

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 DÉCEMBRE 1918.

Projet de loi relatif aux licences de navigation maritime.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MONSIEUR,

L'arrêté-loi du 10 septembre 1918 relatif aux licences de navigation maritime a institué un contrôle sur l'emploi du tonnage belge.

La libération de nos ports permet à ces derniers de reprendre leur activité. Le moment est donc venu de suivre l'exemple des États alliés, et d'étendre aux navires étrangers, faisant escale chez nous, le contrôle qui s'exerce déjà sur la flotte nationale.

En France, le décret du 29 septembre 1917 prescrit l'obligation d'une licence pour « tous les navires alliés ou neutres dans le trafic avec la France, ses colonies et ses pays de protectorats ».

Aux États-Unis, la forme du contrôle est quelque peu différente : le *War Trade Board* a émis une circulaire prescrivant qu'aucun navire ne pourrait appareiller d'un port des États-Unis ou des possessions américaines sans posséder une licence relative aux charbons de soute et aux provisions de bord. Il est expressément stipulé que la licence est requise au départ d'un port américain, non seulement pour les charbons et les provisions embarqués dans ce port, mais même pour les charbons et les provisions que le navire avait à bord en y entrant.

Dans le Royaume-Uni, l'*Order in Council* du 15 février 1916, ultérieurement étendu au cabotage, a institué un régime de fait équivalent.

Il va de soi que dans l'application de la loi, le Gouvernement devra s'inspirer, à l'égard des pays alliés, du principe de la réciprocité.

La licence a un triple but :

- 1° Limiter la hausse exagérée des frets.
- 2° Assurer une utilisation du tonnage conforme aux besoins.
- 3° Stabiliser les trafics en réglementant les itinéraires.

L'expérience de nos alliés a démontré, quant à ce triple but, l'efficacité du système des licences maritimes. Ce sera la tâche du Gouvernement d'harmoniser ce système avec celui des licences d'importation et d'exportation des marchandises.

Plus encore que la France et que l'Italie, la Belgique dépend, pour son ravitaillement et pour son trafic maritime, de la collaboration des grandes nations maritimes, c'est-à-dire du Royaume-Uni et des États-Unis; en effet, la marine belge n'intervenait malheureusement, avant la guerre, dans le mouvement de nos ports, que pour un pourcentage presque dérisoire (6 à 7 %), et cette marine se trouve encore réduite de plus de moitié par faits de guerre. Même si la Belgique était, comme la Norvège par exemple, un pays dont le tonnage dépasse les besoins, encore dépendrait-elle temporairement, pour l'utilisation de ce tonnage, de la collaboration du Royaume-Uni et des États-Unis en ce qui concerne les charbons de soute.

Nous avons donc le devoir impérieux de participer à l'action interalliée en contrôlant les navires qui feront escale dans nos ports. En effet, la pénurie de tonnage, d'où la nécessité du contrôle est née, continue et continuera encore pendant un temps assez considérable à faire sentir ses effets perturbateurs.

Notre pays vidé a besoin de tout : il a besoin d'aliments, de vêtements, d'outillage et d'approvisionnement industriel et agricole en masses énormes; il est essentiel que nous puissions prévenir les effets de l'agiotage sur le coût des transports.

Sans doute, la liberté commerciale est et reste notre idéal économique, mais ce serait faire de la liberté à rebours que de livrer la nation au jeu de l'offre et de la demande et de contraindre les transporteurs à suivre les cours artificiellement enflés qui s'établiraient inévitablement.

Le Gouvernement aura soin, dans l'application de la loi, de faire appel au concours éclairé et patriotique des transporteurs eux-mêmes, et il est convaincu que ces derniers ne lui ménageront point leur appui, étant donné l'assurance que la préoccupation primordiale du Gouvernement sera de mettre fin au contrôle le plus tôt qu'il sera possible et de rétablir, dès que l'intérêt national permettra de le faire, le régime qui a fait notre prospérité économique.

