

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1989-1990

4 JULI 1990

WETSONTWERP

betreffende de registratie
van zeeschepen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER GESQUIERE

DAMES EN HEREN,

Uw commissie besprak het wetsontwerp betreffende de registratie van zeeschepen tijdens haar vergaderingen van 20 juni en 3 juli 1990.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Tomas.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Beerden, Bosmans (F.),
Desutter, Van Peel, Van
Rompaey.
P.S. HH. Harmegnies (M.),
Perdieu, Tomas, Vancrom-
bruggen, Walry.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Beckers, Gesquière.
P.V.V. HH. De Croo, Van Renter-
ghem, Vermeiren.
P.R.L. HH. Draps, Knoops.
P.S.C. HH. Lebrun, Léonard (A.).
V.U. Mevr. Brepoels, H. Lau-
wers.
Ecolo/ H. Winkel.
Agalev

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Cauwenberghs,
Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck,
Van Looy.
HH. Denison, Dufour, Happart,
Henry, Janssens, Santkin.
Mevr. Duroi-Vanhelmont, HH. Van
der Sande, Van Steenkiste, Verhey-
den.
HH. Beysen, Devolder, Taelman,
Van Mechelen.
HH. Dubois, Nols, Olivier (L.).
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hian-
ce, Laurent.
HH. Candries, Gabriëls, Van Grem-
bergen.
HH. De Vlieghe, Van Dienderen.

Zie :

- 1207 - 89 / 90 :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

4 JUILLET 1990

PROJET DE LOI

relatif à l'enregistrement
des navires

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR M. GESQUIERE

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission a examiné le projet de loi relatif à l'enregistrement des navires lors de ses réunions des 20 juin et 3 juillet 1990.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Tomas.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Beerden, Bosmans
(F.), Desutter, Van Peel,
Van Rompaey.
P.S. MM. Harmegnies (M.), Per-
dieu, Tomas, Vancrombrug-
gen, Walry.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Beckers, Gesquière.
P.V.V. MM. De Croo, Van Renter-
ghem, Vermeiren.
P.R.L. MM. Draps, Knoops.
P.S.C. MM. Lebrun, Léonard (A.).
V.U. Mme Brepoels, M. Lauwers.
Ecolo/ M. Winkel.
Agalev

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Cauwenberghs,
Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck,
Van Looy.
MM. Denison, Dufour, Happart,
Henry, Janssens, Santkin.
Mme Duroi-Vanhelmont, MM. Van
der Sande, Van Steenkiste, Verhey-
den.
MM. Beysen, Devolder, Taelman,
Van Mechelen.
MM. Dubois, Nols, Olivier (L.).
Mme Corbisier-Hagon, MM. Hian-
ce, Laurent.
MM. Candries, Gabriëls, Van Grem-
bergen.
MM. De Vlieghe, Van Dienderen.

Voir :

- 1207 - 89 / 90 :

— N° 1 : Projet de loi.

1. — INLEIDING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN INSTITUTIONELE HERVORMINGEN

Vervoer over zee is een bedrijvigheid die zich in hoofdzaak afspeelt op een bij uitstek internationale markt. Op deze markt doen zich de laatste tien jaar spanningen voor, die onder meer te wijten zijn aan overcapaciteit en aan het vervoerbeleid van bepaalde landen. Deze gebeurtenissen hebben tot gevolg dat het concurrentievermogen van de rederijen die hun schepen onder Belgische vlag exploiteren ernstig wordt aangetast. Concreet uiteten de moeilijkheden zich voornamelijk in hoge exploitatiekosten voor de schepen onder Belgische vlag.

Dat probleem is niet exclusief Belgisch. Ook de meeste andere Westerse landen die een noemenswaardige koopvaardijvloot hebben worden ermee geconfronteerd: Nederland, Duitsland, de Scandinavische landen, Groot-Brittannië, Griekenland, Spanje, Italië en de Verenigde Staten van Amerika.

Het antwoord dat de reders van die landen er meestal op vinden is uitvlaggen. Zij nemen hun toevlucht tot registers of vlaggen van landen als Cyprus, Liberia en Panama waar, vooral op fiscaal en sociaal gebied, gunstiger exploitatiekosten gelden of waar lagere eisen inzake bemanningsnormen worden gesteld. Soms richten Westerse landen zelf ook een tweede register op (Noorwegen, Denemarken, de Duitse Bondsrepubliek). De schepen die in het tweede register zijn geregistreerd, genieten gunstiger voorwaarden op het gebied van de fiscale en de sociale lasten en ook voor de aanwerving van vreemde zeelieden, voor wie de loonvoorwaarden van het land van herkomst gelden.

Het voorliggend ontwerp moet dan ook in een zelfde perspectief worden beschouwd als het ontwerp betreffende de instelling van een Luxemburgs vlagregister dat momenteel in het Luxemburgse Parlement wordt besproken. Dat Luxemburgs register zal als tweede register voor de Belgische schepen kunnen fungeren.

Deze dubbele registratie is er dus op gericht de exploitatiekosten en inzonderheid de personeelskosten te beperken zonder de rechten van de schuldeisers in het gedrang te brengen.

Dit betekent niet dat de idee van een Europees vlagregister wordt losgelaten. Gezien het verloop van dit dossier bestaat evenwel weinig hoop op een snelle afhandeling. Daarom moet in eerste instantie voor de Luxemburgse oplossing worden gekozen.

Uitvlaggen kan via verschillende technieken, bijvoorbeeld door de verkoop van het schip aan een vreemde koper, door de inbreng in natura in een vreemde vennootschap, door de internationale zetelverplaatsing, door de registratie in een ander land op naam van een rompbevrachter.

Aan de Belgische reders wordt de mogelijkheid geboden om van laatstgenoemde werkwijze gebruik te maken, waarbij het zeeschip als voorwerp van

1. — EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES REFORMES INSTITUTIONNELLES

Le transport maritime est une activité qui se déroule sur un marché éminemment international. Ce marché connaît depuis une dizaine d'années des tensions résultant notamment de la surcapacité et de la politique de transport menée par certains pays. Ces phénomènes ont fortement perturbé la compétitivité des armements exploitant leurs navires sous pavillon belge. Concrètement, les difficultés se traduisent notamment par des frais d'exploitation élevés pour les navires battant pavillon belge.

Ce phénomène n'est pas exclusivement belge mais est aussi fortement ressenti par la plupart des autres pays occidentaux qui disposent d'une marine marchande importante, comme les Pays-Bas, l'Allemagne, les pays scandinaves, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Espagne, l'Italie et les Etats-Unis d'Amérique.

