

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

28 JULI 1948.

28 JUILLET 1948.

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.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN ⁽¹⁾, UITGEBRACHT
DOOR DE HEER VAES.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

In de maand October 1947, legde de heer Minister van Verkeerswezen aan de Ministerraad een wetsontwerp voor tot oprichting van een Fonds voor het Uitreken en het Aanbouwen van Zeeschepen.

Dit ontwerp werd met begrijpelijk ongeduld tegemoet gezien door allen die zich om het vraagstuk van de koopvaardij in België bezorgd maakten.

Niet alleen had onze koopvaardijvloot in de loop van de jongste oorlog zeer gevoelige verliezen geleden en moest onze tonnemaat van vóór 1940 dringend hersteld worden maar, onmiddellijk na de vijandelijkheden, werd ons een enige en werkelijk buitengewone kans geboden om onze marine aanzienlijk uit te breiden, door een deel terug te nemen van de plaats die door het wegvallen van de Duitse, Italiaanse en Japanse vloeten werd opengelaten.

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie: de heer Marck, onder-voorzitter; de heren Clerckx, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Vaes, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme. — Anseele, De Bruyn, Debunne, De Kinder, Fromont, Grégoire (Marcel-H.), Hens, Samyn. — Frère, Van den Bergh (Félix). — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie:

622 : Wetsontwerp.

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.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA
COMMISSION DES COMMUNICATIONS ⁽¹⁾
PAR M. VAES.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au mois d'octobre 1947, M. le Ministre des Communications soumettait au Conseil des Ministres un projet de loi créant un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

Ce projet était attendu avec une impatience bien compréhensible par tous ceux que préoccupait le problème de la Marine marchande en Belgique.

Non seulement notre flotte marchande avait subi des pertes très sensibles au cours de la dernière guerre et il était urgent de reconstituer notre tonnage d'avant 1940, mais, au lendemain des hostilités une occasion unique et réellement providentielle se présentait à nous de développer substantiellement notre marine en reprenant une part dans la place laissée vide par la disparition des pavillons allemands, italiens et japonais.

⁽¹⁾ Composition de la Commission: M. Marck, vice-président; MM. Clerckx, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Vaes, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme. — Anseele, De Bruyn, Debunne, De Kinder, Fromont, Grégoire (Marcel-H.), Hens, Samyn. — Frère, Van den Bergh (Félix). — Demuyter, Van Glabbeke.

Votr:

622 : Projet de loi.

H.

Om dit te doen, moest men echter snel tewerk gaan, want de andere zeevarende mogelijkheden streefden natuurlijk hetzelfde doel na.

Welnu, de Regering beschikte in zake kredieten slechts over het maximumbedrag van 375 miljoen, toegelaten door de wet van 1 Februari 1939, bedrag dat bespottelijk geworden is in een tijd waarin een schip van 10,000 ton 80 à 100 miljoen frank kost. Men zag dan ook met ongeduld in scheepvaartkringen toe, dat kostbare maanden en zelfs jaren voorbijgingen, zonder dat de maatregelen een lastbare vorm aannamen, die in aller ogen onontbeerlijk waren om de ontwikkeling van 's lands tonnemaat in de hand te werken en tot stand te brengen en haar toe te laten, zij het in bescheiden mate, de plaats in te nemen van de uitgeschakelde vijandelijke vlaggen.

Niettegenstaande de laattijdige indiening er van, wekte het ontwerp dat in het najaar van 1947 aan de Ministerraad werd voorgelegd in scheepvaartkringen grote belangstelling. Een golf van hoopvolle verwachting doorvoer een gebied, waar men traditioneel tot dan toe slechts perioden van lusteloosheid en onverschilligheid had gekend, destijds onderbroken door sporadische pogingen van hulpverlening of steun, over het algemeen zonder logisch en methodisch optreden.

Het ontwerp tot oprichting van een Fonds voor de Scheepvaart bevatte een nieuw element, nl. een element van bestendigheid en van continuïteit. Er was een jaarlijkse dotatie van 300 miljoen frank voorzien, gedurende 10 jaar. Aldus werd de onzekerheid, die ieder jaar opnieuw voorkwam bij de stemming over de begrotingswetten, geweerd. Eindelijk, dank zij een verstandig initiatief van de Regering, nam een samenhangende politiek van steunverlening aan 's lands rederijwezen vorm aan. De bestaande reders, die jammer genoeg niet talrijk genoeg, maar bedrijvig en bevoegd zijn, zouden plannen tot uitbreiding van hun vloten kunnen opmaken; zij zouden voortaan de oprichting van nieuwe lijnen kunnen overwegen, over een lange periode een programma van geordende aanbouw en methodische vernieuwing van de verouderde tonnemaat voorzien, en dit zonder in hun pogingen te worden gehinderd door de vrees voor crisisperioden, die op dat gebied zo rampspoedig zijn. Wat de nieuwe rederijen betreft, waarvan de oprichting onontbeerlijk is om een systematische ontwikkeling van onze koopvaardij tot stand te brengen, zou het Fonds voor de Scheepvaart eindelijk de prikkel zijn, waardoor de initiatieven die elkander zoeken hun pogingen zouden kunnen samenbinden.

Uit de debatten in de Senaat is gebleken, dat het in het Departement van Verkeerswezen opgemaakte ontwerp door de filter van een beperkt ministerieel comité is gegaan; waaruit het in sommige van zijn belangrijkste beschikkingen verminkt, is uitgekomen.

Mais pour ce faire il fallait aller vite, car les autres nations maritimes avaient évidemment le même objectif.

Or, le Gouvernement ne disposait en fait de crédits que du plafond de 375 millions autorisé par la loi du 1^{er} février 1939, plafond devenu dérisoire à une époque où un navire de 10,000 tonnes coûte entre 80 et 100 millions de francs. Aussi s'impatientait-on légitimement dans les milieux maritimes de voir s'écouler des mois, voire des années précieuses, sans que prennent corps les mesures qui, aux yeux de tous, étaient indispensables pour promouvoir, encourager et réaliser le développement de notre tonnage national et lui permettre de se substituer, fût-ce modestement, aux pavillons ennemis éliminés.

Malgré son retard, le projet de loi soumis au Conseil des Ministres en automne 1947 suscita dans les milieux maritimes un grand intérêt. Un souffle d'espoir passait dans un domaine où traditionnellement on n'avait connu jusqu'ici que des périodes de léthargie et d'indifférence, entrecoupées à l'époque des crises aiguës, de tentatives sporadiques d'assistance ou de soutien, dénuées généralement d'esprit de suite et de méthode.

Le projet de création d'un Fonds de la Marine contenait un élément nouveau, à savoir un élément de permanence et de continuité. Une dotation annuelle de 300 millions de francs était assurée pendant 10 ans. Les aléas chaque année renouvelés du vote des lois budgétaires se trouvaient ainsi écartés. Enfin, grâce à une initiative gouvernementale intelligente, une politique cohérente de soutien de l'armement national se dessinait. Les armateurs existants, trop peu nombreux, hélas, mais actifs et expérimentés, allaient pouvoir établir des plans d'accroissement de leurs flottes; ils pourraient dorénavant envisager la création de lignes nouvelles, prévoir, échelonné sur une période étendue, un programme de construction ordonné et de renouvellement méthodique du tonnage démodé, et cela sans être handicapés dans leurs efforts par la crainte des périodes de crises si désastreuses en ce domaine. Quant aux armements nouveaux dont la création est indispensable pour réaliser un développement systématique de notre marine marchande, le Fonds de la Marine serait enfin le stimulant permettant aux initiatives que se cherchent, de concrétiser leurs efforts.

Les débats au Sénat ont révélé que le projet élaboré au Département des Communications fut passé au filtre d'un comité ministériel restreint, d'où il sortit amputé de certaines de ses dispositions essentielles.

Dit ontwerp, aldus verminkt, werd op het bureau van de Senaat ingediend op 3 December 1947 (n° 36, zittingsjaar 1947-1948).

