

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1977-1978**

26 JANUARI 1978

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 23 augustus 1948, strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en de vissersvloot en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN EN DE PTT UITGEBRACHT DOOR Mevr. D'HONDT-VAN OPDENBOSCH

INLEIDING VAN DE MINISTER

De wet van 23 augustus 1948 strekt tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en de vissersvloot.

De Belgische rederijen voor de koopvaardij en de zeevisserij en de Belgische ondernemingen van zeesleepdiensten en zeebaggerwerken kunnen, luidens deze wet, tegen zekere voorwaarden, genieten van :

- Leningen voor het aankopen of bouwen van schepen;
- Staatswaarborg ten einde terugbetaling te verzekeren van de leningen hun toegekend door de erkende Belgische kredietinstellingen.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Goemans, voorzitter; Boey, Bogaerts, Daems, De Seranno, Férir, Fiévez, Guillaume, Gerits, Hanin, E. Lacroix, Maes, Stassart, Tilquin, Van Canneyt, Vanderborght, Vangronsveld, Van Herreweghe, Vernimmen en Mevr. D'Hondt-Van Opdenbosch, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Conrotte, Egelmeers, Vandenabeele, Van Nevel en Vergeylen.

R. A 10988*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

248 (1977-1978) N° 1 : Ontwerp van wet.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1977-1978**

26 JANVIER 1978

Projet de loi modifiant la loi du 23 août 1948, tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et instituant à ces fins un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS ET DES PTT PAR Mme D'HONDT-VAN OPDENBOSCH

EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE

La loi du 23 août 1948 tend à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime.

En vertu de cette loi, les entreprises belges d'armement au commerce et à la pêche maritime, de remorquage et de dragage peuvent, moyennant certaines conditions, bénéficier :

- De prêts pour l'achat ou la construction de navires;
- De la garantie de l'Etat couvrant le remboursement des prêts consentis par des institutions belges de crédit reconnues.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Goemans, président; Boey, Bogaerts, Daems, De Seranno, Férir, Fiévez, Guillaume, Gerits, Hanin, E. Lacroix, Maes, Stassart, Tilquin, Van Canneyt, Vanderborght, Vangronsveld, Van Herreweghe, Vernimmen et Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Conrotte, Egelmeers, Vandenabeele, Van Nevel et Vergeylen.

R. A 10988*Voir :*

Document du Sénat :

248 (1977-1978) N° 1 : Projet de loi.

De noodzaak van die wet werd destijds ingezien om onze tijdens de oorlog sterk gehavende vloot snel terug op te bouwen en deze achteraf te kunnen in stand houden en uitbreiden.

Dat onze reders een groot gebruik hebben gemaakt van de geboden mogelijkheden moge blijken uit volgende cijfers :

Tot eind 1976 werden, sedert het in voege treden van de wet, in de koopvaardij 200 kredieten verleend voor een totaalbedrag van 38 972 338 684 frank en in de zeevisserij 512 kredieten voor een totaal van 1 381 956 660 frank.

Eind 1976 werden daarvan samen reeds 12 566 004 286 frank terugbetaald.

Er mag gerust gesteld worden dat, indien wij thans over een goed uitgebouwde, jonge en moderne handelsvloot beschikken, zulks in de eerste plaats te danken is aan de wet van 23 augustus 1948.

Het is zeker niet te verwonderen dat in de loop der jaren, bepaalde aanpassingen aan de wet zich hebben opgedrongen, vooral dan wat betreft de voorziene plafonds boven dewelke geen waarborgen mogen worden verleend. Zulks gebeurde achtereenvolgens door de wetten van 7 juni 1949, 23 maart 1960, 3 juli 1967, 13 juli 1971 en 18 juni 1976.

Bij deze laatste wetswijziging werden de plafonds respectievelijk gebracht op 12 miljard voor de leningen opgenomen via de erkende kredietinstellingen en op 14 miljard voor het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen, gestijfd door dotaties uit te trekken op de buitengewone begroting.