La solution adoptée par les armateurs de ces pays est généralement le recours au dépavillonnage. Ils optent pour les registres ou pavillons de pays comme Chypre, le Libéria et le Panama, où les frais d'exploitation sont moindres, surtout sur le plan fiscal et social, et où les normes en matière d'équipage sont moins rigoureuses. Parfois, certains pays occidentaux créent eux-mêmes un second registre (Norvège, Danemark, République fédérale d'Allemagne). Les navires inscrits sur ce deuxième registre bénéficient de conditions plus avantageuses sur le plan des charges fiscales et sociales, ainsi qu'au niveau de l'engagement de marins étrangers auxquels s'appliquent les conditions salariales de leur pays d'origine.

En conséquence, le présent projet doit être considéré dans la même perspective que le projet sur la création d'un registre public maritime luxembourgeois qui est en discussion au sein du Parlement luxembourgeois. Ce registre luxembourgeois pourra être le deuxième registre pour les navires belges.

Ce double enregistrement vise donc à limiter les coûts d'exploitation, et notamment le coût du personnel, sans mettre en cause les droits des créanciers.

Ceci n'implique pas l'abandon de l'idée d'un registre européen. L'exécution de ce dossier ne permet cependant pas d'espérer un aboutissement rapide. Il faut donc choisir dans un premier temps la solution luxembourgeoise.

Le dépavillonnage peut s'effectuer suivant différentes techniques, par exemple en vendant le navire à un acheteur étranger, en effectuant un apport en nature dans une société étrangère, en déplaçant le siège dans un autre pays, ou encore en enregistrant le navire dans un autre pays au nom d'un affréteur coque nue.

Les armateurs belges reçoivent la possibilité de recourir à cette dernière méthode, mais de telle sorte que le navire en tant qu'objet de propriété et son pro-

eigendom en zijn eigenaar als dusdanig wel in het Belgische register der zeeschepen geregistreerd blijven. Dat is de beste garantie voor de ingeschreven schuldeisers, wier instemming met de rompbevrachting uitdrukkelijk wordt geëist.

De nieuwe regeling vereist een grondige ommekeer ten opzichte van de bestaande wetgeving die aan zeeschepen van rechtswege de Belgische nationaliteit toekent zodra bepaalde eigendomsvoorwaarden vervuld zijn. Het ontwerp van wet dat ter goedkeuring aan de Commissie wordt voorgelegd, regelt de registratie van zeeschepen. Het recht van zeeschepen om de Belgische vlag te voeren wordt van deze registratie afhankelijk gemaakt.

Bovendien kunnen de Belgische reders een zeeschip door middel van een overeenkomst van rompbevrachting aan een vreemde bevrachter verhuren. Deze kan het schip op zijn naam laten registreren in het rompbevrachtingsregister van zijn land, waardoor het schip het recht verwerft de vlag van dat land te voeren. Het recht de Belgische vlag te voeren wordt dan geschorst voor de duur van de rompbevrachting. Voor de fiscale en sociale lasten is het schip dan onderworpen aan de wetgeving van het land waarvan het de vlag voert en waar deze lasten lager liggen dan in België.

Het gebruik van voormelde techniek is in overeenstemming met de regels van het volkenrecht die betrekking hebben op de nationaliteit van zeeschepen. In de Memorie van Toelichting wordt op dit fundamentele aspect grondig ingegaan.

Het ontwerp werd in januari 1989 voor advies aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State voorgelegd. De Memorie van Toelichting bevat een afzonderlijk deel waarin de opmerkingen en voorstellen van de Raad van State per artikel worden besproken.

Als voornaamste gevolg van het advies van de Raad van State werd het ontwerp tot de zeeschepen beperkt, hoewel het oorspronkelijk in de bedoeling lag de registratie van alle schepen te regelen.

Het ontwerp zelf omvat vijf grote onderdelen of hoofdstukken.

De algemene bepalingen vormen het eerste hoofdstuk en gaan over het eigenlijke onderwerp van de nieuwe wet, namelijk de registratie en de rompbevrachting.

Het tweede hoofdstuk handelt over de noodzakelijke aanpassingen van de Zeewet (Boek II van het Wetboek van Koophandel) en van een paar andere zeevaartwetten.

Het derde hoofdstuk voert een interpretatieve bepaling in.

Het vierde hoofdstuk omvat de opheffingsbepalingen.

Het laatste hoofdstuk omvat de overgangsbepalingen, die onder meer de overgang van het huidige teboekstellingssysteem naar de registratie regelen.

Voor een gedetailleerder bespreking van de artikelen van het ontwerp en van het advies van de Raad

propriétaire en tant que tel restent inscrits dans le registre belge des navires. Ceci constitue la meilleure garantie pour les créanciers inscrits, dont l'accord sur l'affrètement coque nue est expressément requis.

Le nouveau régime requiert un profond revirement par rapport à la législation existante qui accorde de plein droit la nationalité belge aux navires dès que certaines conditions de propriété sont remplies. Le projet de loi présentement soumis à l'approbation de la Commission règle l'enregistrement des navires. Le droit pour les navires de battre pavillon belge est rendu tributaire de l'enregistrement.

De plus, les armateurs belges reçoivent la possibilité de louer un navire par un contrat d'affrètement coque nue à un affréteur étranger. Celui-ci peut faire enregistrer le navire sous son nom dans le registre des affrètements coque nue de son pays, ce qui donne au navire le droit d'arborer le pavillon de ce pays. Le droit de battre pavillon belge est suspendu pour la durée de l'affrètement coque nue. En ce qui concerne les charges fiscales et sociales, le navire est alors soumis à la législation du pays dont il bat pavillon et où ces charges sont moins élevées qu'en Belgique.

Le recours à cette technique est conforme aux règles qui sont établies par le droit des gens en matière de nationalité des navires. Cet aspect fondamental est largement explicité dans l'exposé des motifs.

Le projet a été soumis en janvier 1989 à l'avis de la section de Législation du Conseil d'Etat. L'exposé des motifs contient une partie distincte où il est répondu article par article aux remarques et suggestions du Conseil d'Etat.

La principale conséquence de l'avis du Conseil d'Etat a été de limiter le projet aux navires, alors que l'intention avait initialement été de régler l'enregistrement de *tous* les bateaux.

Le projet proprement dit se subdivise en cinq chapitres.

Les dispositions générales font l'objet du chapitre premier et portent sur l'objet proprement dit de la nouvelle loi, à savoir l'enregistrement et l'affrètement coque nue.

Le deuxième chapitre contient les adaptations nécessaires à apporter à la Loi maritime (Livre II du Code de Commerce) et à quelques autres lois relatives à la navigation maritime.

Le chapitre 3 introduit une disposition interprétative.

Le chapitre 4 contient les dispositions abrogatoires.

Le dernier chapitre contient les dispositions transitoires, dont celles qui règlent le passage du système actuel de l'immatriculation au système de l'enregistrement.

Pour un examen plus détaillé des articles du projet et de l'avis du Conseil d'Etat, il convient de se référer

van State, moge ik de Geachte Dames en Heren verwijzen naar de Memorie van Toelichting, waar het een en ander uitvoeriger wordt uiteengezet.