In de eerste plaats, werden de jaarlijkse 10 dotatiën van 300 miljoen, die in hun geheel kredieten uitmaakten van 3 milliard, verdeeld over 10 jaren, verminderd tot 2 milliard, met jaarlijkse dotatie van 200 miljoen. Bovendien, werden alle beschikkingen van fiskale aard, waarvan in de oorspronkelijke memorie van toelichting terecht werd gezegd, dat zij een essentieel bestanddeel van het ontwerp uitmaken, met één pennetrek geschrapt en verdwenen zij uit de oorspronkelijke tekst.

Alhoewel merklijk beknot, bleef het ontwerp betreffende het Fonds voor de Scheepvaart een gelukkig initiatief en eiste het vóór alles een spoedige oplossing. In de mededingende zeevarende landen, hielden de Regeringen zich niet op bij procedureverwikkelingen. Zij moedigden sedert de bevrijding, door alle praktische en doeltreffende middelen, de wedersamenstelling van hun vloten aan. Overigens, daar de naoorlogse jaren natuurlijk voor de Scheepvaart de voorspoedigste zijn — gebrek aan vervoermiddelen en overvloed van te vervoeren waren — strekten de pogingen van die landen er toe, zo veel mogelijk voordeel te halen uit de beste jaren, waarop onvermijdelijk een periode van inzinking van de vrachten zou volgen.

Eén vraag bleef dus van overwegend belang : zou ons Fonds voor de Scheepvaart slechts gereed zijn om te werken, zodra de jaren van voorspoed voorbij zijn en het Duitse verkeer door anderen wordt overgenomen?

De Commissie voor het Verkeerswezen van de Senaat had, helaas, nagenoeg zes maanden nodig om het ontwerp te bespreken en het bleef nog een maand in de Senaat, vooraleer het werd goedgekeurd.

Tijdens de besprekingen waaraan het werd onderworpen, onderging het ontwerp enkele wijzigingen aangaande detailkwesties; daarentegen, ingevolge door de Regering zelf ingediende amendementen, onderging het in artikel 6 een nieuwe wijziging, waarvan de ernst niet kan onderschat worden.

Terwijl het globaal bedrag van het Fonds in de door de Senaat aangenomen tekst vastgesteld blijft op 2 milliard frank, worden geen waarborgen meer verstrekt aangaande het bedrag van de jaarlijkse dotatiën die o.m. zullen vastgesteld worden met inachtneming van de bestaande budgetaire mogelijkheden. Kortom, het element van bestendigheid en continuïteit dreigt de plaats te ruimen voor onbestendigheid en willekeur.

Het ontwerp was nauwelijks in de Senaat goedgekeurd, toen de Kamercommissie voor het Verkeerswezen er op stond de bespreking er van aan te vatten. Zij heeft ingezien, dat het van overwegend belang was de kostbare tijd die tot dusver verloren ging enigszins in te halen en zij heeft geen pogingen willen onverlet laten om dat doel te bereiken.

**

C'est ce projet ainsi mutilé qui fut déposé sur le bureau du Sénat le 3 décembre 1947 (n° 36, session 1947-1948).

Tout d'abord les 10 dotations annuelles de 300 millions, constituant un ensemble de crédits de 3 milliards répartis sur 10 années, se voyaient réduites à 2 milliards avec dotations annuelles de 200 millions. De plus, toutes les dispositions d'ordre fiscal, dont l'exposé des motifs originaux déclarait à juste titre qu'elles constituaient un élément essentiel du projet, étaient biffées d'un simple trait de plume et disparaissaient du texte primitif.

Quoique singulièrement diminué, le projet de Fonds de la Marine restait une initiative heureuse et appelait avant tout une solution rapide. Dans les pays maritimes concurrents, les gouvernements ne s'embarassaient pas de complications de procédure. Ils encourageaient depuis la libération par tous moyens pratiques et efficaces la reconstitution de leurs flottes. Au demeurant, les années de l'après-guerre étant évidemment des années de grande prospérité pour la marine — pénurie de transport et abondance de denrées à transporter — les efforts de ces pays tendaient à profiter au maximum des plus belles années auxquelles succéderait inévitablement une période d'affaissement des frets.

Une question restait donc brûlante : Notre Fonds de la Marine ne serait-il prêt à fonctionner qu'une fois les années de prospérité passées et le trafic allemand repris par d'autres ?

Il fallut, hélas, à la Commission des Communications du Sénat près de six mois pour en discuter et un mois de plus au Sénat pour voter le projet.

Au cours des délibérations auxquelles il fut soumis, le projet reçut quelques améliorations sur des points de détail; par contre, à la suite d'amendements déposés par le Gouvernement lui-même, le projet subissait à l'article 6 un nouveau remaniement dont la gravité ne saurait être sous-estimée.

Si dans le texte voté par le Sénat le montant global du Fonds reste fixé à 2 milliards de francs, il n'est plus donné de garanties en ce qui concerne le montant des dotations annuelles qui seront fixées en tenant compte notamment des possibilités budgétaires du moment. Bref, l'élément de permanence et de continuité menace de faire place à la précarité et à l'arbitraire.

A peine le projet était-il voté au Sénat que la Commission des Communications de la Chambre a tenu à en amorcer la discussion. La Commission a compris l'importance capitale qu'il y avait de regagner quelque peu le temps si précieux perdu jusqu'à présent et elle n'a voulu épargner aucune peine pour atteindre cet objectif.

**

Het verslag van graaf de la Barre d'Erquelinnes herinnert in grote trekken aan de dringende redenen die voor de uitbreiding van onze koopvaardijvloot pleiten. Het bevat, daarenboven, een uitmuntende ontleding van de voornaamste bepalingen der wet. Het blijkt dan ook overbodig in dit verslag weer te geven, wat in het verslag van de Senaat op voortreffelijke wijze wordt uiteengezet. Van haar kant, had de memorie van toelichting van het wetsontwerp de tastbare economische voordelen, die dergelijke uitbreiding aan het Land zou kunnen verschaffen, zeer duidelijk in het licht gesteld. Laten wij ze beknopt weergeven :

De koopvaardijvloot, uitvloeisel en machtige steun van de pogingen die wij in 't werk moeten stellen om naar de nieuwe afzetgebieden te zoeken, die nodig zullen zijn om de toeneming van onze nijverheidsproductie op te sloppen. De koopvaardijvloot, bron van veelvuldige werkzaamheden, zal ons in staat stellen werk te verschaffen aan talrijke werkrachten : zeelieden en landpersoneel van de rederijen, werklieden en meesterspersoneel in de scheepsbouw-werven en alle daarmede verband houdende nijverheidslakken.

De koopvaardijvloot, ruggegraat van onze havens en, onrechtstreeks, van allerlei ambachten en neringen die er hun levenskracht uit putten.

De koopvaardijvloot, radikaal geneesmiddel tegen het onbedachte uitgeven van harde deviezen, die met astronomische hoeveelheden aan buitenlandse rederijen worden betaald voor het vervoer van onze in- en uitvoer.

De bewijskracht van de cijfers stelt deze beschouwingen in het volle licht : tonnage van België, op 1 September 1939 : 91 schepen met een tonnemaat van 359,500 bruto-ton; op 10 Mei 1940 : 101 schepen met een tonnemaat van 422,949 bruto-ton; op het einde van de vijandelijkheden : 38 schepen met een tonnemaat van 111,552 bruto-ton; thans : 97 schepen met een tonnemaat van 396,274 bruto-ton.

Vergelijken wij deze cijfers met die van de andere Europese zeemogendheden van middelbaar belang : Denemarken in 1939 : 1,112,000 bruto-ton; Zweden : 1,520,000 bruto-ton; Noorwegen : 4,513,000 bruto-ton; Nederland : 2,913,265 bruto-ton.

België, dat als economische mogendheid de zesde plaats in de wereld inneemt, beschikt zodus slechts over een tonnage die gelijk staat met 0.6 t.h. van de wereldtonnage.