In 1977 werd opnieuw in ruime mate door onze reders beroep gedaan op de toepassing van de wet, waardoor enerzijds een verdere uitbouw en specialisatie van onze koopvaardijvloot wordt verzekerd en anderzijds, in belangrijke mate wordt bijgedragen tot werkverschaffing op onze scheepswerven en toeleveringsbedrijven, gevestigd in alle delen van het land.

De steeds meer gespecialiseerde schepen van ook steeds grotere tonnenmaat worden echter ook steeds duurder.

Zo werden in 1977 kredieten verleend voor een totaalbedrag van 9 444 006 820 frank onder meer voor de bouw van 3 koelschepen van samen 27 900 ton laadvermogen, 2 LPG/NH3 schepen met samen 120 000 ton en 2 Ro/Ro ferry-schepen.

Een nieuwe aanpassing van de plafonds dringt zich dan ook op ten einde de verdere werking van de wet te kunnen verzekeren.

Het ontwerp van wet dat steunt op een volledig gunstig advies van de Inspectie van Financiën en integraal in overeenstemming is met het advies van de Raad van State, voorziet :

— Het plafond voor de waarborgen op leningen via de erkende kredietinstellingen wordt van 12 op 18 miljard gebracht; boven de 15 miljard mag het bedrag slechts met een tranche van 3 miljard worden verhoogd bij een in Minister-raad overlegd koninklijk besluit;

Cette loi a été jugée nécessaire à l'époque pour reconstruire rapidement notre flotte fortement détériorée au cours de la guerre et pour pouvoir ensuite la préserver et l'étendre.

Il ressort des chiffres suivants que nos armateurs ont dans une large mesure fait usage des possibilités offertes :

Depuis l'entrée en vigueur de la loi jusqu'à fin 1976, 200 crédits ont été accordés à la marine marchande pour un montant total de 38 972 338 684 francs, tandis que 512 crédits pour un montant total de 1 381 956 660 francs étaient octroyés à la pêche maritime.

A la fin de 1976, 12 566 004 286 francs avaient déjà été remboursés.

On peut assurément affirmer que si nous disposons actuellement d'une marine marchande étendue, jeune et moderne, c'est surtout grâce à la loi du 23 août 1948.

Il n'est sûrement pas étonnant qu'au fil des années, certaines adaptations aient dû être apportées à la loi, surtout en ce qui concerne les plafonds au-delà desquels aucune garantie ne peut être consentie. Cela s'est fait successivement par les lois des 7 juin 1949, 23 mars 1960, 3 juillet 1967, 13 juillet 1971 et 18 juin 1976.

Par cette dernière modification de la loi, les plafonds ont été portés respectivement à 12 milliards pour les prêts obtenus par l'intermédiaire des institutions de crédit reconnues et à 14 milliards pour le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes, alimenté par des dotations à inscrire au budget extraordinaire.

En 1977, nos armateurs ont à nouveau fait largement appel à cette loi qui, d'une part, assure l'extension future et la spécialisation de notre marine marchande et qui, d'autre part, favorise grandement la création d'emplois dans nos chantiers navals et dans nos entreprises de sous-traitance, établies dans toutes les parties du pays.

Les navires de plus en plus spécialisés et d'un tonnage de plus en plus élevé deviennent aussi de plus en plus chers.

Ainsi, en 1977, des crédits ont été octroyés pour un montant total de 9 444 006 820 francs, entre autres pour la construction de 3 navires frigorifiques qui ensemble ont un tonnage de 27 900 tonnes, 2 navires LPG/NH3 totalisant 120 000 tonnes et 2 navires Ro/Ro.

Une nouvelle adaptation des plafonds s'impose donc afin de pouvoir assurer le fonctionnement ultérieur de la loi.

Le projet de loi, qui bénéficie d'un avis tout à fait favorable de l'Inspection des Finances et qui est en parfaite concordance avec l'avis du Conseil d'Etat, prévoit ce qui suit :

— Le plafond des garanties sur des emprunts obtenus par l'intermédiaire des institutions de crédit reconnues passe de 12 à 18 milliards; au-delà de 15 milliards, le montant ne peut être augmenté que d'une tranche de 3 milliards par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres;

— Het plafond voor het Fonds wordt van 14 miljard op 23 miljard gebracht; boven een eerste tranche van 17 miljard mogen de bedragen van de dotaties slechts voor het Fonds bestemd worden bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit en met opeenvolgende tranches van 3 miljard frank.