II. — ALGEMENE BESPREKING

a) *Het ontwerp is economisch belangrijk*

Ter inleiding van een aantal vragen schetst een lid het ontstaan van het voorliggende ontwerp.

Hij herinnert er aan dat het nieuwe redersplan het zogenaamde mini-koopvaardijplan moet opvolgen dat in augustus 1987 werd afgesloten tussen de toenmalige Minister van Verkeerswezen en de reders.

Het miniplan was een overbruggingsplan voor twee jaar (87 en 88). Het voorzag voornamelijk in een verlaging van de sociale en fiscale lasten van de reders. Daarnaast werden ook de intrestlasten herschikt. Dat alles moest de reders in staat stellen te overleven tot de « Luxemburgse » vlag een feit zou zijn.

In haar jaarverslag van 1987 noemde de Belgische Redersvereniging dat jaar het moeilijkste sinds vele decennia : het aantal schepen van de Belgische koopvaardij en het aantal arbeidsplaatsen waren beide fel gedaald. Begrijpelijk liet deze negatieve tendens eveneens haar sporen na in de Zeevaartschool, waar het aantal leerlingen tot de helft werd gereduceerd.

Oorzaak van alle moeilijkheden lag in de te hoge loonlasten voor de Belgische reders, waarbij vooral de bijdragen voor de sociale zekerheid te zwaar zijn. Hierdoor kwam hun concurrentiepositie ten opzichte van de buitenlandse rederijen in het gedrang.

Een Aziatische crew kan tot viermaal minder kosten. Voor een schip kan dit leiden tot een verschil van meer dan 40 miljoen frank op jaarbasis.

De uitvlagging (namelijk varen onder de vlag van een ander land) kost de Belgische Staat echter eveneens 40 miljoen frank per schip, gezien het verlies aan sociale bijdragen en de toename van het aantal uit te betalen werkloosheidsuitkeringen.

Aangezien het « miniplan » slechts tot einde 1988 in een regeling voorzag, diende de huidige Regering begin 1989 een nieuw voorstel uit te werken.

Het regeerakkoord bepaalde terzake dat er tegen eind 1988 voor de Belgische koopvaardij een regeling moest worden uitgewerkt die op structurele wijze de exploitatiekosten onder Belgische vlag drukte. Dit betekende voortwerken volgens de toen geldende regelingen van het miniplan, zonder de voorziene overschakeling naar de Luxemburgse vlag.

Uit schrik om een precedent te scheppen naar andere sectoren toe werd de zaak echter doorverwezen naar een werkgroep van deskundigen, de zogenaamde « werkgroep Malevé ».

à l'Exposé des motifs, qui est plus explicite en la matière.

II. — DISCUSSION GENERALE

a) *L'importance du projet sous l'angle économique*

En préambule à un certain nombre de questions, un membre trace l'historique de la gestation du projet en discussion.

Il rappelle que le nouveau plan d'armement doit remplacer le mini-plan d'armement qui a été conclu en août 1987 entre le Ministre des Communications de l'époque et les armateurs.

Le mini-plan était un plan de transition pour deux ans (1987 et 1988). Il prévoyait essentiellement une diminution des charges sociales et fiscales en faveur des armateurs et accessoirement un rééchelonnement des charges d'intérêts, ce qui devait permettre aux armateurs de survivre jusqu'à la création du pavillon « luxembourgeois ».

Dans son rapport annuel de 1987, l'Union des armateurs belges considérait cette année comme la plus difficile depuis des décennies : le nombre de navires de la marine marchande et le nombre d'emplois avaient fortement diminué. Cette tendance négative s'est tout naturellement répercutée sur l'école maritime, qui a perdu la moitié de ses élèves.

L'origine de toutes les difficultés résidait dans les charges salariales trop élevées, particulièrement au niveau des cotisations de sécurité sociale. Celles-ci étaient en effet trop lourdes pour les armateurs belges et compromettaient leur compétitivité par rapport aux armateurs étrangers.

Le coût d'un équipage asiatique peut être jusqu'à quatre fois moins élevé, ce qui peut représenter, pour un navire un différence de plus de 40 millions de francs sur une base annuelle.

Le dépavillonnage (c'est-à-dire le fait de naviguer sous un pavillon étranger) coûte cependant aussi 40 millions de francs par navire à l'Etat belge, en raison de la perte en cotisations sociales et du supplément d'allocations de chômage à payer.

Etant donné que la réglementation instaurée par le « miniplan » ne couvrait que la période allant jusqu'à la fin de 1988, le Gouvernement actuel devait élaborer une nouvelle proposition début 1989.

L'accord de Gouvernement prévoyait à cet égard que pour fin 1988, il convenait d'élaborer pour la marine marchande belge une réglementation qui prime de manière structurelle les frais d'exploitation sous pavillon belge, ce qui impliquait que l'on continuait à appliquer la réglementation prévue par le « miniplan », sans mettre les bateaux sous pavillon luxembourgeois.

De crainte de créer un précédent pour d'autres secteurs, le dossier a toutefois été renvoyé devant un groupe de travail composé d'experts, connu sous le nom de « groupe de travail Malevé ».

Deze werkgroep kwam tot volgende bevindingen :

1. De Luxemburgse vlag : de Belgische reders laten hun vloot varen onder Luxemburgse vlag, op voorwaarde dat ze garanties bieden voor de tewerkstelling van de 1 800 bemanningsleden. Voor de Belgische Staat betekent deze oplossing een inkomstenverlies (RSZ, belastingen) van ongeveer 940 miljoen frank per jaar.

2. De Belgische vlag : in dit voorstel werden de sociale en fiscale lasten van de reders nog eens in gunstige zin gewijzigd. Kostprijs voor de nationale overheid : 999 miljoen frank per jaar.

3. De Belgische vlag in combinatie met een vlag van een « goedkoop land » : deze mogelijkheid kost de Staat jaarlijks 1 371 miljoen frank.

Uiteindelijk is de Regering dan toch op het oorspronkelijk idee teruggekomen en heeft ze de Luxemburgse oplossing gekozen. Het wetsontwerp betreffende de registratie van zeeschepen moet hiertoe de start zijn.

Het lid stelt daarna de volgende vragen :

1. De 1 800 bemanningsleden die men in dienst wil houden zijn in werkelijkheid niet alleen Belgen : onder hen kunnen zich ook vreemde zeelieden bevinden, mits die via de pool van Belgische bemanningen aangemonsterd werden.

Hoeveel van die 1 800 bemanningsleden zijn geen Belgen ?

Werd er van vakbondszijde druk uitgeoefend om het aantal vreemdelingen te beperken, bijvoorbeeld door het bedrag van de door de betrokkenen betaalde vakbondsbijdragen te verhogen ?