Voor het verkeer van de haven van Antwerpen zijn de cijfers nog meer betekenisvol. Er is geen wereldhaven van enig belang of de nationale vlag staat neemt er een vooraanstaande plaats in de statistieken voor de in- en uitvarende schepen en tonnage. Antwerpen is praktisch de enige uitzondering. Onze nationale vlag neemt slechts voor 4.8 t.h. deel aan het zeeverkeer van de Havenstad.

Le rapport du comte de la Barre d'Erquelinnes rappelle dans ses grandes lignes les raisons majeures qui militent en faveur d'un développement de notre marine marchande. Il contient, en outre, une excellente analyse des principales dispositions de la loi. Aussi paraît-il superflu de reproduire dans ce rapport ce qui se trouve énoncé de manière parfaite dans le rapport au Sénat. De son côté l'exposé des motifs du projet de loi avait, lui aussi, mis en lumière avec beaucoup de clarté les avantages économiques substantiels que pareil développement serait susceptible de procurer au pays. Rappelons-les brièvement :

La marine marchande, corollaire et puissant soutien des efforts qui s'imposent à nous dans la recherche des nouveaux débouchés qui seront nécessaires pour absorber l'accroissement de notre production industrielle. La marine marchande, source d'activités multiples permettant d'occuper une main-d'œuvre importante, marins et personnel de terre des armements, ouvriers et personnel de maîtrise dans les chantiers de construction et toutes les industries connexes.

La marine marchande, épine dorsale de nos ports et, par répercussion, des métiers et négoce de tous genres qui y puisent leur vitalité.

La marine marchande, remède radical contre les sorties inconsidérées de devises fortes payées en quantité astronomique à des armements étrangers pour le transport de nos importations et de nos exportations.

Le langage suggestif des chiffres illustre parfaitement l'énoncé de ces considérations : Tonnage de la Belgique au 1^{er} septembre 1939 : 91 navires jaugeant 359,500 tonneaux; au 10 mai 1940 : 101 navires jaugeant 422,949 tonneaux; à la fin des hostilités : 38 navires jaugeant 111,552 tonneaux; à ce jour : 97 navires jaugeant 396,274 tonneaux.

Comparons ces chiffres à ceux des autres nations maritimes européennes d'importance moyenne : Danemark en 1939 : 1,112,000 T.B.; Suède : 1,520,000 T.B.; Norvège : 4,513,000 T.B.; Pays-Bas : 2,913,265 T.B.

Ainsi donc la Belgique, qui occupe la sixième place comme puissance économique dans le monde, ne dispose que d'un tonnage équivalent à 0.6 % du tonnage mondial.

Dans le trafic du port d'Anvers, les chiffres sont encore plus éloquentes. Il n'est pas un port mondial de quelque importance où le pavillon national n'occupe pas une place de choix dans les statistiques d'entrée et de sortie des navires et du tonnage. Anvers fait seule pratiquement exception. Notre pavillon national n'intervient que pour 4.8 % dans le trafic maritime de la Métropole.

En als wij het aan buitenlandse rederijen uitbetaalde vrachtlloon ontleden, komt de financiële weerslag van het probleem ten volle tot uiting : de tonnage van de door de Belgische economische zendingen van December 1944 tot December 1947 ingevoerde producten heeft 10 miljoen 274 duizend ton bereikt. Het vervoer er van werd door 4,166 schepen met een tonnemaat van circa 14 miljoen Moorsom-ton verzekerd.

Dit indrukwekkend totaal behelsde slechts 662 Belgische schepen met een tonnemaat van een weinig meer dan 2 miljoen bruto-ton; 24 buitenlandse vlaggen hebben het overschot onder elkaar verdeeld. De betaling van het vrachtlloon geschiedde in dollar en pond-sterling ten belope van 99 t.h.; de U.S.A.- en Canadese dollar alleen namen deel ten bedrage van 80 t.h. in de uitgaven in buitenlandse deviezen.

Het totaal bedrag van het vrachtlloon, dat aan de buitenlandse rederijen in harde deviezen betaald werden, alleen voor het vervoer der door onze Economische Zendingen gekochte producten, beloopt 6,6 milliard frank in drie jaar, op een gezamenlijk vrachtlloon van ongeveer 8 milliard.

Welu, de 10 miljoen-ton die door de Zendingen werden ingevoerd, maken slechts één derde van het Antwerps zeeverkeer uit, zodat men het vrachtlloon dat aan buitenlandse rederijen sedert de bevrijding uitbetaald werd voor het vervoer der Belgische in- en uitvoerproducten langs de haven van Antwerpen, op circa 22,5 milliard frank mag berekenen. Als men er volledigheidshalve de doorvoer en de tonnage der andere Belgische havens aan toe voegt, mag men zeggen, dat ons zeevervoer op buitenlandse schepen in drie jaar aan het Land 30 milliard frank heeft gekost, die uit onze voorraad harde deviezen werden geput.

Voor de eerste maal in België schijnt de Regering te hebben ingezien, hoe nadelig die paradoxale verhouding tussen de zwakheid van onze koopvaardijvloot en de door het land nagestreefde politiek van handels- en nijverheidsuitbreiding dreigt te worden. Ten einde die toestand te verhelpen, werd het ontwerp tot instelling van een Fonds voor de Zeevaart uitgedacht; doel er van is de huidige tonnage van de vloot te verdubbelen dank zij een aanhoudende en geordende krachtsinspanning die zich over 10 jaar uitstrekt.

Dit is vanzelfsprekend slechts een clappe, want zelfs met een vloot van 800,000 bruto-ton zal België nog op verre na niet de tonnage hebben die met zijn economische positie in de wereld zou overeenstemmen. Het moet nochtans dadelijk gezegd dat, indien bedoeld programma wordt doorgevoerd, het reeds een gelukkig, zoniet onverhoopt resultaat zou uitmaken. Want veel andere factoren, die in de grote landen het succes van de zeevaart uitmaken, ontbreken nog volkomen bij ons. De Belgische bevolking hecht maar weinig belang aan de zeeaanlegenheden; de maritieme vraagstukken maken haar niet

Et lorsque nous analysons les chiffres des frets payés aux armements étrangers, l'incidence financière du problème apparaît dans toute son ampleur : le tonnage des produits importés par les missions économiques belges de décembre 1944 à décembre 1947 a atteint 10 millions 274 mille tonnes. Leur transport fut assuré par 4,166 navires jaugeant près de 14 millions de tonneaux Moorsom.

Cet impressionnant total ne comprenait que 662 navires belges d'une jauge d'un peu plus de 2 millions de tonneaux; 24 pavillons étrangers se sont partagé le surplus. Le paiement des frets s'est effectué en dollars et en livres sterling à concurrence de 99 %; les dollars U.S.A. et canadien interviennent à eux seuls pour 80 % des décaissements en devises étrangères.

Le montant total des frets payés en devises fortes aux armements étrangers pour le seul transport des produits achetés par nos missions économiques atteint 6.6 milliards de francs en trois ans sur un total de frets d'environ 8 milliards.

Or, les 10 millions de tonnes importées par les missions ne représentent que le tiers du trafic maritime d'Anvers, de sorte qu'on peut chiffrer à près de 22.5 milliards de francs les frets maritimes payés à des armements étrangers depuis la libération pour le transport des importations et exportations belges par le port d'Anvers. En y ajoutant, pour être complet, le trafic de transit et le tonnage des autres ports belges on peut affirmer que nos transports maritimes par navires étrangers ont coûté au pays, en trois ans, 30 milliards de francs prélevés sur nos ressources en devises fortes.

Pour la première fois en Belgique le Gouvernement semble avoir compris à quel point ce rapport paradoxal entre la faiblesse de notre marine marchande et la politique d'expansion commerciale et industrielle que poursuit le pays menace d'être préjudiciable. Et c'est pour remédier à cette situation que le projet de Fonds de la Marine a été conçu : son objectif est de doubler le tonnage actuel de la flotte par un effort soutenu, coordonné, prolongé pendant 10 années.