BESPREKING

Een lid stelt de vraag of de kredieten die worden toegerekend, automatisch worden verleend op elke aanvraag ofwel of elk dossier afzonderlijk wordt onderzocht.

De Minister antwoordt dat elke aanvraag op gebied van de financiële waarborgen van de aanvrager wordt onderzocht door de NMKN en op technisch en op economisch vlak, door het bij de wet opgericht technisch comité voor het Scheepskrediet. Het is pas na gunstig advies op die twee vlakken dat via de diensten van het Departement van Verkeerswezen en de Inspectie van de Financiën de administratieve afhandeling geschiedt.

Op een tweede vraag of op basis van deze wetgeving ook kredieten werden verleend voor de bouw van de « Methania » wordt bevestigend geantwoord.

Ingaande op het verzoek van enkele leden verstrekt de Minister bijkomende uitleg over de werking van de wet op het scheepskrediet zowel wat betreft de waarborg verleend op kredieten via de NMKN tot stand gekomen, als wat betreft de leningen toegekend op het door de wet opgerichte Fonds voor het Aanbouwen en Uitreken van Zeeschepen.

Op een vraag of in het verleden de toegekende scheepskredieten regelmatig werden terugbetaald en, welke het bedrag is van b.v. door falen e.a. niet gerecupereerde kredietverleningen, antwoordt de Minister dat het hier om gans uitzonderlijke gevallen gaat. Zij kunnen in verhouding tot het globale bedrag toegestane kredieten, als totaal onbelangrijk worden beschouwd. Zo werd tot op einde 1977 wat de koopvaardij beheft, slechts 0,078 pct. niet gerecupereerd. Voor de visserij bedraagt dit percentage 3,39, vooral door het verlies op het destijds toegekende krediet voor het visserijfabriekschip « Narwal ».

Kunnen buiten de privé-rederijen ook staatsbedrijven, zoals b.v. de Regie voor Maritiem Transport, gebruik maken van deze wet?

Het antwoord van de Minister op deze vraag is bevestigend. In het verleden werd wel door de RMT aan nieuwbouw gedaan volgens de leasing formule. Achteraf echter werd de nieuwbouw verzekerd met toepassing van de wet van 23 augustus 1948 zoals voor de privé rederijen.

Door een lid wordt om een overzicht verzocht van de gedurende de laatste jaren toegestane kredieten en, zo mogelijk, de spreiding van de toeleveringsbedrijven over de onderscheidene gewesten van het land.

De Minister verwijst hierop naar het verslag dat, in uitvoering van de wet, elk jaar aan het Parlement wordt voorgelegd en waarin gedetailleerd alle financiële verrichtingen worden toegelicht, zowel deze via de NMKN als via het Fonds.

— Le plafond pour le Fonds passe de 14 à 23 milliards; au-delà d'une première tranche de 17 milliards, les montants des dotations ne peuvent être affectés au Fonds que par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres et par tranches successives de 3 milliards de francs.

DISCUSSION

Un membre demande si les crédits sont octroyés automatiquement à chaque demande ou si chaque dossier est étudié séparément.

Le Ministre répond que toute demande est examinée, en ce qui concerne les garanties financières du requérant, par la SNCI et sur le plan technique au point de vue économique, par un comité technique du crédit maritime créé en vertu de la loi. C'est seulement après avis favorable de ces deux organismes que les opérations administratives sont effectuées par les services du Département des Communications et de l'Inspection des Finances.

Une deuxième question est posée pour savoir si des crédits ont également été octroyés en application de la même législation pour la construction du « Methania »; la réponse est affirmative.

A la demande de plusieurs membres, le Ministre donne des précisions au sujet du fonctionnement de la loi sur le crédit maritime, tant en ce qui concerne la garantie consentie pour les crédits octroyés par l'intermédiaire de la SNCI que les prêts accordés par le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes institué en vertu de la loi.