2. De koopvaardijvloot heeft via financiële tegemoetkomingen van de nationale overheid aan de scheepswerven, die tot de nationale sectoren behoren, onrechtstreeks steun ontvangen. Wordt, aangezien die sectoren thans geregionaliseerd zijn, de vroegere oplossing op dezelfde wijze gehandhaafd ? Zullen de Belgische schepen die uitgevlagd worden naar Luxemburg niet verplicht worden de vroeger toegekende kredieten terug te betalen ?

3. Waarin voorziet de tussen België en het Groot-hertogdom Luxemburg gesloten overeenkomst op het vlak van de sociale zekerheid en meer bepaald wat de overname van de pensioenlasten betreft ?

4. Zal men erop toezien dat de Zeevaartschool ook in de toekomst voor de opleiding instaat ? Zelfs als het voortbestaan van die school wegens de daling van het aantal ingeschreven leerlingen in gevaar dreigt te komen, mag men immers niet uit het oog verliezen dat ook de loodsen in die school worden opgeleid.

Ce groupe de travail est arrivé aux constatations suivantes :

1. Le pavillon luxembourgeois : les armateurs belges font naviguer leur flotte sous pavillon luxembourgeois à condition qu'ils garantissent l'emploi de 1 800 membres d'équipage. Pour l'Etat belge, cette solution implique une perte de recettes (ONSS, fiscalité) d'environ 940 millions de francs par an.

2. Le pavillon belge : cette formule impliquait une fois de plus une modification des charges sociales et fiscales en faveur des armateurs. Coût pour l'Etat 999 millions de francs par an.

3. Le pavillon belge en combinaison avec le pavillon d'un pays « bon marché » : cette formule coûterait chaque année 1 371 millions de francs à l'Etat.

Finalement, le Gouvernement est revenu à la première formule et a opté pour la solution luxembourgeoise. Le projet de loi relatif à l'enregistrement des navires constituera la première étape de sa mise en œuvre.

L'intervenant pose ensuite les questions suivantes :

1. L'effectif de 1 800 personnes employées que l'on vise à maintenir ne comprend en réalité pas que des hommes d'équipage belges : il peut également inclure des marins étrangers, pour autant que ceux-ci aient été embauchés via le pool des équipages belges.

Combien de non-Belges le chiffre de 1 800 hommes d'équipage comprend-il ?

Y-a-t-il des pressions syndicales pour limiter le nombre d'étrangers, par exemple par le biais d'une augmentation du montant des cotisations syndicales payées par ces derniers ?

2. La marine marchande a pu bénéficier d'une aide indirecte, via les interventions financières du pouvoir national en faveur des chantiers navals, qui faisait partie des secteurs nationaux. Ces derniers étant maintenant régionalisés, la solution mise en place autrefois est-elle maintenue, selon les mêmes modalités ? D'autre part, n'y aura-t-il pas obligation de rembourser les crédits octroyés naguère aux navires belges, si ces derniers font l'objet d'un dépavillonnage vers le Luxembourg ?

3. Dans l'accord conclu entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, qu'est-il prévu en matière de sécurité sociale et, plus particulièrement, pour la prise en charge des pensions ?

4. Sera-t-il veillé au maintien de la formation assurée par l'Ecole de Navigation ? Même si l'existence de cette école devait être menacée par la diminution du nombre d'élèves inscrits, il conviendrait en effet de ne pas perdre de vue que les pilotes sont eux aussi formés par cette institution.

5. Bestaat er geen gevaar dat andere sectoren die eveneens in moeilijkheden verkeren druk zullen uitoefenen om ook op hen een oplossing toegepast te zien die vergelijkbaar is met die van de registratie in Luxemburg waarvan de koopvaardijvloot gebruik kan maken ?

b) *Het ontwerp is juridisch belangrijk*

Hetzelfde lid merkt op dat het thans in bespreking zijnde ontwerp niet alleen een economisch doel heeft, maar door de talrijke definities ook een zeer belangrijke juridische dimensie bevat.

Spreeker verheugt zich over het feit dat blijkbaar rekening werd gehouden met de door de Raad van State geformuleerde opmerkingen.

*
* *

Tijdens de stemming over de artikelen neemt de Commissie bovendien een aantal technische correcties op de oorspronkelijke ontwerp tekst aan (cf. infra : Errata).

ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

1. Werkgelegenheid

In antwoord op de eerste vraag verschaft de Minister de volgende cijfers :

POOL DER ZEELIEDEN
Toestand op 21 juni 1990

	offic.	andere	totaal
Belgen	1 080	600	1 680
EEG	79	341	420
Andere	59	78	137
Totaal	1 218	1 019	2 237

Evolutie werkgelegenheid 1990

Januari	1 055
Februari	1 072
Maart	1 100
April	1 106
Mei	1 132

Wat de bijdragen betreft, zijn alle betrokkenen aan dezelfde regeling onderworpen.

2. Kredieten

De financiële tegemoetkoming aan de scheepswerven gebeurt tot nog toe op dezelfde wijze als vóór de regionalisering van de nationale sectoren bij de bijzon-

5. Des pressions ne risquent-elles pas d'être exercées dans d'autres secteurs qui connaissent eux aussi des difficultés, pour qu'il soit également recouru à une solution comparable à celle de l'enregistrement luxembourgeois rendu possible pour la marine marchande ?

b) *L'importance du projet sous l'angle juridique*

Le même membre observe que le projet en discussion n'a pas qu'un but économique : il comporte également une dimension juridique très importante, par les définitions qu'il fournit.

L'intervenant se réjouit de ce que les observations formulées par le Conseil d'Etat semblent avoir été prises en compte.

*
* *

Lors du vote des articles, la Commission adopte par ailleurs un certain nombre de corrections techniques au texte initial du projet (voir ci-après : Errata).

REPONSES DU MINISTRE

1. Emploi

En réponse à la première question, le Ministre communique les chiffres suivants :

POOL DES EQUIPAGES
Situation au 21 juin 1990

	offic.	autres	total
Belges	1 080	600	1 680
CEE	79	341	420
Autres	59	78	137
Total	1 218	1 019	2 237

Evolution emploi 1990

Janvier	1 055
Février	1 072
Mars	1 100
Avril	1 106
Mai	1 132

En ce qui concerne les cotisations, tous les intéressés sont soumis au même régime.

2. Crédits

Les modalités relatives aux interventions financières en faveur des chantiers navals sont restées jusqu'à présent identiques à ce qu'elles étaient avant

dere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen. De Vlaamse Executieve zou er evenwel aan denken die werkwijze te veranderen.

In verband met de eventuele vervroegde terugbetaling van de reeds toegekende kredieten verstrekt de Minister het volgende antwoord :

a. Verplichting tot vervroegde terugbetaling

Krachtens artikel 2.3. van het Protocol van 31 december 1988 is geen terugbetaling vereist bij uitvlagging naar Luxemburg.