Ce n'est là évidemment qu'une étape car même avec une flotte de 800,000 T.B. la Belgique n'aura pas encore, et de loin, le tonnage que justifierait sa place économique dans le monde. Disons cependant tout de suite très franchement que si ce programme se réalise, ce sera déjà un résultat heureux, sinon inespéré. Car bien d'autres facteurs, qui dans les grands pays maritimes font le succès de la marine, sont encore complètement défaut chez nous. La population belge ne s'intéresse que fort peu aux choses de la mer; les problèmes maritimes ne la passionnent pas. L'évolution de notre histoire nationale au cours

geestdriftig. Zulks is grotendeels te wijten aan de ontwikkeling van onze nationale geschiedenis in de loop van de jongste eeuwen, maar het ontbreken van een traditie op dat gebied mag toch geen reden zijn, om onze opvattingen in dit opzicht niet te herzien. De economische vereisten dienen het gebrek aan spontaneïteit aan te vullen en waar de natuurlijke trek ontbreekt moeten wij aan het Land leren, dat het nationaal belang gebiedt belang te stellen in de zeevaart.

Evenmin heerst er vertrouwen in de middelen van het kapitaal, waar het rederijbedrijf een proefmingsgebied blijft, dat wantrouwen wekt omdat men het onvoldoende kent. Ook daar moet het klimaat veranderen.

Het feit, dat de invoer van een land zoals Noorwegen in October 1947 18 miljoen pond-sterling beliep, waarvan 5 miljoen, zegge meer dan het vierde, aan de aankoop van schepen werden besteed, en het feit dat, van 1 Januari tot 31 October 1947, zegge in 10 maanden, Noorwegen 33 miljoen-pond-sterling, zegge nagenoeg 6 milliard frank aan het aankopen van handelsschepen heeft besteed, is eenvoudig verbluffend.

De Noorse vloot heeft, in 1947, een netto-opbrengst van 40 miljoen pond-sterling of 7 milliard Belgische frank aan het land opgeleverd.

Laten wij hopen dat de kringen van het kapitaal, wanneer zij die veelbetekenende cijfers zullen begrepen hebben, de middelen waarover zij beschikken in ruime mate zullen beleggen in een nijverheid die zo klaarblijkelijk renderend en uiteraard zo nuttig is voor het land.

*
**

Er zijn, overigens, andere redenen die ons moeten aanzetten om onze koopvaardij uit te breiden. Alhoewel de economische ontwikkeling van de wereld ons opmerksaam moet maken op de vraagstukken van de deviezen en de betalingsbalansen, mag de politieke ontwikkeling ons niet onverschillig laten ten opzichte van het even gewichtig aspect van de zelfstandigheid van 's Lands bevoorrading in zake onontbeerlijke koopwaren.

Hoe zou men, nu wereldschokkende gebeurtenissen en ondoordringbare wanden tussen de producerende mogendheden plotseling schaarste aan onontbeerlijke grondstoffen dreigen te verwekken, niet het gevaar inzien, voor een nijverheidsland als het onze, niet onder zijn eigen vlag alleen 's Lands bevoorrading te kunnen verzekeren? En dit geldt zowel in vredes- als in oorlogstijd.

Laten wij, b.v., bedenken dat het Belgisch verbruik van petroleumproducten, voor het jaar 1947, 1,700,000 ton bedroeg, dat dit verbruik, in 1948, 2,000,000 ton zal te boven gaan en, in 1951, normaal meer dan 2,300,000 ton zal belopen.

Zelfs met inachtneming van de petroleumschepen, die voor rekening van Belgische rederijen werden

des derniers siècles en est cause pour une bonne part, mais ce n'est pas parce que la tradition fait défaut chez nous en cette matière qu'il faudrait renoncer à corriger notre mentalité. Les nécessités économiques doivent suppléer à l'absence de spontanéité et là où manque l'attraction naturelle, apprenons au pays que l'intérêt national commande de s'intéresser à la marine.

La confiance de même n'existe pas encore dans les milieux du capital où l'industrie de l'armement reste un terrain d'expérience dont on se méfie parce qu'on le connaît mal. Là aussi le climat doit changer.

Lorsqu'on voit que dans un pays comme la Norvège les importations se sont élevées en octobre 1947 à 18 millions de livres, dont 5 millions, soit plus du quart, furent consacrés à l'achat de navires et que du 1^{er} janvier au 31 octobre de l'année 1947, soit en dix mois de temps, la Norvège a consacré 33 millions de livres sterling, soit près de 6 milliards de francs, à l'acquisition de navires marchands, on reste rêveur.

La flotte norvégienne a rapporté au pays en 1947 un revenu net de 40 millions de livres ou 7 milliards de francs belges.

Le jour où les milieux du capital auront compris ce langage éloquent des chiffres, souhaitons qu'ils sauront investir largement les moyens dont ils disposent dans une industrie aussi manifestement viable et aussi intrinsèquement utile au pays.

*
**

Il est d'ailleurs d'autres motifs qui doivent nous inciter à développer notre marine marchande. Si l'évolution économique du monde doit nous rendre attentifs aux problèmes des devises et des balances de paiement, l'évolution politique ne peut nous laisser indifférents devant l'aspect tout aussi essentiel de l'autonomie du ravitaillement du pays en denrées de première nécessité.

A une époque où les bouleversements mondiaux et les cloisons étanches entre les puissances productrices menacent de provoquer à l'improviste des pénuries de matières premières vitales, comment ne pas voir le danger pour un pays aussi industriel que le notre de ne pouvoir par son seul pavillon assurer le ravitaillement du pays? Et cela est vrai en temps de paix comme en temps de guerre.

Songons par exemple que la consommation belge en produits du pétrole pour l'année 1947 s'est élevée à 1,700,000 tonnes, que cette consommation dépassera en 1948 2,000,000 de tonnes et atteindra normalement en 1951 plus de 2,300,000 tonnes.

Même en tenant compte des pétroliers commandés pour compte d'armements belges, nous ne pouvons

besteld, moge, n wij niet verwachten, dat wij over twee jaar met onze schepen meer dan 50 t.h. van 's Lands verbruik zullen kunnen vervoeren. Daar ligt een ernstig gevaar, dat niemand zal ontgaan. De zelfstandigheid van het vervoer op dit gebied is een factor van veiligheid van overwegend belang.

*
**

Opdat de voorgenomen krachtsinspanning echter met succes zou worden bekroond, dient zij te worden volgehouden. Dit werd in het Regeringsontwerp begrepen. In de memorie van toelichting, wordt herinnerd aan het feit dat de tussenkoms van de Regering, derhalve, niet van dag tot dag zal kunnen geschieden en niet zal blijven blootstaan aan de ieder jaar opnieuw voorkomende onzekerheid bij de stemming over de begrotingswetten.

De kenmerken van het program moeten, zoals de Regering zelf zich uitdrukt, bestendigheid en continuïteit zijn. Het zal zich niet schikken naar de gewone middelen der financiering, d.w.z. het ter beschikking stellen van achtereenvolgende begrotingskredieten, waarvan de hernieuwing of de herhaling bepaald wordt door de jaarlijkse stemming van de Wetgevende macht.

In 't begin van dit verslag, hebben wij er in het kort op gewezen, dat de wijzigingen die het oorspronkelijk Regeringsontwerp heeft ondergaan de kenmerken van bestendigheid en continuïteit er van merkkelijk hadden beperkt.

In artikel 6, wordt het globaal bedrag der jaarlijkse dotatiën vastgesteld op 2 milliard frank. Terwijl de jaarlijkse dotatiën echter oorspronkelijk onvoorwaardelijk waren vastgesteld op 300 miljoen, zegt de huidige tekst, dat : « principieel het Fonds door dat bedrag jaarlijks de beschikking hebben zal over ten minste 300 miljoen ». De uitdrukking « principieel » wijst er op, dat van die regel zal kunnen afgeweken worden. Die afwijkingen vloeien, overigens, voort uit alinea 2 van artikel 6, waarin bepaald wordt dat de dotatiën zullen vastgesteld worden met inachtneming van de begrotingsmogelijkheden van het ogenblik en van het actie-program van het betrokken jaar. Bij de bespreking in de Senaat, werd een amendement ingediend door de heer Schot en in eerste lezing aangenomen; het werd in tweede lezing ingetrokken, in verband met het uitdrukkelijk verzet van de Regering.