Maîtres des principaux débouchés, des principaux trafics, d'une grande partie du tonnage, soit par le pavillon, soit par l'affrètement, maîtres surtout de la houille et des approvisionnements, tenant en outre les pays ennemis bloqués, les alliés ont su imposer à l'armement mondial le respect de leur contrôle bienfaisant; si la Belgique restait seule à ne pas vouloir les suivre, il se créerait dans ce système complet une fissure; si cette éventualité se produisait, nous ne serions plus qualifiés pour exiger le tonnage nécessaire à nos besoins et à notre trafic naturel. Dès lors, ou bien notre ravitaillement et nos ports en pâtiraient, ou bien nos alliés se verraient contraints d'exercer à notre place un contrôle que nous nous serions montrés impuissants à organiser.

Projet de loi relatif aux licences
de navigation maritime.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

Vu l'arrêté-loi du 10 septembre 1918 relatif aux licences de navigation maritime,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre nom, aux Chambres législatives :

ARTICLE PREMIER.

Pour appareiller d'un port belge de la Métropole ou des Colonies, tout bâtiment de mer étranger, affecté ou pouvant être affecté, en totalité ou en partie, à des transports commerciaux, devra être muni d'une licence délivrée, au nom du Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, par le Directeur général de la Marine ou par son délégué.

ART. 2.

La licence déterminera l'itinéraire et les conditions de l'affrètement.

ART. 3.

Le Commissaire maritime pourra arrêter tout bâtiment non muni de licence ou qui naviguerait en violation de la licence.

Wetsontwerp betreffende de zeevaart-
vergunningen.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil !

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien,

Gezien het besluit-wet van 10 September 1918 betreffende de zeevaart-vergunningen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het wetsontwerp, waarvan de inhoud volgt, zal uit Onzen naam aan de Wetgevende Kamers onderworpen worden :

EERSTE ARTIKEL.

Elk vreemd zeeschip, dat geheel of gedeeltelijk is bestemd of kan bestemd worden tot handelsvervoer, moet, om te varen uit eene Belgische haven van het Moederland of van de Koloniën, voorzien zijn van eene vergunning, namens den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien afgeleverd door den Algemeenen Bestuurder van het Zeewezen of zijnen afgevaardigde.

ART. 2.

De vergunning bepaalt den te volgen weg en de voorwaarden der bevrachting.

ART. 3.

De Waterschout is bevoegd om elk schip aan te houden, dat niet is voorzien van eene vergunning of in strijd met de vergunning varen zou.

ART. 4.

Les articles 2, 3, 8, 9 (alinéa 1^{er}), 10, 11 et 12 de l'arrêté-loi du 10 septembre 1918 seront appliqués dans le cas des navires visés à la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 17 décembre 1918.

ART. 4.

De artikelen 2, 3, 8, 9 (1^{ste} lid), 10, 11 en 12 van het besluit-wet van 10 September 1918 zijn toepasselijk ten aanzien van de bij deze wet bedoelde schepen.

Gegeven te Brussel, den 17ⁿ December 1918.

ALBERT.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,
Postes et Télégraphes,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegrafien,*

J. RENKIN.

Nous devons dès maintenant avoir les yeux fixés sur la reprise des relations économiques normales tout en faisant face aux besoins urgents qui nous pressent de toutes parts; nous devons songer à la restauration et au développement du réseau de nos lignes régulières nationales; nous devons préparer par notre propre action la restauration de nos ports.

Le projet de loi est la base sur laquelle le Gouvernement s'efforcera, au cours de la période transitoire, de préparer le rétablissement de notre grande prospérité maritime.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,
Postes et Télégraphes.*

J. RENKIN.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 18 DECEMBER 1948.

WETSONTWERP BETREFFENDE DE ZEEVAARTVERGUNNINGEN.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Het besluit-wet van 10 September 1948 betreffende de zeevaartvergunningen heeft een toezicht over het gebruik der Belgische scheepsruimte ingesteld.

De bevrijding onzer havens laat toe dat hare bedrijvigheid weer herneme. Het is dus thans het oogenblik om, naar het voorbeeld der Bond-Staten, het toezicht dat reeds over onze nationale vloot uitgeoefend wordt, tot de buitenlandsche schepen, welke bij ons binnenloopen, uit te breiden.