Zie ook artikel 8, § 4, van het wetsontwerp op grond waarvan de bestaande inschrijvingen van de zake-lijke rechten ten laste van het schip blijven bestaan en nieuwe inschrijvingen ook in het register van oorsprong moeten worden geregistreerd.

b. Regeling bij terugbetaling

Het NMKN-gedeelte gaat terug naar de NMKN.

Het fondsgedeelte gaat terug naar het Fonds. Dit is regionaal.

3. Sociale Zekerheid

Het wetsontwerp betreffende de Luxemburgse vlag zal weldra door het Luxemburgse Parlement worden aangenomen.

Inzake sociale zekerheid zijn er onderhandelingen aan de gang op het niveau van de Ministers van Sociale Zaken. De Luxemburgse overheid heeft gevraagd om de Belgische zeelieden onder de Belgische wetgeving te behouden. Dit impliceert de inning van de bijdragen in België. In dat geval rijst ook geen specifiek probleem inzake pensioenen.

4. Hogere Zeevaartschool

De Minister deelt volgende cijfers mee :

Aantal studenten — 31 oktober 1989

	N	F	Totaal
Afd. Dek	125	86	211
Afd. Machines .	32	10	42
Totaal	157	96	253

Hij voegt hieraan de volgende opmerkingen toe :

a. Recruitering van leerlingen

Het huidige ontwerp heeft als dusdanig geen invloed op het bestaan van de school, indien de Belgische reders een beroep blijven doen op Belgische officieren aan boord van de schepen die zij exploiteren.

la régionalisation des secteurs nationaux par la loi spéciale du 8 août 1988 de réformes institutionnelles. Il semblerait toutefois que l'Exécutif flamand envisagerait de modifier ces modalités.

En ce qui concerne l'éventualité du remboursement anticipé des crédits déjà octroyés, le Ministre communiqué la réponse suivante :

a. Obligation de remboursement anticipé

En vertu de l'article 2.3. du Protocole du 31 décembre 1988, il n'y a pas d'obligation de rembourser en cas de dépavillonnage vers le Luxembourg.

Il convient de se référer également à l'article 8, § 4 du projet de loi, sur la base duquel les inscriptions de droits réels à charge d'un navire sont maintenues et les nouvelles inscriptions doivent être mentionnées dans le registre d'origine.

b. Règlement en cas de remboursement

La partie SNCI retourne à la SNCI.

La partie « Fonds » retourne au Fonds. Ceci relève des Régions.

3. Sécurité sociale

Le projet de loi concernant le pavillon luxembourgeois sera bientôt adopté par le Parlement luxembourgeois.

En ce qui concerne la sécurité sociale, des négociations sont en cours entre les Ministres des Affaires sociales. Les autorités luxembourgeoises ont demandé que le personnel des navires belges soit maintenu sous la législation belge. Ceci implique la perception de cotisations en Belgique. Dans ce cas, il n'y aurait pas de problème spécifique en ce qui concerne les pensions.

4. L'Ecole supérieure de Navigation

Le Ministre communique les chiffres suivants :

Nombre d'étudiants — 31 octobre 1989

	N	F	Total
Div. Pont	125	86	211
Div. Machines	32	10	42
Total	157	96	253

Il ajoute les remarques suivantes :

a. Recrutement d'étudiants

Le présent projet n'a, en tant que tel, aucune influence sur l'existence de l'école, si les armateurs belges continuent à faire appel à des officiers belges à bord des navires qu'ils exploitent.

Het Protocol van 1988 voorziet in een gegarandeerd contingent arbeidsplaatsen, alsook 250 arbeidsplaatsen op schepen van Belgische reders onder vreemde vlag.

b. Verwerven van diploma's

Hiervoor worden de activiteiten op schepen onder vreemde vlag gelijkgesteld met die op schepen onder Belgische vlag. Hier is dus geen weerslag.

c. Loodsen

Het klopt dat de loodsen via de Hogere Zeevaartschool worden opgeleid. In verband met de werking van de havens is het van belang dat de werkgelegenheid op peil blijft.

5. Eventueel precedent

Gelet op de zeer bijzondere aard van de bewuste sector, is er volgens de Minister niet het minste gevaar dat andere sectoren in moeilijkheden een oplossing willen laten doordrukken die vergelijkbaar is met die van de uitvlagging.

De wisseloplossing die de handelsvloot ongetwijfeld zou hebben aangedragen, mocht de Regering haar niet in staat hebben gesteld via de registratie in een ander land namens een rompbefrachter, de zetel naar een ander land te transfereren, zou ongetwijfeld hebben bestaan in een massale uitvlagging naar landen die geen lid zijn van de EEG.

Om die reden blijkt de bedachte operatie, hoewel ze budgettair niet neutraal is, ondanks alles goedkoper dan de dreigende massale uittocht. Bovendien handhaaft de bereikte oplossing een gewaarborgde hoeveelheid arbeidsplaatsen in België.

III. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 35 alsook het gehele ontwerp worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

De Rapporteur,

M. GESQUIERE

De Voorzitter,

E. TOMAS

Le protocole de 1988 prévoit un nombre garanti d'emplois, ainsi que 250 emplois sur les navires sous pavillon étranger.

b. Obtention de diplômes

A cet égard, les activités sur des navires sous pavillon étranger sont assimilées à celles sur des navires sous pavillon belge. Il n'y a donc pas d'incidence.

c. Les pilotes

Il est exact que ceux-ci sont formés via l'Ecole supérieure de Navigation.

En ce qui concerne le fonctionnement des ports, il est important que l'emploi soit maintenu.

5. Précédent éventuel

Le Ministre estime que, eu égard au caractère hautement spécifique du secteur en cause, il n'y a guère de risque que d'autres secteurs en difficulté poussent à la mise en place d'une solution comparable à celle du dépavillonnage.

En tout état de cause, la solution de rechange à laquelle le secteur de la marine marchande n'aurait pas manqué de recourir si le Gouvernement ne lui avait pas donné la possibilité d'opérer un transfert du siège dans un autre pays, par l'enregistrement dans un autre pays au nom d'un affréteur coque nue, aurait sans doute été un dépavillonnage massif vers des pays extérieurs à la CEE.

C'est pour cette raison que, bien qu'elle ne soit pas neutre budgétairement, l'opération mise en place s'avère malgré tout moins coûteuse que l'exode massif qui menaçait. En outre, la solution intervenue maintient un volume garanti d'emplois en Belgique.

III. — VOTES

Les articles 1^{er} à 35, ainsi que l'ensemble, sont successivement adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

M. GESQUIERE

Le Président,

E. TOMAS

ERRATA**Artikel 1**

In § 1, 7° en 8° dienen de woorden « het land » telkens te worden vervangen door de woorden « de Staat ».

Art. 3

In § 1, voorlaatste regel van de Franse tekst, dient de komma tussen het woord « composition » en de woorden « du capital social » te worden weggelaten.