A la question de savoir si les crédits maritimes octroyés dans le passé ont été régulièrement remboursés et quel est le montant des crédits non récupérés, par exemple pour cause de faillite, etc., le Ministre répond qu'il s'agit là de cas tout à fait exceptionnels. Ce montant peut être considéré comme absolument insignifiant par rapport à la somme globale des crédits octroyés. Ainsi, pour la marine marchande, la part non récupérée était de 0,078 p.c. seulement à la fin de 1977. Pour la pêche, la proportion est de 3,39 p.c., en raison surtout de la perte subie quant au crédit naguère octroyé pour le navire-usine de pêche « Narwal ».

Outre les entreprises d'armement privées, des entreprises publiques, telle la Régie des transports maritimes, peuvent-elles bénéficier de la loi?

Le Ministre répond par l'affirmative. La RTM a certes réalisé dans le passé des constructions maritimes nouvelles en recourant à la formule du crédit-bail. Mais depuis lors, ces constructions ont été garanties par application de la loi du 23 août 1948, comme les entreprises d'armement privées.

Un membre aimerait avoir un aperçu des crédits octroyés au cours des dernières années et connaître, si possible, la répartition des entreprises de sous-traitance entre les diverses régions du pays.

Le Ministre renvoie à ce sujet au rapport annuel soumis au Parlement en vertu de la loi et qui mentionne en détail toutes les opérations financières effectuées tant par l'intermédiaire de la SNCI que du Fonds.

Wat betreft de toeleveringsbedrijven van de scheepsbouwnijverheid, deelt de Minister de inlichtingen mede opgenomen in het rapport van een onlangs opgerichte Ministeriële werkgroep.

Voor het huidig productieprogramma van de Belgische scheepswerven geldt de verdeling van de toegevoegde waarde, bij benadering, als volgt :

- Op de scheepswerven : 44,5 à 40 pct.;
- Belgische toeleveringsbedrijven : 35,5 à 40 pct.;
- Buitenlandse toeleveringsbedrijven : 20 pct.

Uit dit cijfermateriaal betreffende de toegevoegde waarde kan onrechtstreeks en bij benadering worden afgeleid dat 1 man-jaar werkgelegenheid in de scheepswerven zelf een bijkomende tewerkstelling in Belgische toeleveringsbedrijven ten belope van 0,8 à 1 man-jaar oplevert (directe gegevens over de tewerkstelling in de toeleveringsindustrie zijn niet voorhanden).

De regionale verdeling van de Belgische toelevering — uitgedrukt in percent van de totale kostprijs van een schip — werd vrij nauwkeurig bepaald op basis van een micro-economische case-studie voor de bouw van bulkcarriers van 66 000 à 70 000 tdw :

	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Motoren en generatoren	5	7	—
Platen	—	7,50	—
Elektrische installaties	5,50	—	—
Dek- en stuurmachines	1,75	—	—
Schilderwerken	0,65	—	0,10
Galvanisering	1	0,50	—
Meubilering	1	—	—
Scheepswerven	0,50	0,50	—
Diversen	1	1	0,50
Thermische isolatie	0,50	—	—
Vloeren, ladders	0,25	0,25	—
Classificatie + sleepdienst	0,50	—	—
Brandblusinstallatie	—	—	0,50
	17,65	16,75	1,10

In concreto kunnen als voornaamste Belgische leveranciers van de scheepswerven worden vermeld :

— In Wallonië :

Cockerill, Seraing : 300 à 400 miljoen frank per jaar (motoren);

Fabrique de fer, Charleroi : 200 à 400 miljoen frank per jaar (scheepsplaten);

— In Vlaanderen :

ACEC, Gent : 150 à 200 miljoen frank per jaar (motoren);

ENI, Aartselaar : 100 à 150 miljoen frank per jaar (elektrische installaties).

Quant aux entreprises de sous-traitance dans la construction maritime, le Ministre communique les informations figurant dans le rapport établi par un groupe de travail ministériel récemment constitué.

En ce qui concerne le programme de production actuel des chantiers navals belges, la répartition de la valeur ajoutée est approximativement la suivante :

- Dans les chantiers navals : 44,5 à 40 p.c.;
- Entreprises belges de sous-traitance : 35,5 à 40 p.c.;
- Entreprises étrangères de sous-traitance : 20 p.c.

