

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1982-1983

6 APRIL 1983

WETSONTWERP tot bescherming van de Belgische koopvaardij

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Inleiding

Dit ontwerp van wet heeft tot doel de Koning de macht te verlenen bij wijze van tegenmaatregel bepaalde voorzieningen te nemen waardoor belemmeringen worden opgelegd t.a.v. de zeescheepvaart van landen die aan vlagdiscriminatie doen onder welke vorm ook.

Het nemen van zulke maatregelen is geboden ter verdediging van de economische en commerciële belangen van de Belgische koopvaardij en van de nationale scheepvaartmaatschappijen. Buiten elk initiatief dat de Belgische Regering terzake kan nemen, kan het treffen van maatregelen eveneens voortvloeien uit de toepassing van een internationale afspraak of van een beslissing of een aanbeveling van een internationale organisatie.

Als discriminatie dient te worden aangemerkt: overheidsmaatregelen die worden getroffen of praktijken van zekere maritieme blokken welke als gevolg hebben dat koopvaardijvloten in het kader van hun bedrijfsuitoefening op een of andere wijze een bevoorrechte concurrentiepositie innemen en aldus de Belgische koopvaardij en de nationale scheepvaartmaatschappijen benadelen.

Alle vormen van huidige vlagdiscriminatie opsommen zou te ver voeren en zou trouwens niet praktisch zijn, daar vorm en toepassingsgebied van deze discriminatie voortdurend evolueren.

Een veel voorkomende vorm van discriminatie bestaat in vlagbevoorrechtiging waarbij een regering van een land eenzijdig bepaalt dat de in- en/of uitvoer van dat land geheel of ten dele met schepen onder de vlag van dat land of met daarmede gelijkgesteld (bv. gecharterde) schepen moet worden vervoerd.

Chambre des Représentants

SESSION 1982-1983

6 AVRIL 1983

PROJET DE LOI protégeant la marine marchande belge

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Introduction

Le présent projet de loi a pour but d'autoriser le Roi à prendre à titre de rétorsion des dispositions qui mettent des entraves à la navigation maritime des pays pratiquant une discrimination de pavillon sous n'importe quelle forme.

La prise de telles mesures s'impose pour défendre les intérêts économiques et commerciaux de la marine marchande belge et des compagnies maritimes nationales. Indépendamment de toute initiative que pourrait prendre le Gouvernement belge en la matière, l'application de la réglementation peut également résulter de l'exécution par celui-ci d'un accord international ou d'une décision ou recommandation d'une organisation internationale.

Par discrimination, il faut entendre des mesures prises par une autorité ou des pratiques de certaines entités maritimes ayant pour conséquence que des flottes marchandes acquièrent d'une manière ou d'une autre une position de concurrence privilégiée dans le cadre de leur exploitation et nuisent ainsi à la marine marchande belge et aux compagnies maritimes nationales.

Enumérer toutes les formes actuelles de discrimination de pavillon mènerait trop loin et ne serait d'ailleurs pas pratique, étant donné que la forme et le champ d'application de cette discrimination évoluent sans cesse.

Une forme fréquente de discrimination consiste en un privilège de pavillon par lequel le gouvernement d'un pays détermine unilatéralement que les importations et/ou les exportations de ce pays doivent se faire totalement ou partiellement au moyen des navires naviguant sous le pavillon de ce pays ou des navires y assimilés (par ex.: navires affrétés).

Deze vlagbevoorrechtiging kan direct toegepast worden door bepaalde percentages van de overzeese handel voor te behouden aan de nationale schepen. Zij kan ook indirect bereikt worden onder meer door aan importeurs en exporteurs voor te schrijven op f.o.b.-condities te kopen en op c.i.f.-condities te verkopen, en daarbij te bepalen dat voor vervoer onder vreemde vlag geen deviezen beschikbaar worden gesteld; deze methode leent zich vooral voor toepassing in landen waar in- en uitvoer van goederen geschiedt via overheidsorganen.

Een andere vorm van vlagbevoorrechtiging is het heffen van hogere rechten, zoals invoerrechten, havengelden, kadergelden, loodsgelden, vuurtorenrechten enz. voor buitenlandse schepen dan voor nationale schepen, of nog moeilijkheden berokkenen aan buitenlandse schepen in verband met havenfaciliteiten of formaliteiten.

De laatste tijd worden de Westerse landen geconfronteerd met een acute vorm van indirecte vlagbevoorrechtiging, nl. de vrachtprijsonderbieding welke wordt toegepast door staatshandelsvlo-ten. Algemeen staat vast dat de praktijk van vrachtenonderbieding geweldige nadelen berokkent aan de handelsvlo-ten van landen met vrije markteconomie voor dewelke een rendabele uitbating een voorwaarde van voortbestaan is.

Een andere praktijk welke nadeel berokkent aan de nationale scheepvaartmaatschappijen is van commerciële aard: ze worden in zekere trafieken door buitenlandse maritieme groepen niet altijd als volwaardig partner erkend voor het toewijzen van een billijk aandeel in het maritiem vervoer van de Belgische buitenlandse handel. In dit geval is de Belgische koopvaardij geconfronteerd met maritieme blokken welke door economisch machtsmisbruik elke deelname van de Belgische lijnen weigeren of indien ze de Belgische lijnen in hun associatie opnemen, hun slechts een zeer gering gedeelte van de trafiek toekennen, niet in verhouding tot de omvang van de nationale buitenlandse maritieme handel.

De ondervinding heeft aangetoond dat protesten van afzonderlijke regeringen of van groepen regeringen bij de landen welke discriminerende maatregelen nemen quasi geen positief gevolg hadden.