Art. 4

In littera b), 2° dienen de woorden « waartoe zich de laatst ontvangen berichten uitstrekken » vervangen te worden door de woorden « waarop de laatste berichten werden ontvangen ».

Art. 5

1) In § 1, derde regel, dient het woord « echter » te worden weggelaten.

2) In § 2, in fine van het eerste lid van de Franse tekst, dient het woord « arrêtés » te worden vervangen door « arrêtées ».

3) In dezelfde § 2, tweede lid, eerste regel van de Franse tekst dienen de woorden « au cas de » vervangen te worden door « en cas de ».

Art. 7

In fine dienen de woorden « waaronder dit kan geschieden » vervangen te worden door de woorden « die terzake moeten worden vervuld ».

Art. 9

1) In littera a) dient nummer 1 vervangen te worden door de volgende tekst : « 1. de rompbevrachter die als wederpartij van de scheepseigenaar optreedt de huur van het betrokken zeeschip niet mag overdragen of het onderverhuren door middel van een nieuwe rompbevrachting ».

2) In littera c), nummer 6, tweede en laatste regel dienen de woorden « het land » en « dat land » respectievelijk vervangen te worden door de woorden « de Staat » en « die Staat ».

ERRATA**Article 1^{er}**

Au § 1^{er}, 7° et 8° du texte néerlandais, il y a lieu de remplacer chaque fois les mots « het land » par les mots « de Staat ».

Art. 3

Au § 1^{er}, avant-dernière ligne il y a lieu de supprimer la virgule entre le mot « composition » et les mots « du capital social ».

Art. 4

Au littera b), 2° du texte néerlandais, il y a lieu de remplacer les mots « waartoe zich de laatst ontvangen berichten uitstrekken » par les mots « waarop de laatste berichten werden ontvangen ».

Art. 5

1) Au § 1^{er}, troisième ligne du texte néerlandais, il y a lieu de supprimer le mot « echter ».

2) Au § 2, alinéa 1^{er} in fine, il y a lieu de remplacer le mot « arrêtés » par le mot « arrêtées ».

3) Au même § 2, deuxième alinéa, première ligne, il y a lieu de remplacer les mots « au cas de » par les mots « en cas de ».

Art. 7

In fine du texte néerlandais, il y a lieu de remplacer les mots « waaronder dit kan geschieden » par les mots « die terzake moeten worden vervuld ».

Art. 9

1) Au littera a), il y a lieu de remplacer le numéro 1 du texte néerlandais par ce qui suit : « 1. de rompbevrachter die als wederpartij van de scheepseigenaar optreedt de huur van het betrokken zeeschip niet mag overdragen of het onderverhuren door middel van een nieuwe rompbevrachting ».

2) Au littera c), numéro 6, deuxième et dernière ligne du texte néerlandais, il y a lieu de remplacer les mots « het land » et « dat land », respectivement par les mots « de Staat » et « die Staat ».

Art. 10

1) In het voorlaatste lid, tweede en laatste regel en in het laatste lid, tweede en derde regel, dient het woord « schip » telkens vervangen te worden door het woord « zeeschip ».

2) In het laatste lid, vierde regel, dienen de woorden « het land » vervangen te worden door de woorden « de Staat ».

3) In het laatste lid, vierde regel van de Franse tekst, dienen de woorden « grevant celui-ci » vervangen te worden door de woorden « grevant ce droit ».

Art. 11

In § 2, tweede lid, van de Franse tekst, dient het woord « tenue » vervangen te worden door het woord « conservée ».

Art. 12

In het eerste lid, derde regel, dienen de woorden « aan de goedkeuring van » vervangen te worden door de woorden « ter goedkeuring aan ».

Art. 14

1) In § 2 van de Franse tekst dienen de woorden « aux obligations relatives à l'enregistrement qui leur sont imposées » vervangen te worden door de woorden « à l'obligation relative à l'enregistrement qu'il leur est imposée ».

2) In fine van dezelfde § 2 van de Franse tekst, dienen de woorden « ces obligations » vervangen te worden door de woorden « cette obligation ».

3) In § 3, 1°, van de Franse tekst, dienen de woorden « aux arrêtés pris » vervangen te worden door het woord « arrêtées ».

4) In § 3, 2° dient het woord « overtreedt » te worden verplaatst naar het einde van de zin.

Art. 23

1) In het eerste lid, letter b) van de Franse tekst dienen de woorden « telles que » te worden weggelaten.

2) In het tweede lid van de Franse tekst dient het woord « côté » vervangen te worden door het woord « coté ».

3) In het tweede en laatste lid dient « B.T.W. » telkens vervangen te worden door de woorden « Belasting over de toegevoegde waarde ».

Art. 10

1) A l'avant-dernier alinéa, deuxième et dernière lignes et au dernier alinéa, deuxième et troisième lignes du texte néerlandais, il y a lieu de remplacer chaque fois le mot « schip » par le mot « zeeschip ».

2) Au dernier alinéa, quatrième ligne du texte néerlandais, il y a lieu de remplacer les mots « het land » par les mots « de Staat ».

3) Au dernier alinéa, quatrième ligne, il y a lieu de remplacer les mots « grevant celui-ci » par les mots « grevant ce droit ».

Art. 11

Au § 2, deuxième alinéa, il y a lieu de remplacer le mot « tenue » par le mot « conservée ».

Art. 12

Au premier alinéa, troisième ligne du texte néerlandais, il y a lieu de remplacer les mots « aan de goedkeuring van » par les mots « ter goedkeuring aan ».

Art. 14

1) Au § 2, il y a lieu de remplacer les mots « aux obligations relatives à l'enregistrement qui leur sont imposées » par les mots « à l'obligation relative à l'enregistrement qu'il leur est imposée ».

2) In fine du même § 2, il y a lieu de remplacer les mots « ces obligations » par les mots « cette obligation ».

3) Au § 3, 1°, il y a lieu de remplacer les mots « aux arrêtés pris » par le mot « arrêtées ».

4) Au § 3, 2° du texte néerlandais, il y a lieu de déplacer le mot « overtreedt » à la fin de la phrase.

Art. 23

1) Au premier alinéa, lettre b), il y a lieu de supprimer les mots « telles que ».

2) Au deuxième alinéa, il y a lieu de remplacer le mot « côté » par le mot « coté ».

3) Aux deuxième et dernier alinéas, il y a lieu de remplacer chaque fois « T.V.A. » par les mots « Taxe sur la valeur ajoutée ».

Art. 27

- 1) In § 2, 2°, van de Franse tekst dient het woord « le » ingevoegd te worden vóór het woord « domicile ».
- 2) In § 2, 4°, b) van de Franse tekst, dient het woord « noms » vervangen te worden door « nom ».
- 3) In § 3 van de Franse tekst dienen de woorden « d'elles » vervangen te worden door de woorden « de ces personnes ».
- 4) In § 4, 4°, dienen de woorden « het land » vervangen te worden door de woorden « de Staat ».
- 5) In § 7, tweede lid, dienen de woorden « door nieuwe meting worden opgehelderd » te worden vervangen door de woorden « uit de nieuwe meting voortvloeien ».
- 6) In § 9, tweede lid, dient het woord « echter » te worden weggelaten.

