verschil tussen het driedubbele der vooroorlogse geschatte

Tous les bâtiments de mer: remorqueurs, dragueurs, bateaux de pêche et navires marchands, étaient ainsi astreints à l'assurance obligatoire auprès de l'AMARIG pour leur pleine valeur de remplacement.

Jusqu'en mai 1940, l'AMARIG a connu un fonctionnement normal; les primes perçues étaient suffisantes pour faire face au remplacement des navires marchands et des bateaux de pêche sinistrés par faits de guerre.

Après le 10 mai 1940, le plus grand nombre de nos navires ont émigré en Angleterre où ils ont été réquisitionnés par le Gouvernement Belge pour être mis au service des alliés. Ces navires ont été assurés contre les risques de guerre à l'intervention de l'Institut pour « War Risk Insurances » et les indemnités pour la perte totale ont été liquidées par cet organisme; durant les hostilités, il n'y avait cependant guère moyen de procéder au remplacement des unités sinistrées et, en 1946/1947, lorsque cette possibilité de remplacement existait de nouveau, le coût de la construction avait augmenté dans une mesure telle que les indemnités perçues s'avéraient notoirement insuffisantes.

Durant l'occupation beaucoup de bateaux de pêche ont continué à naviguer en partant de ports belges; ils ont rendu de précieux services au ravitaillement du pays. Ces bateaux de pêche n'ont pas cessé de jouir de l'assurance AMARIG et les indemnités de perte totale étaient fixées en fonction du coût de remplacement. D'autres bâtiments (bateaux de pêche, navires marchands, remorqueurs et dragueurs), restés dans le pays ou dans les ports français, furent réquisitionnés par l'occupant et ne purent ainsi être assurés normalement par l'AMARIG. Beaucoup de ces unités se sont perdues alors qu'ils se trouvaient sous le régime de la réquisition.

L'arrêté-loi du 27 février 1947 avait pour objet de rendre possible le remplacement de tous les navires perdus par faits de guerre.

Il prévoit le service d'une indemnité égale à trois fois la valeur estimée d'avant guerre du navire; à cette époque, le prix de la construction navale était à peu de chose près le triple de celui de 1939.

Une évaluation sommaire du coût de la mesure envisagée permettait de conclure qu'il faudrait encore investir environ 1.400 millions, au delà des moyens propres de l'AMARIG et des indemnités déjà payées par d'autres organismes d'assurance, pour assurer la restauration intégrale de la flotte maritime belge. Les affiliés auraient à intervenir pour environ 250 millions dans la constitution des 1.400 millions nécessaires: cette contribution serait obtenue en leur imposant pour la durée de l'assurance, c.à.d. du 26 août 1939 au 31 décembre 1945, une participation exceptionnelle de 5 p.c. par an, calculée sur la différence entre le triple de la valeur estimée d'avant guerre du navire et les valeurs pour lesquelles ce navire avait été successivement

waarde van elk vaartuig en de waarden voor welke dit vaartuig achtereenvolgens verzekerd was geweest bij VOZOR, bij W.R.I.O. of door de bezetter.

De Staat, welke zijn waarborg aan VOZOR verleent, zou aldus tussen beide te komen hebben voor ongeveer 1.150 miljoen.

De ondervinding heeft uitgewezen dat de schattingen van 1947 niet overeenstemden met de werkelijkheid.

In plaats van 1.400 miljoen bijkomende uitgaven, heeft de heropbouw 2.200 miljoen bijvergoedingen van de VOZOR vereist, terwijl de opbrengst van de uitzonderlijke bijdrage tot 540 miljoen in plaats van 250 miljoen zou belopen.

Deze uitzonderlijke bijdrage was een zeer zware last voor de eigenaars van kleine vaartuigen, hoofdzakelijk dan nog voor de vissers.