Vooral de handelsvlo-ten van de Westeuropese landen ondergaan de nadelige gevolgen van discriminatie, door welke landen ze ook wordt toegepast. Zekere Westeuropese landen hebben een belangrijk aandeel in het vervoer van derde landen en wensen de leefbaarheid van hun handelsvlo-ten in stand te houden. Andere landen zoals België vervoeren met nationale schepen slechts een gering gedeelte ($\pm 5\%$) van hun nationale buitenlandse handel, ze wensen hun handelsvlo-ten uit te breiden en kunnen derhalve niet dulden dat hun reeds gering aandeel in het maritiem vervoer verder wordt afgeknaagd door vlagdiscriminatie op allerlei wijze.

In deze omstandigheden is het dan ook niet verwonderlijk dat in de afgelopen jaren, met name in de twaalf bij de zgn. « Consultative Shipping Group » aangesloten maritieme landen, zowel door reders als verladers, steeds meer bij hun regeringen werd aangedrongen om de nodige bevoegdheden te scheppen teneinde de vlagdiscriminatie daadwerkelijk door middel van tegenmaatregelen tegen te gaan.

De belanghebbenden en de regeringen zijn er zich van bewust dat eventuele tegenmaatregelen slechts doelmatig kunnen zijn indien ze door zoveel mogelijk landen op een gezamenlijke en gecoördineerde wijze worden toegepast. Een tegenmaatregel welke slechts door één land wordt getroffen zal zonder gevolg blijven en zal hoogstwaarschijnlijk de maritieme trafiek doen afvloeien naar de havens van de omringende landen en kan de verladers van bedoeld land benadelen.

De idee van gezamenlijk optreden is niet nieuw.

Tijdens een conferentie te Oslo in juni 1966 hebben de ministers, verantwoordelijk voor de koopvaardij van de bij de « Con-

Ce privilège de pavillon peut être appliqué directement en réservant des pourcentages déterminés du commerce d'outre-mer à des navires nationaux. Il peut aussi être obtenu indirectement, entre autres en prescrivant aux importateurs et aux exportateurs d'acheter à des conditions f.o.b. et de vendre à des conditions c.a.f., et en déterminant en plus que, pour le transport sous pavillon étranger, les devises ne sont pas disponibles; cette méthode se prête surtout à être appliquée dans les pays où l'importation et l'exportation se font par l'intermédiaire d'organismes publics.

Une autre forme de privilège de pavillon consiste à frapper les navires étrangers de droits plus élevés que les navires nationaux, tels que les droits d'importation, des droits portuaires, les droits de quai, de pilotage, de phare, etc. ou encore à causer des difficultés à des navires étrangers liées aux facilités ou aux formalités portuaires.

Ces derniers temps, les pays occidentaux sont confrontés à une forme aiguë de privilège de pavillon indirect, à savoir la sous-cotation du prix de transport qui est surtout appliquée par des marines marchandes d'Etat. Il est généralement établi que la pratique de sous-cotation des prix de transport cause des désavantages considérables aux flottes marchandes des pays à économie de marché libre dont la subsistance dépend d'une exploitation rentable.

Une autre pratique qui porte préjudice aux compagnies maritimes nationales est d'ordre commercial: elles ne sont pas toujours reconnues, dans certains trafics, par les groupes maritimes étrangers comme un partenaire à part entière pour obtenir une juste part dans le transport maritime du commerce extérieur belge. Dans ce cas, la marine marchande belge se trouve confrontée à des entités maritimes qui par abus de puissance économique refusent toute participation des lignes belges ou qui, si elles intègrent les lignes belges dans leurs associations, ne leur accordent qu'une part très restreinte du trafic, sans rapport avec l'importance du commerce maritime extérieur national.

L'expérience a montré que des protestations de gouvernements faites isolément ou en groupes auprès des pays qui prennent des mesures discriminatoires n'avaient guère de suites positives.

Ce sont surtout les flottes marchandes des pays d'Europe occidentale qui subissent des conséquences néfastes de la discrimination, quels que soient les pays qui la pratiquent. Certains pays d'Europe occidentale participent fortement au transport de pays tiers et souhaitent maintenir l'existence de leurs flottes marchandes. D'autres pays tels que la Belgique ne transportent qu'une faible part ($\pm 5\%$) de leur commerce national extérieur par navires nationaux: ils souhaitent étendre leurs flottes marchandes et ne peuvent par conséquent pas tolérer que leur participation déjà restreinte au transport maritime soit encore réduite par une discrimination de pavillon de toutes sortes de façons.

Dans ces conditions, il n'est pas étonnant qu'au cours des ces dernières années, dans les douze pays maritimes associés au « Consultative Shipping Group », tant les armateurs que les chargeurs aient insisté de plus en plus auprès de leurs gouvernements pour combattre efficacement la discrimination de pavillon en créant la possibilité de représailles.

Les intéressés et les gouvernements sont conscients du fait que d'éventuelles contre-mesures ne peuvent être efficaces que si elles sont appliquées par le plus de pays possible d'une manière commune et coordonnée, car exercées par un seul pays elles resteront sans suite et dévieront très probablement le trafic maritime vers des ports des pays environnants, gênant ainsi les chargeurs du pays en question.

L'idée d'une action commune n'est pas neuve.

Lors d'une conférence à Oslo en juin 1966, des ministres responsables de la marine marchande des pays associés au « Con-

sultative Shipping Group » aangesloten landen, gezamenlijk de wenselijkheid uitgesproken over de nodige bevoegdheden te beschikken tot een dergelijk optreden.