Art. 28

- 1) In de aanhef dient het woord « ingevoegd » te worden geplaatst tussen de woorden « artikel 1bis » en « luidend ».
- 2) In artikel 1bis van de Franse tekst, dienen de woorden « et patrons » vervangen te worden door de woorden « ou les patrons ».

Art. 29

- 1) De aanhef dient te worden gewijzigd als volgt :
« Artikel 5 van de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting wordt aangevuld met een paragraaf 3 luidend als volgt : ».
- 2) De aanhef van § 2 dient gewijzigd te worden als volgt : « Artikel 6 van dezelfde wet wordt aangevuld met een paragraaf 3 luidend als volgt : ».
- 3) In § 3 dienen de woorden « ander land » te worden vervangen door de woorden « andere Staat ».

Art. 31

In de Franse tekst dienen de woorden « et règlements » vervangen te worden door « et tous les règlements ».

Art. 33

- 1) In § 1, tweede lid, tweede regel, dient het woord « wel » te worden geschrapt.
- 2) In fine van § 1 van de Franse tekst leze men « s'opèrent ».

Art. 27

- 1) Au § 2, 2°, il y a lieu d'insérer le mot « le » avant le mot « domicile ».
- 2) Au § 2, 4°, b), il y a lieu de remplacer le mot « noms » par « nom ».
- 3) Au § 3, il y a lieu de remplacer les mots « d'elles » par les mots « de ces personnes ».
- 4) Au § 4, 4°, il y a lieu de remplacer les mots « du pays » par les mots « de l'Etat ».
- 5) Au § 7, deuxième alinéa du texte néerlandais, il y a lieu de remplacer les mots « door nieuwe meting worden opgehelderd » par les mots « uit de nieuwe meting voortvloeien ».
- 6) Au § 9, deuxième alinéa du texte néerlandais, il y a lieu de supprimer le mot « echter ».

Art. 28

- 1) Dans la phrase liminaire du texte néerlandais, il y a lieu de placer le mot « ingevoegd » entre les mots « artikel 1bis » et « luidend ».
- 2) A l'article 1^{er}bis, il y a lieu de remplacer les mots « et patrons » par les mots « ou les patrons ».

Art. 29

- 1) Il y a lieu de modifier la phrase liminaire du § 1^{er} comme suit :
« L'article 5 de la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires est complété par un paragraphe 3 rédigé comme suit : ».
- 2) Il y a lieu de modifier la phrase liminaire du § 2 du texte néerlandais comme suit : « Artikel 6 van dezelfde wet wordt aangevuld met een paragraaf 3 luidend als volgt : ».
- 3) Au § 3 il y a lieu de remplacer les mots « autre pays » par les mots « autre Etat ».

Art. 31

Il a lieu de remplacer les mots « et règlements » par les mots « et tous les règlements ».

Art. 33

- 1) Au § 1^{er}, deuxième alinéa, deuxième ligne, du texte néerlandais, il y a lieu de supprimer le mot « wel ».
- 2) In fine du § 1^{er}, il y a lieu de lire « s'opèrent ».

BIJLAGE

PROTOCOL KOOPVAARDIJ

Tussen het

— Ministerie van Verkeerswezen, vertegenwoordigd door de heer J.-L. Dehaene, Minister.

— Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, vertegenwoordigd door Minister L. Van Den Brande.

— De Belgische Redersvereniging, vertegenwoordigd door de heren J. Saverys, Voorzitter, en E. de Laet, Ondervoorzitter.

— De Belgische Transportarbeidersbond « BTB » (ABVV), vertegenwoordigd door de heer R. Van Cant, Voorzitter.

— De Christelijke Vervoerarbeiders en Diamantbewerkers « CVD » (ACV), vertegenwoordigd door de heer J. Stuer, Sekretaris.

wordt overeengekomen :

1. De Minister van Verkeerswezen geeft uitdrukkelijk toelating om schepen onder Belgische vlag uit te vlaggen (bare boating out) naar Luxemburg. De toelating geldt voor een periode van 3 jaar en is behoudens opzegging automatisch verlengbaar voor onbepaalde duur.

2. Deze toelating wordt verleend onder volgende opschortende voorwaarden :

2.1. De Belgische schepen varende onder Luxemburgse vlag moeten worden bemannet met zeelui ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden, zodanig dat het huidig bestand behouden blijft (bijlage 1).

Tegen het einde van het derde jaar van voormelde regeling dient de tewerkstelling te worden opgevoerd met minstens 250 zeelieden ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden. Indien deze minimum tewerkstelling niet wordt gerespecteerd of de voormelde tewerkstelling niet wordt bereikt tegen het einde van het derde jaar, behoudt de Minister van Verkeerswezen onvoorwaardelijk het recht om de algemene toelating vermeld in punt 1, onmiddellijk op te zeggen en om bij verkoop van schepen naar het buitenland het uitstaand scheepskrediet onmiddellijk en integraal terug te eisen.

Indien op E.G.-vlak een communautaire regeling voor de scheepvaart wordt ingesteld, verbinden de ondertekenende partijen er zich toe het in deze overeenkomst omschreven systeem onmiddellijk om te zetten in de communautaire regeling.

Zeelieden ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden en tewerkgesteld op schepen varende onder vreemde vlag, door tussenkomst van een Belgische reder, mogen in aanmerking worden genomen voor het bereiken van de bijkomende tewerkstelling van 250 zeelieden, zoals vermeld in onderhavige paragraaf.

2.2. Aan de zeelieden ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden, varende in toepassing van punt 2.1., hiervoor, wordt de voortzetting van alle afgesloten CAO's voor zeelieden ingeschreven in de Belgische Pool der Zeelieden gegarandeerd, met die verstande dat in de CAO vermelde brutobedragen zullen vervangen worden door nettobedragen zoals bepaald bij CAO.

ANNEXE

PROTOCOLE MARINE MARCHANDE

Entre

— le Ministère des Communications, représenté par M. J.-L. Dehaene, Ministre.

— le Ministère de l'Emploi et du Travail, représenté par le Ministre L. Van Den Brande.

— la Belgische Redersvereniging, représentée par MM. J. Saverys, Président, et E. de Laet, Vice-président.

— le « Belgische Transportarbeidersbond » « BTB » (ABVV), représenté par M. R. Van Cant, Président.

— les « Christelijke Vervoerarbeiders en Diamantbewerkers » (CVD) (ACV), représentés par M. J. Stuer, Secrétaire.

il est convenu ce qui suit :

1. Le Ministre des Communications autorise expressément le dépavillonnage de navires battant pavillon belge (bare boating out) et leur passage sous pavillon luxembourgeois. Cette autorisation est accordée pour une période de trois ans et est tacitement reconductible pour une durée indéterminée sauf révocation.