In Frankrijk vereischt het besluit van 29 September 1917 de verplichting eener vergunning voor « alle schepen van bondgenooten of onzijdigen in hun verkeer met Frankrijk, zijne koloniën en protectoraten ».

In de Vereenigde Staten verschilt de toezichtsvorm eenigszins; de « War Trade Board » heeft een omzendbrief uitgegeven waarbij bekend gemaakt dat geen enkel schip eene haven der Vereenigde Staten of der Amerikaansche bezittingen mag verlaten zonder vergunning voor de bunkerkolen en voor den boordvoorraad. Uitdrukkelijk wordt er in vermeld dat de vergunning vereischt is bij 't vertrek uit eene Amerikaansche haven, niet enkel voor de in die haven ingescheepte kolen en voorraad, maar zelfs voor de kolen en voorraad welke aan boord waren wanneer het schip de haven binnenliep.

In het Vereenigd-Koninkrijk heeft het *Order in Council* van 13 Februari 1916, later tot de kustscheepvaart uitgestrekt, een gelijkwaardig stelsel ingevoerd.

Het lijdt geen twijfel dat, bij de toepassing der wet, de Regeering hoeft rekening te houden, ten opzichte van de verbonden landen, met het wederkeerigheidsbeginsel.

De vergunning beoogt een drievoudig doel :

- 1^o Beperking van het overdreven stijgen der scheepsvrachten ;
- 2^o Verzekering van het aanwenden der scheepsruimte volgens behoefte ;
- 3^o Bevestiging van het verkeer bij reiswegregeling.

Aangaande dit drievoudig doel heeft de ervaring onzer bondgenooten de degelijkheid van het zeevergunningstelsel bewezen. Der Regeering behoort het dit stelsel in verband te brengen met dat van de vergunningen voór in- en uitvoer der koopwaren.

Wat aangaat bevoorrading en verkeer ter zee hangt België af, meer nog dan Frankrijk en Italië, van de medewerking der groote zee-natiën, namelijk van het Vereenigd Koninkrijk en van de Vereenigde Staten; inderdaad, vóór den oorlog, kwam de Belgische vloot ongelukkig slechts voor een bijna bespottelijk percentage (6 tot 7 %) tusschen in onze havenbeweging en werd tengevolge van oorlogsfeiten nog tot meer dan de helft verminderd. Ware België zelfs, zooals bij voorbeeld Noorwegen, een land met een scheepsruimte hooger dan de behoeften, nog zou het tijdelijk voor het gebruik dezer ruimte, wat de bunker-kolen betreft, van de medewerking van het Vereenigd Koninkrijk en der Vereenigde Staten afhangen.

Plicht gebiedt ons dus deel te nemen aan het onderling pogen der verbonden door toezicht uit te oefenen op de in onze havens binnenlopende schepen. Het tekort aan scheepsruimte, waaruit de noodzakelijkheid van toezicht voortsproot, laat inderdaad en zal zulks, gedurende betrekkelijk langen tijd nog, zijn rustversorenden invloed gelden.

Ons leeggehaald land heeft alles te kort : het heeft voedingsmiddelen én kleedingstukken én werktuigen én voorraad voor nijverheid en landbouw bij groote hoeveelheden noodig; hoofdzakelijk is het voor ons de uitwerksels van den geldwoeker op de vervoerkosten te voorkomen.

De handelsvrijheid is en blijft ontegensprekelijk ons economisch ideaal, maar strijdig met de vrijheid ware het de natie tot proef te maken van vraag en aanbod en de verzenders er toe te dwingen den kunstmatig opgezette koers te volgen welke onvermijdelijk tot stand zou komen.

In de toepassing der wet zal de Regeering beroep doen op de schrandere en vaderlandlievende medewerking der verzenders zelf en zij blijft ervan overtuigd dat deze haar hunne hulp niet onthouden zullen, verzekerd als zij ervan kunnen zijn dat het de allereerste bezorgdheid der Regeering zal wezen zoodra mogelijk het toezicht te schorsen en, wanneer het nationaal belang zulks toelaat, weer het stelsel in te voeren dat onze economische welvaart uitmaakte.