In de Europese Gemeenschappen hebben op het huidig ogenblik het Verenigd Koninkrijk, de Federale Republiek van Duitsland, Italië, Frankrijk en Denemarken reeds een vergeldingswetgeving; in Nederland is een vergeldingswetgeving van kracht sinds 14 juni 1977. Aangezien zij op verschillende tijdstippen en zonder voorafgaand overleg tussen de landen werden opge maakt, zijn deze wetgevingen zeer verschillend in detail.

België beschikte tot nu toe niet over de nodige machten om in die zin te handelen. De huidige wet heeft tot doel deze leemte aan te vullen en, rekening houdend met de gemeenschappelijke belangen van Nederland en België, was het opportuun niet te veel af te wijken van de Nederlandse wetgeving.

2. Artikelsgewijze bespreking van het wetsontwerp

Artikel 1.

Dit artikel geeft de bepaling van de « bevoegde Minister », van « zeeschip », « Belgisch zeeschip », « Belgische zeewateren » en van « nationale scheepvaartmaatschappij » voor de toepassing van deze wet.

Art. 2.

De Koning kan de wet doen toepassen indien de verdediging van de economische en handelsbelangen van de Belgische koopvaardij en van de nationale scheepvaartmaatschappijen zulks vereist. Deze belangen kunnen in het gedrang komen door maatregelen van een land of van groepen landen waartegen België zich afzonderlijk wil verzetten of na internationale afspraak samen met andere landen.

Het zou ook kunnen voorkomen dat België bv. in Westeuropes verband verzocht wordt solidair met andere landen bepaalde tegenmaatregelen toe te passen.

Art. 3.

Het ontwerp van wet tot bescherming van de Belgische koopvaardij en de nationale scheepvaartmaatschappijen is derwijze opgevat, dat het tegenmaatregelen voorziet in hoofde van het schip, zijn gezagvoerder en/of zijn eigenaar en niet ten laste van de goederen zelf door het schip vervoerd, ten einde internationale verplichtingen op handelspolitiek vlak niet te verstoren en de gebruikers van het maritiem transport te ontzien.

De mogelijkheden voor tegenmaatregelen zijn in het ontwerp zo ruim mogelijk opgevat ten einde alle vormen van discriminatie te kunnen bestrijden en de gewenste coördinatie met andere landen op gang te brengen.

Bij het scheppen van bevoegdheden tot het nemen van beschermingsmaatregelen moet terdege rekening worden gehouden met de noodzaak een doeltreffend toezicht te kunnen uitoefenen op de naleving van de uitgevaardigde verbodsbepalingen en van de aan een vrijstelling, vergunning of ontheffing verbonden voorschriften.

Dit wetsontwerp is voorts geheel gebaseerd op het territorialiteitsbeginsel: het betreft uitsluitend handelingen welke plaatsvinden binnen grondgebied onder Belgische jurisdictie.

Aldus zal niet het sluiten van overeenkomsten waarbij de scheepvaart van een discriminerend land baat heeft, het voorwerp uitmaken van een eventueel verbod, maar zal dit verbod gericht zijn op bepaalde, de scheepvaart van dat land ten goede komende handelingen die gemakkelijker kunnen worden gelocaliseerd. Een overeenkomst tot het vervoer van goederen met een zeeschip van een discriminerend land kan overal ter wereld worden gesloten; het zal vaak moeilijk zijn uit te maken op welke

sultative Shipping Group » ont exprimé ensemble le désir de disposer des compétences nécessaires en vue d'une telle initiative.

Actuellement dans le cadre des Communautés européennes le Royaume Uni, la République Fédérale d'Allemagne, l'Italie, la France et le Danemark possèdent déjà une législation de rétorsion; aux Pays-Bas, une loi de rétorsion est en vigueur depuis le 14 juin 1977. Ces législations diffèrent toutefois beaucoup quant aux détails ayant été établies à des époques différentes et sans délibération préalable entre les pays.

La Belgique ne dispose pas jusqu'à présent des pouvoirs nécessaires pour agir dans ce sens. La présente loi a pour objet de remédier à cette lacune et, tenant compte des intérêts communs belges et néerlandais, il est apparu opportun de ne pas s'écarter trop de la législation néerlandaise.

2. Commentaire par article du projet de loi

Article 1.

Cet article donne pour l'application de cette loi, la définition de « Ministre compétent », « navire de mer », « navire de mer belge », « eaux maritimes belges » et « compagnie maritime nationale ».

Art. 2.

Le Roi peut faire appliquer la loi si la défense des intérêts économiques et commerciaux de la marine marchande belge et des compagnies maritimes nationales l'exige. Ces intérêts peuvent être menacés par des mesures prises par un pays ou un groupe de pays auxquels la Belgique veut s'opposer individuellement, ou suite à un accord international conclu avec d'autres pays.

Il se pourrait aussi p.e. que la Belgique, dans le cadre de l'Europe occidentale soit invitée à user des représailles déterminées solidairement avec d'autres pays.

Art. 3.

Le projet de loi protégeant la marine marchande belge et les compagnies maritimes nationales est conçu de telle sorte qu'il prévoit des mesures de rétorsion applicables au navire, à son capitaine ou à son propriétaire et à l'exclusion des marchandises transportées, afin de ne pas perturber les obligations internationales dans le domaine de la politique commerciale et de ménager les usagers du transport maritime.

Les possibilités de contre-mesures sont conçues de la façon la plus large possible dans le projet afin de pouvoir combattre toutes les formes de discrimination et de réaliser la coordination souhaitée avec les autres pays.

En créant les pouvoirs pour prendre des mesures protectrices, il faut particulièrement tenir compte de la nécessité de pouvoir exercer un contrôle efficace sur l'exécution des clauses prohibitives promulguées et des prescriptions liées à une exemption, une licence ou à une décharge.