Het huidig wetsontwerp heeft hoofdzakelijk tot doel te moeten komen aan deze toestanden. In plaats van eenvormig op 5 t.h. per jaar te worden vastgesteld, zal dit percentage maar behouden blijven voor de schepen over de 750 bruto-ton, terwijl een dalende schaal wordt ingevoerd voor de vaartuigen tussen de 750 en de 30 bruto-ton en de kleine bootjes onder de 30 bruto-ton vrijgesteld worden van elke bijdrage.

Het totaal der aldus tot stand gebrachte ontlastingen zal ongeveer 95 miljoen bedragen, waarvan er bij de 70 ten goede der vissers zullen komen.

Artikel 7 van het wetsontwerp voorziet bovendien, ten voordele van de vissers, ontslag van terugbetaling van een deel der premies welke door de Regie van het Zeewezen voor hen in Engeland werden voorgeschoten tot verzekering hunner boten tegen gewoon zeerisico. Deze ontlasting zal ongeveer 14 miljoen vertegenwoordigen.

Door de visserskringen was insgelijks de wens uitgedrukt geworden te zien overgaan tot verplichte herziening van een vrij groot aantal ontoereikend geachte verzekeringsvergoedingen.

De h. Minister van Verkeerswezen heeft gemeend zich te moeten verzetten tegen het aanvaarden van de amendementen in die zin ingediend, omdat deze amendementen strijdig waren met de techniek der verzekeringen en omdat vele der met deze amendementen bedoelde gevallen weinig interessant zijn. Hij heeft nochtans beloofd deze onder bedoelde gevallen, welke werkelijk interessant zijn, met welwillendheid opnieuw te laten herzien.

assuré auprès de l'AMARIG, auprès du W.R.I.O. ou par l'occupant.

L'Etat qui accorde sa garantie à l'AMARIG aurait eu ainsi à intervenir pour un montant de 1.150 millions environ.

L'expérience a démontré que les évaluations de 1947 ne correspondaient pas à la réalité.

Au lieu des 1.400 millions de dépenses complémentaires, il a fallu 2.200 millions de l'AMARIG pour assurer la reconstruction de la flotte, alors que le produit de la participation exceptionnelle pourrait atteindre 540 millions au lieu de 250 millions.

La charge de la participation exceptionnelle a pesé très lourdement sur les armateurs des petits bâtiments, notamment sur les propriétaires de bateaux de pêche.

Le présent projet de loi a principalement pour objet de remédier à ces situations. Au lieu de continuer à fixer la participation exceptionnelle au taux uniforme de 5 p.c. par an, on ne maintiendra ce taux que pour les unités d'une jauge brute supérieure à 750 tonnes; une échelle dégressive est introduite pour les navires de moins de 750 et de plus de 30 tonnes de jauge brute, alors que les petits bateaux de moins de 30 tonnes de jauge brute sont exonérés du paiement de toute participation.

Le total des dégrèvements ainsi obtenus se monte à environ 95 millions, dont près de 70 millions en faveur des pêcheurs.

L'article 7 du projet de loi prévoit encore, en faveur des pêcheurs, l'exonération du remboursement d'une partie des primes que la Régie de la Marine a avancées en Angleterre pour la couverture de leurs bateaux contre les risques ordinaires de la navigation. Cette exonération représentera environ 14 millions.

Les milieux de pêcheurs avaient également exprimé le désir de voir procéder à une révision automatique d'un nombre assez considérable d'indemnités jugées insuffisantes.

M. le Ministre des Communications a estimé devoir repousser les amendements introduits en ce sens, parce que ces amendements étaient incompatibles avec la technique de l'assurance et que nombre des cas qu'ils visaient étaient peu intéressants. Il a cependant promis de faire procéder à une révision bienveillante de ceux des cas visés qui seraient vraiment intéressants.

Het wetsontwerp werd met eenparigheid van stemmen goedgekeurd.

Dit verslag werd met algemeenschap van stemmen aanvaard.

De Verslaggever,
M. DEVRIENDT.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité des voix.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
M. DEVRIENDT.

Le Président,
H. DELPORT.