De ces données chiffrées relatives à la valeur ajoutée, l'on peut déduire indirectement et par approximation qu'un poste de 1 homme-année dans les chantiers navals mêmes donne un supplément d'emploi de 0,8 à 1 homme-année dans les entreprises belges de sous-traitance (on ne dispose pas d'indications directes sur l'emploi dans l'industrie de la sous-traitance).

La répartition régionale de la sous-traitance belge — exprimée en pourcent du prix de revient total d'un navire — a été établie d'une manière assez précise sur la base d'une étude de cas micro-économique pour la construction des vraquiers de 66 000 à 70 000 tdw :

	Flandre	Wallonie	Bruxelles
Moteurs et génératrices	5	7	—
Tôles	—	7,50	—
Installations électriques	5,50	—	—
Machines de pont et gouvernails	1,75	—	—
Travaux de peinture	0,65	—	0,10
Galvanisation	1	0,50	—
Ameublement	1	—	—
Chantiers navals	0,50	0,50	—
Divers	1	1	0,50
Isolation thermique	0,50	—	—
Planchers, échelles	0,25	0,25	—
Classification + remorquage	0,50	—	—
Matériel d'extinction d'incendie	—	—	0,50
	17,65	16,75	1,10

Concrètement, on peut mentionner comme principaux fournisseurs belges des chantiers navals :

— En Wallonie :

Cockerill, Seraing : 300 à 400 millions de francs par an (moteurs);

Fabrique de fer, Charleroi : 200 à 400 millions de francs par an (tôles navales);

— En Flandre :

ACEC, Gand : 150 à 200 millions de francs par an (moteurs);

ENI, Aartselaar : 100 à 150 millions de francs par an (installations électriques).

De rest van de Belgische toelevering is gespreid over meer dan honderd ondernemingen, die op hun beurt beroep doen op talrijke onderaannemers.

De hierboven verstrekte gegevens kunnen tevens als antwoord gelden op de vraag van een lid omtrent de repercussie van de wet op de economische heropleving van de onderscheiden gewesten.

In het kader van dezelfde vraag benadrukt de Minister nog eens de nationale draagwijdte van de wet.

Bij de bemerking of dit wetsontwerp niet gelijktijdig zou kunnen besproken worden met het geheel van maatregelen, die de Regering zou kunnen nemen, om de economische heropleving te stimuleren wordt door de Minister geantwoord dat het hier uitsluitend gaat om een aanpassing van de in de bestaande wetgeving voorziene plafonds, noodzakelijk door de evolutie in de bouw alsmede de stijging van kosten en lonen. De principes zelf van de wetgeving blijven onveranderd.

Het ontwerp is met eenparigheid aangenomen door de 18 aanwezige leden.

Dit verslag is goedgekeurd met 13 stemmen en één onthouding.

De Verslaggever,
P. D'HONDT-
VAN OPDENBOSCH.

De Voorzitter,
H. GOEMANS.

Le reste de la sous-traitance belge se répartit entre plus de cent entreprises, qui font appel à leur tour à de nombreux sous-entrepreneurs.

Les indications fournies ci-dessus peuvent également servir de réponse à la question posée par un membre au sujet des répercussions de la loi sur la reprise économique dans les différentes régions.

Toujours à propos de cette question, le Ministre souligne une nouvelle fois la portée nationale de cette loi.

Un membre ayant demandé si le présent projet ne pourrait être examiné en même temps que l'ensemble des mesures que le Gouvernement pourrait prendre en vue de stimuler la reprise économique, le Ministre répond que le projet a pour seul but d'adapter les plafonds prévus dans la législation existante, cette adaptation étant rendue nécessaire par l'évolution du secteur de la construction ainsi que par l'augmentation des coûts et des salaires. Les principes mêmes de la législation demeurent inchangés.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité des 18 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé par 13 voix et 1 abstention.

Le Rapporteur,
P. D'HONDT-
VAN OPDENBOSCH.

Le Président,
H. GOEMANS.