Le présent projet de loi se base en outre totalement sur le principe de la territorialité: il concerne uniquement des opérations qui se font sur territoire sous juridiction belge.

Ainsi ce n'est pas la conclusion d'accords dont la navigation d'un pays discriminant tire profit qui fera l'objet d'une interdiction éventuelle, mais cette interdiction portera sur des opérations déterminées, favorisant la navigation de ce pays, et qui peuvent être localisées plus facilement. Un accord sur le transport de marchandises au moyen d'un navire de mer d'un pays discriminant peut être conclu n'importe où dans le monde et il sera souvent difficile de savoir à quel endroit un tel accord a été

plaats dergelijke overeenkomst is tot stand gekomen. Dat dergelijk schip goederen vervoert over Belgische wateren met bestemming naar of herkomst van Belgische havens, is daarentegen een op eenvoudige wijze vast te stellen feit. Voor het sluiten van huuren chartercontracten, waarbij een Belgisch schip ter beschikking wordt gesteld van een scheepvaartonderneming in een discriminerend land, gelden eveneens de maatregelen voorzien in artikel 3. Daarom opent het ontwerp de mogelijkheid het vervoeren van goederen en het beschikbaar stellen van schepen zelf te verbieden. Het ontwerp voorziet eveneens dat aan ondernemers kan worden verboden opzettelijk te bewerken dat goederen met schepen van een discriminerend land worden vervoerd.

Volgens het ontwerp zullen dergelijke schepen hier te lande aan een heffing kunnen worden onderworpen.

De heffing krachtens artikel 3 opgelegd, wordt beschouwd als een belasting en overeenkomstig artikel 110 van de Grondwet kan een belasting slechts worden opgelegd door het Parlement.

Deze heffing zou echter in internationale samenwerking door de betrokken landen worden bepaald ten einde te voorkomen dat ieder land, door verschillende heffingen te bepalen, maritieme trafiek zou doen afvloeien naar havens welke geringere heffingen toepassen. Het spreekt vanzelf dat dergelijke heffingen tegelijkertijd door al de betrokken landen moeten geheven worden om doelmatig te zijn; daarom wordt in artikel 3 reeds een bedrag bepaald van 1 tot 100 frank per ton bruto tonnemaat om de Koning te machtigen te gepasten tijde het juiste bedrag te bepalen.

Aangenomen wordt dat 100 frank per ton brutotonnemaat een bedrag is dat hoog genoeg ligt om eventuele heffingen, na internationale afspraak vast te stellen, te ondervangen.

Dit artikel geeft tevens aan de Koning het recht al de nodige inlichtingen in te winnen.

Art. 4.

Indien tegenmaatregelen alleen zouden worden toegepast op schepen welke toebehoren aan reders van discriminerende landen en welke varen onder de vlag van deze landen dan zouden voornoemde landen de tegenmaatregelen kunnen omzeilen door schepen via huur- en verhuurovereenkomsten of tijdsbevrachting in dienst te nemen. De bepalingen van artikel 4 verhinderen een dergelijke mogelijkheid.

Art. 5.

De maatregelen in het wetsontwerp voorzien zijn niet van toepassing op schepen indien zij zich uitsluitend in doorvaart dan wel uitsluitend voor het ondergaan van onderhouds- of herstelwerkzaamheden, het innemen van bunkervoorraad of proviand of voor het schuilen na een scheepvaartongeval in de Belgische territoriale wateren bevinden. Voornoemde activiteiten benadelen de Belgische koopvaardij niet.

Art. 6.

Dit artikel voorziet de te volgen procedure om beschermende maatregelen tenemen, te wijzigen of op te heffen.

Art. 7.

Besluiten getroffen in uitvoering van artikel 3 treden niet eerder in werking dan twee maanden na de datum van publikatie in het Belgisch Staatsblad.

conclu. Qu'un tel navire transporte des marchandises dans les eaux belges à destination ou en provenance de ports belges est au contraire un fait simple à constater. Les mesures prévues à l'article 3 sont également valables pour les contrats de location et d'affrètement sous lesquels un navire belge est mis à la disposition d'une entreprise maritime dans un pays discriminant. C'est pourquoi le projet offre la possibilité d'interdire le transport de marchandises et la mise à disposition même de navires. Le projet prévoit aussi qu'on peut interdire qu'il soit fait en sorte que des marchandises soient intentionnellement transportées par des navires d'un pays discriminant.

Selon le projet, de tels navires pourront être soumis à une taxe dans notre pays.

La taxe imposée en vertu de l'article 3 est considérée comme un impôt et conformément à l'article 110 de la Constitution seul le Parlement peut imposer un impôt.

Cette taxe serait toutefois déterminée par les pays intéressés, en collaboration internationale, afin d'éviter que l'imposition de taxes différentes par chaque pays n'oriente le trafic maritime vers les ports qui appliquent les taxes les moins élevées. Il va de soi que de telles taxes doivent être perçues simultanément par tous les pays intéressés pour être efficaces, c'est pourquoi dans l'article 3 la somme de 1 à 100 francs par tonneau de jauge brute a déjà été déterminée pour autoriser le Roi à fixer le montant exact en temps voulu.

Il est admis que 100 francs par tonneau de jauge brut est un montant suffisamment élevé pour englober d'éventuelles taxes à fixer après un accord international.

Cet article, en même temps, autorise le Roi à demander tous les renseignements nécessaires.

Art. 4.

Si des représailles étaient uniquement appliquées à des navires appartenant à des armateurs de pays discriminants et naviguant sous pavillon de ces pays, les pays précités pourraient essayer d'éviter les représailles en se servant de navires sous contrats de location ou d'affrètement à temps. Les dispositions de l'article 4 empêchent une telle possibilité.