2. Cette autorisation est accordée aux conditions suspensives suivantes :

2.1. L'équipage des navires belges battant pavillon luxembourgeois doit être formé de marins inscrits au pool belge des marins de telle sorte que l'effectif soit maintenu à son niveau actuel (annexe 1).

Pour la fin de la troisième année d'application de la présente convention, 250 emplois nouveaux au moins devront être attribués à des marins inscrits au pool belge des marins. Si ce minimum d'emploi n'est pas respecté ou si le niveau d'emploi précité n'est pas atteint pour la fin de la troisième année, le Ministre des Communications conserve le droit inconditionnel de révoquer immédiatement l'autorisation générale énoncée au point 1 et d'exiger, en cas de vente de navires à l'étranger, le remboursement immédiat et intégral des crédits maritimes restant dus.

Si la navigation maritime fait l'objet d'une réglementation communautaire au niveau de la C.E., les parties contractantes s'engagent à transposer immédiatement le système prévu par la présente convention dans la réglementation communautaire.

Les marins inscrits au Pool belge des marins et employés sur des bateaux battant pavillon étranger, par l'entremise d'un armateur belge, peuvent être pris en considération pour atteindre le chiffre de 250 emplois de marin supplémentaires visé au présent paragraphe.

2.2. Le bénéfice de toutes les CCT conclues pour les marins inscrits au Pool belge des marins est garanti à ces mêmes marins lorsqu'ils naviguent en application du point 2.1. ci-avant, étant entendu que les montants bruts mentionnés dans les CCT seront remplacés par des montants nets fixés par CCT.

2.3. Voor de Belgische schepen die onder Luxemburgse vlag worden gebracht, worden de toegekende scheepskredieten behouden aan de bestaande modaliteiten.

3.1. Voor de zeelieden ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden en varend op schepen onder Luxemburgse vlag geldt voor wat betreft de sociale zekerheid Verordening E.G. n° 1408/71.

3.2. De bemanningen varend onder een andere vlag dan die van een E.G.-lidstaat en ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden komen voor wat betreft de sociale zekerheid onder toepassing van de DOSZ-regeling. De reder is verantwoordelijk voor de storting van de bijdragen aan de DOSZ.

3.3. De overheid garandeert aan de zeelieden ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden het recht op wachtgeld voor de perioden die ze niet werden aangeworven. Hiertoe zal door middel van een koninklijk besluit de mogelijkheid tot schorsing in de pool worden aangewend voor de periode dat de zeeman aan boord is van een schip onder Luxemburgse vlag of aan boord van een schip onder vreemde vlag door tussenkomst van een Belgische reder.

In elk geval garanderen de reders eventuele verschillen die tot uiting zouden kunnen komen tussen het huidig stelsel van hun maatschappelijke zekerheid en datgene dat op hen van toepassing wordt wanneer de onder 3.1. vermelde zeelieden onder Luxemburgse vlag en de onder 3.2. vermelde zeelieden onder vreemde vlag varen.

4. In functie van het algemeen belang van het land in verband met de veiligheid en de verdediging van zijn bevolking kan de Minister van Verkeerswezen te allen tijde de toelating vermeld in punt 1 van deze overeenkomst opzeggen en de schepen terug uitsluitend onder Belgische vlag brengen.

5. Gelet op de feitelijke omstandigheden dat het ontwerp van wet tot oprichting van een Luxemburgs vlagregister door de Luxemburgse Regering bij het Parlement werd ingediend, en aldus kan verwacht worden dat de Luxemburgse vlag niet operationeel zal zijn op 1 januari 1989, wordt het huidige tijdelijke koopvaardijplan, zoals door de Regering goedgekeurd op 8 augustus 1987, tijdelijk verlengd tot wanneer de Luxemburgse vlag effectief in werking zal treden.

6. Deze overeenkomst gaat in op 1 januari 1989.

Opgemaakt te Zeebrugge op 31 december 1988, in vier originelen, één voor elke ondertekenende partij.

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,

L. VAN DEN BRANDE

<i>Secretaris</i>	<i>Voorzitter</i>	<i>Onder-voorzitter</i>	<i>Voorzitter</i>
CVD,	BTB,	BRV,	BRV,

J. STUER R. VAN CANT E. DE LAET J. SAVERYS

2.3. Les crédits maritimes alloués sont maintenus selon les modalités existantes pour les navires belges battant pavillon luxembourgeois.

3.1. En ce qui concerne la sécurité sociale, les marins inscrits au Pool belge des marins et naviguant sur des navires battant pavillon luxembourgeois sont soumis au règlement CE n° 1408/71.

3.2. Les équipages naviguant sur des navires battant un pavillon autre que celui d'un des Etats membres de la CEE et inscrits au Pool belge des marins sont soumis au régime de la sécurité sociale d'outre-mer (OSSOM). L'armateur est responsable du versement des cotisations à l'OSSOM.

3.3. Les autorités garantissent le droit à l'allocation d'attente aux marins inscrits au Pool belge des marins pour les périodes où ils n'ont pas été engagés. L'inscription au pool sera dès lors suspendue, par arrêté royal, pour la période au cours de laquelle le marin navigue à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ou à bord d'un navire battant pavillon étranger par l'intermédiaire d'un armateur belge.

Les armateurs garantissent en tout cas les différences éventuelles entre le régime actuel de sécurité sociale et celui qui s'applique lorsque les marins visés au point 3.1. naviguent sous pavillon luxembourgeois et lorsque les marins visés au point 3.2. naviguent sous pavillon étranger.

4. Lorsque l'intérêt général du pays l'exige pour la sécurité et la protection de sa population, le Ministre des Communications peut, à tout moment, retirer l'autorisation visée au point 1 de la présente convention et rétablir l'obligation de battre exclusivement pavillon belge.

5. Eu égard au fait que le projet de loi créant un registre des pavillons luxembourgeois a été déposé au Parlement par le Gouvernement luxembourgeois, et que l'on peut dès lors s'attendre à ce que le pavillon luxembourgeois ne soit pas opérationnel avant le 1^{er} janvier 1989, l'actuel plan provisoire de la marine marchande, tel qu'il a été adopté par le Gouvernement le 8 août 1987, est reconduit provisoirement jusqu'à l'entrée en vigueur effective du pavillon luxembourgeois.

6. La présente convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 1989.

Fait à Zeebrugge le 31 décembre 1988, en quatre originaux, un pour chaque partie contractante.

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,

L. VAN DEN BRANDE

<i>Secrétaire</i>	<i>Président</i>	<i>Vice-Président</i>	<i>Président</i>
CVD,	BTB,	BRV,	BRV,

J. STUER R. VAN CANT E. DE LAET J. SAVERYS