Een gelijkaardig amendement werd ingediend in de Kamercommissie en gaf aanleiding tot een lange bespreking. Dit amendement luidde als volgt :

Alinea 2 weglaten.

Alinea 3 doen luiden als volgt :

« Het Fonds zal door het bedrag der jaarlijkse dotatiën jaarlijks de beschikking hebben over ten

pas escompter pouvoir transporter d'ici deux ans par nos navires plus de 50 % de la consommation du pays. C'est là un danger grave qui n'échappera à personne. L'autonomie de transport en ce domaine est un facteur de sécurité vital.

*
**

Mais pour que l'effort envisagé puisse être couronné de succès, il faut avant tout qu'il s'agisse d'un effort soutenu. Le projet gouvernemental l'a compris. L'exposé des motifs rappelle que l'intervention gouvernementale ne pourra donc s'exercer au jour le jour et demeurer sujette aux aléas annuellement renouvelés du vote des lois budgétaires.

Les caractéristiques du programme doivent être, ainsi s'exprime le Gouvernement lui-même : la permanence et la continuité. Il ne s'accommodera pas des voies ordinaires du financement, c'est-à-dire de la mise à disposition de crédits budgétaires successifs dont le renouvellement ou la répétition est conditionné par le vote annuel de la Législature.

Au début de ce rapport, nous avons sommairement souligné que les modifications subies par le projet gouvernemental primitif avaient singulièrement amenuisé ses caractéristiques de permanence et de continuité.

L'article 6 actuel fixe le montant global des dotations annuelles à 2 milliards de francs. Mais alors qu'originellement les dotations annuelles étaient inconditionnellement de 300 millions, le texte actuel renseigne qu'« en principe le montant des dotations permettra au Fonds de disposer chaque année d'au moins 300 millions ». L'expression « en principe » implique qu'il pourra être dérogé à la règle. Ces dérogations résultent d'ailleurs de l'alinéa 2 de l'article 6, où l'on précise que les dotations seront fixées en tenant compte des possibilités budgétaires du moment et du programme d'action prévu pour l'année considérée. Lors de la discussion au Sénat, un amendement fut déposé par M. Schot et voté en première lecture; il fut retiré en deuxième lecture en présence de l'opposition formelle du Gouvernement.

Un amendement similaire fut reproduit à la Commission de la Chambre et donna lieu à une discussion prolongée. Cet amendement était rédigé, comme suit :

Supprimer l'alinéa 2

Libeller l'alinéa 3 comme suit :

« Le montant des dotations annuelles permettra au Fonds de disposer chaque année de 300 millions de

minste 300 miljoen, met inbegrip van het overschot van voorgaande jaren en van de sommen die ingevolge artikel 7 betreffende de verrichtingen op grond van artikel één, littera's *a* en *d*, terugbetaald worden.

» Nochtans, op eensluidend advies van het Technisch Comité waarvan hieronder sprake, kan een jaarlijkse dotatie geheel of ten dele op een volgend dienstjaar worden overgebracht. »

Het bleek spoedig dat dit amendement, bestemd om het bedrag van de jaarlijkse dotatie van 300 miljoen te verzekeren, de instemming van de Commissie wegdroeg. Zoals in de Senaat, stuitte het echter op het onvermurwbaar verzet van de Regering. Het werd, derhalve, ingetrokken om de onmiddellijke goedkeuring van de wet niet in gevaar te brengen, echter niet zonder dat nadere verklaringen werden bekomen van de Minister van Verkeerswezen. Deze luiden als volgt : voor het eerste jaar, kan de Minister verklaren, dat de dotatie van 300 miljoen verzekerd is. Die dotatie slaat slechts op de in littera *a* van het eerste artikel voorziene voorschotten en op de in littera *d* van hetzelfde artikel voorziene verhaalbare financiële steun.

Daar de voorschotten normaal 70 l.h. van de waarde der bestelde schepen niet mag te boven gaan, stemt de dotatie overeen met een bouw- of aankoop-program van ongeveer 430 miljoen. Bovendien, beschikt de Minister van Zeewezen over het recht de terugbetaling in hoofdsom, interesten en bijkosten te waarborgen van de leningen die aan de zeevaartondernemingen werden toegestaan (art. 1, litt. *b*); aan de verkrijgers van die leningen toelagen te verlenen tot beloop van de helft van de interesten (art. 1, litt. *c*) en gedurende tien jaar de uitkering te waarborgen van een interest van 5 l.h. (art. 1, litt. *e*), terwijl het bedrag van de sub *b* en *c* vermelde waarborgen van nu af wordt toegestaan voor een eerste schip van een milliard frank.

Men mag anderzijds, niet uit het oog verliezen dat de werken voor het bouwen van een zeeschip lange termijnen vergen en dat, daar de dotatiën beperkt zijn tot de uitgaven van een jaar, de eerste 300 miljoen zouden kunnen aangewend worden om het eerste werk van een overeenstemmend aantal schepen aan te vallen. De heer Minister van Verkeerswezen, ondervraagd over de inzichten van de Regering in de loop van de volgende jaren, ging de verbintenis aan dat alle door middel van de eerste dotatie aangevalde werken zullen voltooid worden in het oorspronkelijk voorziene tempo. Kortom, het voorbehoud dat ligt in artikel 6 en dat de Regering zou in staat stellen iedere dotatie in geval van budgetaire moeilijkheden te verminderen of zelfs te schrappen, blijkt theoretisch te zijn, ten minste in de loop van het eerste toepassingsstadium van de wet.

De Minister van Zeewezen heeft overigens onderlijnd, dat slechts buitengewone thesauriemoeilijkheden een dotatie beneden het voorziene minimum zouden kunnen terugbrengen, vanzelfsprekend voor

francs au moins, y compris le reliquat des années précédentes et les sommes remboursées conformément à l'article 7 sur les opérations faites en application de l'article premier, litteras *a* et *d*.

» Néanmoins, sur avis conforme du Comité technique dont il est question ci-après, tout ou partie d'une dotation annuelle pourra être reportée sur un exercice ultérieur. »

Il apparut rapidement que cet amendement, destiné à assurer le montant de la dotation annuelle de 300 millions, ralliait les suffrages de la Commission. Mais, comme au Sénat, il se heurta à l'opposition irréductible du Gouvernement. Aussi fut-il retiré par son auteur pour ne pas compromettre le vote immédiat de la loi. Non point cependant sans que des précisions eussent été obtenues du Ministre des Communications. Voici ces précisions : Pour la première année le Ministre est en mesure de déclarer que la dotation de 300 millions est acquise. Cette dotation ne vise que les avances de fonds prévues au littera *a* de l'article premier et les soutiens financiers récupérables prévus au littera *d* du même article.

Comme les avances ne peuvent dépasser normalement 70 % de la valeur des navires commandés, la dotation correspond à un programme de construction ou d'acquisition d'environ 430 millions. De plus, le Ministre de la Marine dispose de la faculté de garantir le remboursement en principal, intérêts et accessoires, de prêts consentis aux entreprises maritimes (art. 1, litt. *b*), de consentir aux bénéficiaires de ces prêts des allocations à concurrence de la moitié des intérêts (art. 1, litt. *c*) et de garantir le paiement pendant dix ans d'un intérêt de 5 % (art. 1, litt. *e*), le montant des garanties sub *b* et *c* étant autorisé dès à présent pour une première tranche d'un milliard de francs.

Il ne faut pas perdre de vue, d'autre part, que les travaux de construction d'un navire de mer nécessitent des délais prolongés et que les dotations étant limitées aux dépenses d'une année, les 300 premiers millions pourront être utilisés pour entamer le premier ouvrage d'un nombre conséquent de navires. M. le Ministre des Communications, interrogé sur les intentions gouvernementales au cours des années ultérieures, a pris l'engagement que tous les travaux commencés au moyen de la première dotation seront terminés à la cadence initialement prévue. Bref, la réserve contenue à l'article 6, et qui pourrait permettre au Gouvernement de réduire ou même de supprimer toute dotation en cas de difficultés budgétaires, s'avère comme étant théorique, tout au moins au cours de la première phase d'application de la loi.