Art. 5.

Les mesures prévues dans le projet de loi ne sont pas applicables aux navires s'ils se trouvent uniquement de passage dans les eaux territoriales belges ou simplement pour des travaux d'entretien, de réparation, pour se ravitailler en combustible et en vivres ou encore pour s'abriter suite à un accident de navigation. Les activités précitées ne nuisent pas à la marine marchande belge.

Art. 6.

Cet article prévoit la procédure à suivre pour prendre, modifier ou abroger les mesures protectrices.

Art. 7.

Les arrêtés pris en exécution de l'article 3 n'entrent en vigueur que deux mois après la date de publication au Moniteur belge.

Deze tijdsspanne kan door verscheperen of bestemmingen van goederen in België benut worden om zich aan te passen aan het eventueel wegvallen uit de trafiek van schepen van discriminerende landen waartegen de maatregelen gericht zijn.

Slechts in gevallen waar het aan vitaal belang is voor de Belgische koopvaardij direct beschermende maatregelen toe te passen, wordt de periode van twee maand vóór het in werking brengen niet toegepast.

Art. 8.

Dit artikel voorziet de procedure voor het intrekken of het tijdelijk schorsen van een verbod voorzien in artikel 3 § 1.

Art. 9.

Voor de goede orde dient de belanghebbende tegen wie de maatregelen gericht zijn, ingelicht te worden ten einde er gevolg te kunnen aan geven.

Art. 10.

Voor redenen van praktische, administratieve aard wordt de inning van heffingen en borgtochten toevertrouwd aan de diensten van Douane en Accijnzen.

Art. 11.

Wederzijdse informatie is noodzakelijk tussen het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart en de Administratie van Douane en Accijnzen voor een vlotte en doelmatige toepassing van deze wet.

Art. 12.

De waaier van voorziene sancties werd ruim gesteld ten einde deze sancties op niveau te kunnen houden van sancties door andere landen toegepast in gelijkaardige omstandigheden.

Art. 13.

Ten einde de rechten van de Belgische Staat te waarborgen, dient de mogelijkheid te bestaan het schip op te houden tot al de verschuldigde heffingen of boeten of de zekerheden daartoe verevend zijn.

Het was niet nodig speciaal te vermelden welke diensten met de uitvoering van de bepalingen van artikel 13 van dit wetsontwerp belast zijn daar de wet van 27 september 1842 op de Zeevaartpolitie zoals gewijzigd bij artikel 19 van de wet van 5 mei 1936 op de havenkapiteins voorziet dat de waterschout met deze taak is belast.

De Minister van Buitenlandse Handel,
W. DE CLERCQ.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,
L. TINDEMANS.

Les expéditeurs et les destinataires de marchandises en Belgique peuvent utiliser ce laps de temps pour s'adapter à l'exclusion éventuelle du trafic de navires de pays discriminants auxquels s'adressent ces mesures.

Ce n'est que dans des cas où il est d'une importance vitale d'appliquer immédiatement des mesures protectrices à la marine marchande belge que l'on n'applique pas la période de deux mois qui précède l'entrée en vigueur.

Art. 8.

Cet article prévoit la procédure à suivre pour suspendre ou accorder dispense temporaire des interdictions prévues à l'article 3 § 1.

Art. 9.

Pour la bonne règle, il faut que l'intéressé qui fait l'objet de mesures en soit informé afin de pouvoir y donner suite.

Art. 10.

Pour des raisons de nature administrative pratique, le recouvrement de taxes et de cautionnements est confié aux services de la Douane et des Accises.

Art. 11.

Des informations réciproques sont nécessaires entre l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure et l'Administration de la Douane et des Accises pour une application rapide et efficace de la présente loi.

Art. 12.

L'éventail des sanctions prévues est large afin de pouvoir maintenir ces sanctions au niveau de celles appliquées par d'autres pays dans des circonstances semblables.

Art. 13.

Afin de garantir les droits de l'Etat belge, il faut qu'il existe la possibilité de retenir le navire jusqu'à ce que les taxes, les amendes ou les garanties soient produites.

Il n'était pas nécessaire de mentionner spécialement quels services sont chargés de l'exécution des dispositions de l'article 13 du présent projet de loi étant donné que la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime, modifiée par l'article 19 de la loi du 5 mai 1936 sur les capitaines de port prévoit que le commissaire maritime est chargé de cette tâche.

Le Ministre du Commerce extérieur,
W. DE CLERCQ.

Le Ministre des Relations extérieures,
L. TINDEMANS.

De Minister van Economische Zaken,
M. EYSKENS.

*De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,
Telegrafie en Telefonie,*
H. DE CROO.

De Staatssecretaris voor Ontwikkelingssamenwerking,
J. MAYENCE-GOOSSENS.

Le Ministre des Affaires économiques,
M. EYSKENS.

*Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,*
H. DE CROO.

Le Secrétaire d'Etat à la Coopération au Développement,
J. MAYENCE-GOOSSENS.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 30ste mei 1979 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot bescherming van de Belgische Koopvaardij », heeft de 19de september 1979 het volgend advies gegeven :

Artikel 1.

Volgens de vierde definitie die in dit artikel is gegeven moet onder « Nationale Scheepvaartmaatschappij » worden verstaan : « Elke maatschappij in België gevestigd, die schepen, welke onderworpen zijn aan de Belgische wetgeving, onder Belgische vlag exploiteert, en die door de Koning erkend wordt onder de Hem bepaalde voorwaarden ».

1. Het is niet meteen duidelijk wat het nut van deze definitie is in het raam van het door het ontwerp tot stand te brengen beschermingsmechanisme.