In bezit van de bijzonderste uitwegen, van de bijzonderste verkeer, van een groot deel der scheepsruimte, hetzij door de vlag, hetzij door de scheepsbevrachting, in bezit vooral van de kolen en van de voorraden, en bovendien door het blokkeeren der vijandelijke landen, hebben de Bondgenooten aan de wereldvloot den eerbied voor hun weldoend toezicht kunnen

opleggen; bleve België alleen achter op dien weg, zoo kwame er in dit volledig stelsel eene breuk te voorschijn; mocht deze mogelijkheid zich voordoen, zoo zouden wij niet langer aangeduid blijven om de voor onze behoeften en voor ons natuurlijk verkeer noodige scheepsruimte op te eischen. Dienvolgens zouden onze bevoorrading en onze havens er onder lijden, ofwel zouden onze Bondgenooten er toe verplicht zijn in onze plaats een toezicht uit te oefenen voor welks inrichting wij onmachtig zouden zijn gebleken.

Van heden af hoeven wij onze blikken op de herneming van de gewone economische betrekkingen te houden gericht, terwijl wij de dringende behoeften die ons allerwegen drukken, het hoofd hebben te bieden: wij moeten aan de herstelling en aan de uitbreiding denken van het net onzer nationale regelmatige lijnen; op eigen kracht hoeven wij den heropbloei onzer havens voor te bereiden.

Het wetsontwerp vormt den grondslag waarop de Regeering, gedurende het overgangstijdperk, trachten zal de heropleving onzer groote zeewervaart voor te bereiden.

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegrafen,*

J. RENKIN.

**Projet de loi relatif aux licences
de navigation maritime.**

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

Vu l'arrêté-loi du 10 septembre 1918 relatif aux licences de navigation maritime,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre nom, aux Chambres législatives :

ARTICLE PREMIER.

Pour appareiller d'un port belge de la Métropole ou des Colonies, tout bâtiment de mer étranger, affecté ou pouvant être affecté, en totalité ou en partie, à des transports commerciaux, devra être muni d'une licence délivrée, au nom du Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, par le Directeur général de la Marine ou par son délégué.

ART. 2.

La licence déterminera l'itinéraire et les conditions de l'affrètement.

ART. 3.

Le Commissaire maritime pourra arrêter tout bâtiment non muni de licence ou qui naviguerait en violation de la licence.

**Wetsontwerp betreffende de zeevaart-
vergunningen.**

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien,

Gezien het besluit-wet van 10 September 1918 betreffende de zeevaart-vergunningen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het wetsontwerp, waarvan de inhoud volgt, zal uit Onzen naam aan de Wetgevende Kamers onderworpen worden :

EERSTE ARTIKEL.

Elk vreemd zeeschip, dat geheel of gedeeltelijk is bestemd of kan bestemd worden tot handelsvervoer, moet, om te varen uit eene Belgische haven van het Moederland of van de Koloniën, voorzien zijn van eene vergunning, namens den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien afgeleverd door den Algemeenen Bestuurder van het Zeewezen of zijnen afgevaardigde.

ART. 2.

De vergunning bepaalt den te volgen weg en de voorwaarden der bevrachting.

ART. 3.

De Waterschout is bevoegd om elk schip aan te houden, dat niet is voorzien van eene vergunning of in strijd met de vergunning varen zou.

ART. 4.

Les articles 2, 3, 8, 9 (alinéa 1^{er}), 10, 11 et 12 de l'arrêté-loi du 10 septembre 1918 seront appliqués dans le cas des navires visés à la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 17 décembre 1918.

ART. 4.

De artikelen 2, 3, 8, 9 (1^{ste} lid), 10, 11 en 12 van het besluit-wet van 10 September 1918 zijn toepasselijk ten aanzien van de bij deze wet bedoelde schepen.

Gegeven te Brussel, den 17^e December 1918.

ALBERT.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,
Postes et Télégraphes,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Spoorwegen, Zeëwezen,
Posterijen en Telegrafen,*

J. RENKIN.