Au demeurant, le Ministre de la Marine a souligné qu'il faudrait des difficultés exceptionnelles de Trésorerie pour qu'une dotation soit inférieure au minimum prévu, dans la mesure bien entendu où le

zover het uitrustingsprogramma zulk minimum vereist. De vaststelling van een « principieel » gewaarborgd minimum zou trouwens aan een Regering niet toelaten een niet-gewettigde budgetaire onmogelijkheid voor te wenden, om een jaarlijkse dotatie van het Fonds te verminderen of af te schaffen.

*
**

Op een ander belangrijk punt werden twee amendementen, die reeds bij de behandeling in de Senaat door stemming waren verworpen, in de loop van de behandeling bij de Commissie van de Kamer opnieuw ingediend. Het ging over de fiskale bepalingen van het ontwerp. Laten wij er aan herinneren, dat de oorspronkelijke tekst van het ontwerp een bijzonder hoofdstuk, onder de titel « fiskale bepalingen » bevatte. Dit hoofdstuk bestond uit twee artikelen die volgens de memorie van toelichting een overwegend bestanddeel van de regeringspolitiek inzake zeevaart uitmaken. Die memorie van toelichting liet de redenen gelden waarom het « scheepsbouwbedrijf een bijzonder belastingstelsel verdient en vraagt », daar dit bedrijf alleen staat om zich een weg tussen de onmiddellijke hinderpalen van de internationale mededinging te banen.

Het oorspronkelijk ontwerp prees dan ook onder meer een verstandige maatregel aan, die, na de instemming van de Minister van Financiën, het de reders mogelijk maakt in hun balansen een wederbeleggingsfonds aan te leggen, dat uitsluitend gebruikt wordt voor de uitbreiding of de vernieuwing van hun vloot en waartoe, ter ene zijde, de sommen die het verschil vormen tussen de boekhoudwaarden en de verzekeringsvergoedingen in geval van totaal verlies of de verkoopwaarde van de schepen, en ter andere zijde, de bedrijfswinst geheel of ten dele zou kunnen ingeschreven worden.

Zoals in het begin van dit verslag er aan werd herinnerd, werd deze bepaling weggelaten na de behandeling van het ontwerp in de Ministerraad. Een poging die in de Senaat werd gedaan om sommige bepalingen van fiskale aard weder in te lassen, leed schipbreuk. Hetzelfde lot onderging de nieuwe poging, die bij de Commissie van de Kamer gedaan werd. Volgende amendementen werden voorgesteld :

Een artikel 11bis (dat artikel 12 zal worden) in te lassen, luidende :

« De reders en rederijbedrijven (met inbegrip van de zeevisserij) kunnen in hun balansen een wederbeleggingsfonds aanleggen, dat uitsluitend gebruikt wordt voor de uitbreiding of de vernieuwing van hun vloot.

» Kunnen in dit fonds vermeld worden, met vrijstelling van alle belastingen, en voor zover zij binnen een termijn van vijf jaar, tot die doeleinden gebruikt worden, en dat zij het voorwerp van geen enkele uitkering, verdeling of afnemings van welke

programme d'action des armements requiert le minimum. La fixation d'un minimum garanti « en principe » ne permettrait d'ailleurs point à un Gouvernement de se retrancher par simple prétexte derrière une impossibilité budgétaire non justifiée pour diminuer ou supprimer une dotation annuelle du Fonds.

*
**

Sur un autre point important deux amendements, déjà repoussés au vote lors de la discussion au Sénat, furent réintroduits au cours de la discussion de la Commission de la Chambre. Il s'agissait des dispositions fiscales du projet. Rappelons que dans le texte initial du projet celui-ci contenait un chapitre spécial intitulé « Dispositions fiscales ». Ce chapitre comprenait deux articles dont l'exposé des motifs soulignait qu'ils étaient un élément essentiel de la politique maritime gouvernementale. Cet exposé des motifs faisait valoir les raisons pour lesquelles « l'industrie de l'armement mérite et appelle un régime fiscal particulier », cette industrie étant seule à se mouvoir parmi les embûches immédiates de la concurrence internationale.

Aussi le projet primitif préconisait-il notamment une mesure intelligente permettant aux armateurs, après accord du Ministre des Finances, de constituer dans leurs bilans un fonds de réinvestissement affecté exclusivement au renouvellement et à l'extension de leur flotte et où pourraient être portés, d'une part, les sommes constituant la différence entre les valeurs comptables et le montant des indemnités d'assurance pour perte totale ou le prix de vente des bâtiments et, d'autre part, tout ou partie des bénéfices d'exploitation.

Comme il a été rappelé au début de ce rapport, cette disposition a été supprimée après examen du projet en Conseil des Ministres. Une tentative faite au Sénat de réintroduire certaines dispositions d'ordre fiscal a échoué. Il en a été de même de la tentative nouvelle faite à la Commission de la Chambre. Les amendements suivants avaient été présentés :

Ajouter un article 11bis (qui deviendra l'art. 12) libellé comme suit :

« Les armateurs et sociétés d'armement maritime (en ce compris la pêche maritime) peuvent constituer dans leurs bilans un fonds de réinvestissement affecté exclusivement à l'extension ou au renouvellement de leur flotte.

» Pourront être portées à ce fonds, en exonération de tous impôts et pour autant qu'elles soient affectées à ces fins dans un délai de cinq ans, et qu'elles n'aient fait l'objet d'aucune distribution, répartition ou prélèvement quelconques, toutes sommes constituant

aard ook hebben uitgemaakt, alle sommen die het verschil vormen tussen de boekhoudwaarden en de verzekeringsvergoedingen in geval van schade of de verkoopwaarde van de schepen, zo deze verkocht worden. »

Een artikel 11ter (dat art. 13 zal worden) in te lassen, luidende :

« In zaken rederijbedrijven (met inbegrip van de zeevisserij), wordt de termijn van twee jaar bepaald bij artikel 32 der samengecordende wetten (op de inkomstenbelastingen, opgevoerd tot vijf jaar. »

Er valt op te merken, dat de tekst van deze amendementen niet zo ver reikt als de oorspronkelijke tekst van het Departement, daar hij zelfs niet de storing voorziet van het geheel of van een deel van de winst aan het Wederheleggingsfonds. Zoals deze bepalingen werden voorgesteld komen zij degenen die de op de zaak dieper ingegaan zijn, volkomen gegrond voor. De aflossingscoëfficiënt van een middelgroot schip staat veel hoger dan deze van een landbedrijfsuitrusting : hij staat nog veel hoger wanneer het over gespecialiseerde schepen gaat, zoals petroleum-, fruitschepen, enz.

De rederijen verzekeren nochtans dikwijls hun schepen voor een bij overeenstemming vastgestelde waarde, die hoger kan zijn dan de boekhoudwaarde. Zo een schip gebeurlijk verloren gaat, is het dan redelijk het verschil tussen de verzekeringsvergoeding en de boekhoudwaarde als een belastbare winst te beschouwen ?

Voorzeker niet, vermits de gehele verzekeringsvergoeding en zelfs een aanzienlijke aanvulling er van vereist zullen zijn, om het verloren schip te herbouwen of te vervangen. Hetzelfde geldt, indien de rederij er in slaagt een van haar schepen tegen een hogere prijs te verkopen dan de boekhoudwaarde : zij zal dit ook slechts doen, zo zij haar vloot wil moderniseren en de gehele prijs zal dus in de nieuwe bouw belegd worden.