W.1 bepaalt artikel 2 dat de Koning de Hem te verlenen « machten » zal kunnen « gebruiken » indien de verdediging van de Belgische scheepvaartmaatschappijen zulks vereist, maar het zegt dit na te hebben gesteld dat die « machten » kunnen worden uitgeoefend indien de verdediging van de economische en handelsbelangen van de Belgische koopvaardij in het algemeen het vereist.

Dit laatste, uiterst ruime begrip lijkt het begrip « verdediging van de nationale scheepvaartmaatschappijen » te omvatten.

2. Naar aan de Raad van State is medegedeeld, wordt met « elke maatschappij in België gevestigd » bedoeld « elke vennootschap ». Niet duidelijk is geworden of de publiekrechtelijke vennootschappen die geacht worden handelsvennootschappen te zijn al dan niet onder die definitie vallen.

3. Evenmin verduidelijkt is, of de vestiging van de vennootschap in België de « hoofdzetel » is in de zin van artikel 197 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.

4. Noch de draagwijdte noch de inhoud van de erkenning door de Koning komen duidelijk tot uiting in de formulering van de definitie.

Ook aard en inhoud van de door de Koning te bepalen erkenningsvoorwaarden blijven in het ongewisse.

Tot besluit moge worden gesteld dat de tekst zo behoort te worden herzien dat de aan de Koning verleende bevoegdheden nauwkeuriger worden omschreven; zoals die tekst nu geredigeerd is kan hij een bron van rechtsonzekerheid worden.

Art. 2.

België is door een aantal internationale verbintenissen gebonden, met name door het E.E.G.-verdrag en het Benelux-verdrag, door handels-, scheepvaart- en vriendschapsverdragen, door verdragen met de meestbegunstigingsclausule, enz.

Het behoeft geen betoog dat de Koning de Hem verleende bevoegdheid niet zal mogen aanwenden met schending van die verdragen, noch met miskenning van de rechten welke door sommige van die verdragen mochten worden verleend.

Onder dit voorbehoud wordt de volgende tekst voorgesteld :

« Art. 2. — De Koning kan van de bevoegdheden welke deze wet Hem verleent, gebruik maken indien dit noodzakelijk is voor de verdediging van de economische en handelsbelangen van de Belgische koopvaardij (of van de nationale scheepvaartmaatschappijen) of voor het nakomen van de verplichtingen die volgen uit de internationale verdragen en de ter uitvoering daarvan vastgestelde internationale akten met betrekking tot het vervoer ter zee. »

Art. 3.

1. Volgens a), 2°, kan de Koning verbieden « dat ondernemingen, hun mandatarissen, hun vertegenwoordigers of aangestelden bewerkstelligen dat goederen worden vervoerd met een schip aangewezen zoals bepaald onder 1° hiervoren ».

Deze in bijzonder ruime bewoordingen gestelde bepaling lijkt niet te beantwoorden aan de bedoeling van de Regering.

De memorie van toelichting (blz. 5) zegt immers : « Dit wetsontwerp is voorts geheel gebaseerd op het territorialiteitsbeginsel : het betreft uitsluitend handelingen, welke plaatsvinden binnen grondgebied onder Belgische jurisdictie ».

De bepaling zou moeten worden herzien.

2. Krachtens a), 1°, 2° en 3°, kunnen de daar bedoelde verbodsmaatregelen inzake vervoer niet alleen aan de ondernemingen, maar ook aan « hun mandatarissen, hun vertegenwoordigers of aangestelden » worden opgelegd. Aan de verruiming van het verbod tot deze personen is er geen behoefte, daar de ondernemingen noodzakelijk door toedoen van hun gemachtigden, vertegenwoordigers of aangestelden handelen.

Mocht het, zoals mag worden aangenomen, in de bedoeling van de Regering liggen dat straffen kunnen worden opgelegd aan de gemachtigden, vertegenwoordigers of aangestelden van de ondernemingen waarvoor het verbod geldt, dan worden die tussenpersonen beter genoemd in de strafbepaling van het ontwerp.

3. Wil het onder a), 1°, gestelde verbod ten volle doeltreffend zijn, dan moet het ook gelden voor de Belgische binnenlandse zeewateren.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 30 mai 1979, d'une demande d'avis sur un projet de loi « protégeant la Marine marchande belge », a donné le 19 septembre 1979 l'avis suivant :

Article 1^{er}.

Suivant la quatrième définition portée par cet article, il faut entendre par « Compagnie maritime nationale » : « Toute compagnie établie en Belgique, y exploitant des navires sous pavillon belge, soumis à la législation belge, et qui est reconnue par le Roi sous les conditions à déterminer par Lui ».

1. L'utilité de cette définition par rapport au mécanisme de protection que le projet tend à mettre en place, n'est pas évidente.

Certes, l'article 2 prévoit que le Roi pourra utiliser les pouvoirs qui Lui seront conférés si la défense des compagnies maritimes belges l'exige mais il le fait après avoir précisé que les mêmes pouvoirs peuvent être exercés si la défense des intérêts économiques et commerciaux de la marine marchande belge en général l'exige.

Cette dernière notion, extrêmement large, paraît comprendre la notion de défense des compagnies maritimes nationales.

2. Suivant les indications qui ont été fournies au Conseil d'Etat, toute compagnie établie en Belgique signifie « toute société ». Il n'a pas été précisé si les sociétés de droit public réputées commerciales étaient ou non comprises dans cette définition.

3. Il n'a pas été précisé non plus si l'établissement de la société en Belgique devait être le « principal établissement » au sens de l'article 197 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

4. La portée et le contenu de la reconnaissance par le Roi, telle que cette reconnaissance est prévue par la définition, n'apparaissent pas clairement.