En nochtans is de Regering gekant tegen de instelling van het voorgesteld Wederheleggingsfonds. Zijn de redenen die ze aanvoert, overtuigend ? Voorzeker niet. De Regering werpt op, dat zulks gelijk zou staan met een gevaarlijk precedent, waarvan sommige landbedrijven, bij voorbeeld de steenkolenmijnen, niet zouden nalaten de toepassing te eisen. Welnu, dit gevaar bestaat niet : waar is de steenkolenmijn waarvan de bedrijfsuitrusting in een ramp dreigt te verdwijnen ? Men ziet evenmin in hoe een landbedrijf een verouderde uitrusting zou verkopen tegen een prijs die de fiscus als een belastbare winst zou kunnen beschouwen.

Het is, trouwens, niet zonder belang op te merken, dat het begrip van het Wederheleggingsfonds door veel buitenlandse fiscale wetgevingen aangenomen werd ten gunste van de rederijen. Zelfs in de landen waar de Staat niet tussenkomt om een rechtstreekse financiële steun aan de reders te verlenen, worden

la différence entre, d'une part, les valeurs comptables et, d'autre part, les indemnités d'assurance en cas de sinistre ou la valeur de réalisation des navires en cas de vente de ceux-ci. »

Ajouter un article 11ter (qui deviendra l'art. 13) libellé comme suit :

« En matière de sociétés d'armement maritime (en ce compris la pêche maritime), le délai de deux ans prévu à l'article 32 des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus est porté à cinq ans. »

Il est à noter que le texte de ces amendements est plus modeste que le texte initial du Département puisqu'il n'envisage même pas le versement de tout ou partie des bénéfices au Fonds de Réinvestissement. Telles qu'elles furent présentées, ces dispositions apparaissent comme foncièrement justifiées à ceux qui ont approfondi la matière. Le coefficient d'amortissement d'un navire moyen est beaucoup plus élevé que celui d'un équipement industriel terrestre ; il est encore nettement plus élevé dès qu'il s'agit de navires spécialisés : pétroliers, transports fruitiers, etc.

Les armements néanmoins assurent fréquemment leurs navires pour une valeur de convenance qui peut être supérieure à la valeur de comptabilisation. Si un navire vient à se perdre, est-il raisonnable de considérer la marge entre l'indemnité d'assurance perçue par l'armement et sa valeur comptable comme un bénéfice taxable ?

Incontestablement non, puisque pour reconstruire le navire perdu ou le remplacer il faudra y consacrer toute l'indemnité d'assurance et même compléter ce montant de manière appréciable. Il en sera de même si l'armement réussit à vendre un de ses bateaux à un prix supérieur à sa valeur comptable : il ne le fera que s'il veut moderniser sa flotte et l'intégralité du prix sera donc investie dans la nouvelle construction.

Et cependant le Gouvernement s'oppose à la création du Fonds de Réinvestissement proposé. Ses raisons sont-elles convaincantes ? Non assurément. Il objecte que ce serait admettre un dangereux précédent, dont ne manqueraient pas d'exiger l'application certaines industries terrestres, les charbonnages par exemple. Or ce danger n'existe pas : quel est le charbonnage dont l'outillage industriel menace de disparaître dans un sinistre ? De même on ne voit guère une industrie terrestre vendre un outillage démodé à un prix que le fisc pourrait considérer comme comportant un bénéfice taxable.

Il est d'ailleurs intéressant de noter que la notion du Fonds de Réinvestissement est admise par nombre de législations fiscales étrangères en faveur des armements maritimes. Même dans les pays où l'Etat n'intervient guère pour accorder un soutien financier direct aux armateurs, ceux-ci sont encouragés dans

deze aangezet tot belegging van al de bovenvermelde meerwaarden.

In Noorwegen, bij akte van 7 Juni 1918, in Zweden, bij een in 1947 omgewerkte wet, eveneens, in Finland kunnen de reders de gehele sommen, die voortkomen uit verkopen of verzekeringsvergoedingen, op een Wederbeleggingsfonds inschrijven, met volledige vrijstelling van belastingen, op voorwaarde dat zij die sommen, binnen een bepaalde termijn, aan nieuwe eenheden besteden. De Staat weet, dat het hier gaat om een wijze maatregel die hem ten slotte ten goede zal komen, vermits hoe groter en moderner de vloot wordt, hoe meer voordeel het bedrijfsleven van het Land er bij wint.

Het valt dus te betreuren, dat de Regering niet gemeend heeft zich te moeten neerleggen bij de redenen die afdoende zijn gebleken in andere landen. Laten wij er ons, voor 't oogenblik, toe beperken vast te stellen dat de « maritieme » geestesgesteldheid in de Regeringskringen nog niet een ontwikkelingsstadium bereikt heeft, waarin het zou mogelijk zijn iets groots op dat gebied bij ons te verwezenlijken.

Het tweede amendement beoogde de in artikel 32 van de samengeordende belastingwetten bedoelde termijn van 2 tot 5 jaar te verhogen. Het is bekend, dat de afwisselende voorspoed- en crisisperiodes afwijkingen vertonen, die gevoeliger zijn inzake handelsvloot dan ergens anders. De fabriek die door de crisis wordt getroffen, kan een gedeelte van het personeel aflanken, met een beperkt rendement voortwerken, enige werkplaatsen sluiten en de algemene kosten beperken. De rederij, die een regelmatige lijn exploiteert, moet de afreizen handhaven en het personeel behouden. De schepen zullen halfgeladen uitvaren en zullen ook dikwijls in ballast terugkeren; de exploitatiekosten zullen dezelfde zijn. In crisisjaren zullen de verliezen dan ook geweldig groot en de crisissen dikwijls van lange duur zijn. Is het dan niet logisch de compensatie van de winst- en verliesresultaten over een langer termijn te kunnen uitbreiden?

Wij moeten nochtans vaststellen, dat de Regering voor het oogenblik niet wenst die formule tot de hare te maken, maar laten wij toch wensen, dat de hervormingen die thans afgewezen worden in een later stadium van de wetgeving toch eens zullen verwezenlijkt worden, tot welzijn van de zeevaart en in het welbegrepen belang van het Land.

*
**

Buiten die twee belangrijke punten van de bespreking in de Commissie, werd haar aandacht gevestigd op enkele bijkomende aangelegenheden:

Artikel 1, littera a), alinea 3. — In het ontwerp wordt voorzien, dat de voorschotten worden toegestaan voor de vernieuwing of de uitbreiding van 's Lands maritieme uitrusting, bij voorkeur door

la voie de l'investissement de toutes les plus-values indiquées plus haut.

En Norvège, l'acte du 7 juin 1918, en Suède par une loi refondue en 1947, en Finlande de même, les armateurs peuvent, en exonération totale d'impôt, porter à un Fonds de Réinvestissement l'intégralité des sommes provenant de ventes ou d'indemnités d'assurance à condition de les consacrer dans un délai déterminé à de nouvelles unités. L'Etat sait qu'il s'agit là d'une mesure sage dont il sera en définitive le bénéficiaire, puisque plus la flotte grandit et se modernise, plus l'économie du pays y trouve son profit.

Il est donc regrettable que le Gouvernement n'ait pas cru devoir se rendre à des raisons qui dans d'autres pays ont paru péremptoires. Bornons-nous pour l'instant à acter que dans les sphères gouvernementales la mentalité « maritime » n'a pas encore atteint ce stade d'évolution qui seul permettra de créer de grandes choses chez nous en ce domaine.

Le deuxième amendement visait à porter de deux à cinq ans le délai prévu à l'article 32 des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus. Il est de notoriété que les périodes cycliques de prospérité et de crise accusent des écarts de rendement bien plus sensibles en matière de marine marchande qu'ailleurs. L'usine frappée par la crise peut licencier une partie de son personnel, travailler à rendement réduit, fermer quelques ateliers et limiter ses frais généraux. L'armement qui exploite une ligne régulière doit maintenir ses départs et conserver son personnel. Les navires partiront à moitié chargés et reviendront souvent sur lest; les frais d'exploitation seront les mêmes. Aussi les pertes en années de crise sont-elles énormes et les crises souvent de longue durée. N'est-il pas logique dès lors de pouvoir étendre sur une plus longue période la compensation des résultats bénéficiaires et déficitaires?