De même, peut-on s'interroger sur la nature et la portée des conditions à déterminer par le Roi et auxquelles cette reconnaissance sera subordonnée.

En conclusion, le texte devrait être revu dans le sens d'une précision plus grande des pouvoirs attribués au Roi, sa rédaction actuelle pouvant être une source d'insécurité juridique.

Art. 2.

La Belgique est liée par divers engagements internationaux, notamment le traité C.E.E., la convention Benelux, des traités de commerce, de navigation et d'amitié, des traités contenant la clause de la nation la plus favorisée, etc.

Il va de soi que les pouvoirs conférés au Roi ne pourront pas être utilisés par celui-ci en violation de ces traités et, le cas échéant, en méconnaissance des droits que confèrent certains d'entre eux.

Sous cette réserve, le texte suivant est proposé :

« Art. 2. — Le Roi peut mettre en œuvre les pouvoirs qui Lui sont conférés par la présente loi, si la défense des intérêts économiques et commerciaux de la marine marchande belge (ou des Compagnies maritimes nationales) l'exige ou s'il est nécessaire d'assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci et relatifs aux transports maritimes. »

Art. 3.

1. Suivant a), 2°, le Roi peut interdire « que des entreprises, leurs mandataires, leurs représentants ou préposés fassent transporter des marchandises par un navire de mer tel que celui dont question ci-dessus ».

Rédigée en termes particulièrement larges, cette disposition ne semble pas conforme aux intentions du Gouvernement.

En effet, suivant l'exposé des motifs (p. 5) : « Le présent projet de loi se base, en outre, totalement sur le principe de la territorialité : il concerne uniquement des opérations qui se font sur territoire sous juridiction belge ».

La disposition devrait être revue.

2. En vertu du a), 1°, 2° et 3°, les interdictions portées en matière de transports peuvent être faites non seulement aux entreprises mais aussi aux mandataires, représentants ou préposés de celles-ci. L'extension de l'interdiction à ces derniers n'est pas justifiée puisque les entreprises agissent nécessairement par leurs mandataires, leurs représentants ou leurs préposés.

Si l'intention du Gouvernement est, comme on peut le supposer, de permettre que des sanctions pénales frappent les mandataires, les représentants ou les préposés des entreprises qui font l'objet de l'interdiction, la mention de ces intermédiaires serait mieux à sa place dans la disposition pénale du projet.

3. Pour donner pleine efficacité à l'interdiction portée par le a), 1°, il conviendrait de l'étendre aux eaux maritimes intérieures belges.

Deze opmerkingen in acht genomen wordt de volgende tekst voorgesteld :

« Art. 3. — § 1. De Koning kan verbieden :

» 1^o dat ondernemingen in de Belgische territoriale wateren of in de Belgische binnenlandse zeevaten, met zeeschepen varende onder een door Hem aan te wijzen vlag, goederen met bestemming naar of komende uit een Belgische haven vervoeren;

» 2^o (zie opmerking onder 1 hiervoren);

» 3^o dat Belgische zeeschepen ter uitvoering van huur- of bevrachtingscontracten en met het doel goederen te vervoeren onder de voorwaarden bepaald onder 1^o, ter beschikking worden gesteld van ondernemingen gevestigd in een door Hem aan te wijzen land.

» § 2. De Koning kan een recht van 1 tot 100 frank per ton bruto tonnemaat heffen van zeeschepen varende onder een door Hem aan te wijzen vlag, telkens zij een Belgische haven aandoen. »

Art. 4.

Het zou logisch zijn deze bepaling als een derde paragraaf op te nemen in artikel 3.

Deze oplossing zou het voordeel bieden dat straf kan worden gesteld op de schending van het ontworpen artikel 3, hetgeen, naar aan de Raad is medegedeeld, in de bedoeling van de Regering ligt.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« § 3. Met het oog op de toepassing van dit artikel kan de Koning alle inlichtingen vorderen van de ondernemingen, van de reders en van dezer gemachtigden, vertegenwoordigers en aangestelden, in België gevestigd. »

Art. 5 (dat artikel 4 wordt).

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Art. 4. — De Koning kan beslissen dat de krachtens artikel 3 genomen maatregelen mede van toepassing zijn op zeeschepen die varen onder een andere vlag dan die van het aangewezen land en, ter uitvoering van een huur- of bevrachtingscontract, ter beschikking zijn gesteld van ondernemingen, ingeval dat land aan die zeeschepen dezelfde voorrechten toekent als aan zijn eigen zeeschepen. »

Art. 7.

De beslissingen die de Koning krachtens artikel 3 neemt, zijn koninklijke besluiten welke de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart behoort, medeondertekent nadat hij ze eerst heeft voorgedragen; hier dient dus niet meer in de voordracht te worden voorzien.

Voorts moet worden bepaald dat de Koning, als de Centrale Raad geen advies geeft binnen de gestelde termijn, zonder dat advies beslist. De gemachtigde van de Regering is het hiermee eens.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Art. 7. — De krachtens artikel 3 vast te stellen koninklijke besluiten worden onderworpen aan het advies van de Centrale Raad voor het bedrijfsleven en aan het akkoord van de Ministers tot wier bevoegdheid de Buitenlandse Zaken, de Buitenlandse Handel, de Economische Zaken en de Ontwikkelingssamenwerking behoren. De Raad geeft zijn advies binnen dertig dagen na de aanvraag, zoniet wordt zonder zijn advies beslist. »

Art. 8.

Dit artikel kan beter als volgt worden geredigeerd :

« Art. 8. — De Koninklijke besluiten vastgesteld ter uitvoering van deze wet treden in werking twee maanden na de dag waarop zij in het Belgisch Staatsblad zijn bekendgemaakt. De Koning kan in spoedgevallen een kortere termijn bepalen. »

Art. 9.