Force nous est cependant de constater qu'à l'heure actuelle le Gouvernement n'entend pas adhérer à cette formule, mais souhaitons que dans un stade ultérieur de la législation les réformes écartées aujourd'hui finiront par être réalisées pour le bien-être de la marine et l'intérêt bien compris du pays.

*
**

En dehors de ces deux points importants de la discussion au sein de la Commission, l'attention de celle-ci a été attirée sur quelques sujets complémentaires:

Art. 1, litt. a), alinea 3. — Le projet prévoit que les avances de fonds seront consenties pour le renouvellement ou le développement de l'équipement maritime du pays, de préférence par construction

aanbouw op Belgische scheepswerven. Er werd gevraagd of men die kredieten niet zou moeten beperken tot de aanbouw op de Belgische werven *alleen*. Het antwoord luidde ontkennend : enerzijds kunnen de rederijen het inzicht hebben in het buitenland schepen uit de tweede hand te kopen; anderzijds, wanneer het bestelboekje van de Belgische scheepswerven (er zijn er slechts twee) vol is, kan het land er belang bij hebben in het buitenland te laten bouwen, ten einde het in dienst stellen van het schip te bespoedigen.

Art. 8. — Het Technisch Comité omvat o.m. twee vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties van de koopvaardij. Ondervraagd, bevestigde de Minister van Verkeerswezen dat een van die afgevaardigden de reders zal vertegenwoordigen, die een vloot van minstens 25,000 bruto-tonnen bezitten; de andere zal de rederijen vertegenwoordigen, die een vloot van minder dan dit cijfer bezitten.

De vertegenwoordiging van de beroepsorganisaties van het personeel heeft eveneens de bezorgdheid van de Commissie gaande gemaakt. Er werd voorgesteld de woorden « van de beroepsvereniging » te vervangen door de woorden « van de beroepsverenigingen ». De heer Minister verzocht om de intrekking van dit amendement, om dezelfde redenen als deze die hij liet gelden voor de andere amendementen : de goedkeuring van de wet bespoedigen en vermijden dat het in werking treden van de wet door een verwijzing naar de Senaat nog zou vertraagd worden. Hij verklaarde echter, dat hij weldra een ontwerp zou indienen, waarbij de wettekst in de hierboven voorgestelde zin, op enkele punten zou gewijzigd en verbeterd worden, o. m. betreffende de vertegenwoordiging van het personeel.

Art. 10. — Sommige leden van de Commissie hebben gewezen op het belang voor de Staat, aan de in dit artikel voorziene controle een volledige doeltreffendheid te verlenen. Zij stelden o.m. voor dit artikel in overeenstemming te brengen met de wet op de bedrijfsrevisoren, die eerlang aan het Parlement zal worden voorgelegd. Ook hier beloofde de Minister later overeenkomstig de gedane voorstellen, een wijziging van de wet tegemoet te zien.

**

Ten einde de werkzaamheden van de Commissie goed te begrijpen, is het nuttig er aan toe te voegen, dat de meerderheid van de leden der Commissie zich, na een gedachtenwisseling met de heer Minister van Zeezezen, terdege rekenschap heeft gegeven van het feit, dat zij voor een zeer kiese gewetensaangelegenheid stond.

Het huidige ontwerp is onvolmaakt, niemand zou dat durven betwisten. De wens om het te volmaken

sur chantiers belges. N'eût-il pas fallu limiter les crédits à la *seule* éventualité des constructions sur chantiers belges, fut-il demandé. La réponse est négative : d'une part, des armements peuvent avoir l'intention d'acheter des navires d'occasion à l'étranger; d'autre part, si les chantiers belges (il n'en existe que deux) ont leur carnet de commandes rempli, il peut y avoir un intérêt national à faire construire à l'étranger pour hâter la mise en service d'un bateau.

Art. 8. — Le Comité technique comprendra notamment deux représentants des organisations patronales de la marine marchande. Interpellé, le Ministre des Communications a confirmé qu'en vue d'assurer une saine représentation des armements, l'un de ces délégués représentera les armateurs possédant une flotte jaugeant au moins 25,000 tonnaux brut; l'autre représentera les armements possédant une flotte inférieure à ce chiffre.

La représentation des organisations professionnelles du personnel a fait, elle aussi, l'objet des préoccupations de la Commission. Il a été proposé de remplacer les mots « de l'organisation professionnelle » par « des organisations professionnelles ». M. le Ministre a demandé le retrait de cet amendement pour les mêmes raisons qu'il fit valoir pour les autres : hâter le vote de la loi et éviter que par un renvoi au Sénat la mise en vigueur de la loi soit encore retardée. Mais il a déclaré qu'il introduirait prochainement un projet modifiant et améliorant le texte légal sur quelques points et notamment concernant la représentation du personnel, dans le sens préconisé ci-dessus.

Art. 10. — Certains membres de la Commission ont souligné l'intérêt pour l'Etat de donner au contrôle prévu à cet article toute son efficacité. Ils ont notamment suggéré de mettre cet article en concordance avec la loi sur les reviseurs d'entreprises qui sera incessamment soumise au Parlement. Ici, de même, le Ministre a promis d'envisager ultérieurement une modification de la loi conformément aux suggestions faites.

**

Pour la bonne compréhension des travaux de la Commission il est bon d'ajouter que la majorité des commissaires se sont parfaitement rendu compte après un échange de vues avec le Ministre de la Marine qu'ils se trouvaient devant un cas de conscience fort délicat.

Le projet actuel est imparfait : nul n'oserait le contester. Mais le désir de le perfectionner se heurte

stuit echter op het *non possumus* van de Regering. Ware het beter geweest, vermits het gaat over een tienjarenplan en derhalve om een werk, dat zich over een lange periode zal uitstrekken, de eindstemming over een reeds door de Senaat bekrachtigd ontwerp uit te stellen om het te onderwerpen aan wijzigingen; maar gevaar lopen aldus (voor hoelang?) de toepassing er van op te schorten?

Of moest men de wet ten spoedigste goedkeuren zoals zij is, met haar onvolmaaktheden, wetend dat de rederijen die reeds lang op die stemming wachten, eerlang hun program zullen kunnen uitvoeren?

De Commissie heeft die laatste oplossing gekozen. Niet omdat zij niet liever een betere wet had aangenomen, maar omdat zij er zich van bewust was dat het algemeen belang van het land eist dat het werktuig, waarvan de Minister van Zeewezen zich wil bedienen om zijn program tot stand te brengen, ten spoedigste te zijner beschikking moet staan.

Derhalve, verzoekt de Commissie het Parlement eenparig, op twee onthoudingen na, het voorgelegde ontwerp goed te keuren.

Het verslag werd eenparig, op drie onthoudingen na, goedgekeurd.

De Verslaggever,
A. VAES.

De Ondervoorzitter,
H. MARCK.

au *non possumus* gouvernemental. Valait-il mieux, puisqu'il s'agit d'un plan décennal et donc d'une œuvre appelée à s'étendre sur une période prolongée, retarder le vote final d'un projet déjà ratifié par le Sénat pour le soumettre à des remaniements, mais risquer ainsi de retarder (pour combien de temps?) sa mise en application?

Ou fallait-il voter au plus tôt la loi telle quelle, avec ses imperfections et savoir qu'incessamment les armements, qui depuis longtemps attendent ce vote, pourront exécuter leur programme?

C'est à cette dernière solution que la Commission s'est arrêtée. Non point qu'elle n'eût pas préféré voter une loi meilleure, mais parce qu'elle est consciente que l'intérêt principal du pays commande que l'outil dont veut se servir le Ministre de la Marine pour réaliser son programme doit être entre ses mains au plus tôt.

La Commission, à l'unanimité moins deux abstentions, demande en conséquence au Parlement d'adopter le projet de loi qui lui est soumis.

Le rapport a été adopté à l'unanimité moins trois abstentions.

Le Rapporteur,
A. VAES.

Le Vice-Président,
H. MARCK.