Voorgesteld wordt dit artikel als volgt te redigeren :

« Art. 9. — Op voorstel van de Minister kan de Koning, bij algemene of individuele maatregel, tijdelijke vrijstelling dan wel schorsing van het door Hem opgelegde verbod verlenen.

» Die maatregel kan alleen worden genomen om dwingende redenen en met het akkoord van ten minste één van de in artikel 7 genoemde Ministers. »

Art. 10.

Dit artikel kan beter als volgt worden geredigeerd :

« Art. 10. — De minister geeft de kapitein van het zeeschip schriftelijk kennis van de genomen maatregelen en van de geheven rechten; de kennisgeving bevat de opgave van de berekening van het bedrag van die rechten. »

Sous le bénéfice de ces observations, le texte suivant est proposé :

« Art. 3. — § 1^{er}. Le Roi peut interdire :

» 1^o que des entreprises transportent dans les eaux territoriales belges ou dans les eaux maritimes intérieures belges, des marchandises à destination ou en provenance d'un port belge, au moyen de navires naviguant sous un pavillon désigné par Lui;

» 2^o (voir observation n^o 1 ci-dessus);

» 3^o qu'en exécution de contrats de location ou d'affrètement et dans le but de transporter des marchandises dans les conditions prévues au 1^o, des navires de mer belges soient mis à la disposition d'entreprises établies dans un pays désigné par Lui.

» § 2. Le Roi peut imposer une taxe... (La suite comme au projet). »

Art. 4.

Cette disposition devrait logiquement former un paragraphe 3 de l'article 3.

Cette solution aurait l'avantage d'assortir de sanctions pénales la violation de l'article 3 en projet, conformément aux intentions du Gouvernement telles qu'elles ont été communiquées au Conseil d'Etat.

Le texte suivant est proposé :

« § 3. Afin d'assurer l'application du présent article, le Roi peut exiger tout renseignement des entreprises, des armateurs ainsi que des mandataires, des représentants et des préposés de ceux-ci, établis en Belgique. »

Art. 5 (devenant l'article 4).

Le texte suivant est proposé :

« Art. 4. — Le Roi peut décider que les mesures prises en vertu de l'article 3 s'appliqueront également à des navires de mer naviguant sous un autre pavillon que celui du pays désigné, et mis à la disposition d'entreprises en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement, au cas où ce pays accorde les mêmes privilèges à ces navires qu'à ses siens propres. »

Art. 7.

Les décisions que le Roi prend en vertu de l'article 3 sont des arrêtés royaux, que le Ministre ayant dans ses attributions l'Administration de la marine et de la navigation intérieure contresigne après les avoir proposés; il est donc superflu de prévoir la proposition.

Il y a lieu au surplus et de l'accord du délégué du Gouvernement, de prévoir que le Roi peut passer outre, lorsque le Conseil central n'a pas remis son avis dans le délai.

Le texte suivant est proposé :

« Art. 7. — Les arrêtés royaux pris en vertu de l'article 3 sont soumis à l'avis du Conseil central de l'économie et à l'accord des Ministres ayant dans leurs attributions les Affaires étrangères, le Commerce extérieur, les Affaires économiques et la Coopération au développement. Le Conseil donne son avis dans les trente jours de la demande, à défaut de quoi, il est passé outre. »

Art. 8.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

« Art. 8. — Les arrêtés royaux pris en exécution de la présente loi entrent en vigueur deux mois après la date de leur publication au Moniteur belge. Le Roi peut, en cas d'urgence, fixer un délai plus bref. »

Art. 9.

La rédaction suivante est proposée pour cet article :

« Art. 9. — Sur proposition du Ministre, le Roi peut, par une mesure générale ou individuelle, accorder dispense temporaire ou suspension de l'interdiction arrêtée par Lui.

» Cette mesure est toutefois subordonnée à l'existence de raisons impérieuses et à l'accord d'au moins un des ministres désignés à l'article 7. »

Art. 10.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

« Art. 10. — Le Ministre informe par écrit le capitaine du navire de mer des mesures prises et des taxes imposées; l'avis comprend le relevé du calcul du montant de la taxe. »

Art. 11.

In het eerste lid dient te worden gelezen:

« De ontvangers der douane en accijnzen zijn belast met het innen van de te heffen rechten waarvan het bedrag hun door de Minister wordt medegedeeld. »

Het derde lid kan eenvoudiger en juist als volgt worden geredigeerd:

« De bepalingen van hoofdstuk XXVII van de algemene wet inzake douane en accijnzen, betreffende de parate executie, het voorrecht en de wettelijke hypotheek inzake accijnzen, zijn van toepassing op de rechten bedoeld in het eerste lid. »

Art. 12.

Het tweede lid kan beter als volgt worden geredigeerd:

« De ambtenaren van de Administratie der douane en accijnzen verstrekken aan het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart alle inlichtingen en, in voorkomend geval, alle documenten en stukken, met het oog op het voorkomen, opsporen en bestraffen van enige overtreding van deze wet. »

Art. 13.

Voorgesteld wordt:

« Art. 13. — Overtreding van de artikelen 3 en 5 (zie opmerking betreffende artikel 14 hierna) wordt gestraft met geldboete van duizend frank tot twintigduizend frank. »

Art. 14.

Deze bepaling zou logischerwijs onmiddellijk na artikel 4 moeten komen, zoals hiervoren is voorgesteld (artikel 5 van het ontwerp).

SLOTOPMERKING

Artikel 13 van het ontwerp zou moeten worden aangevuld met een bepaling die op de erin bedoelde misdrijven hoofdstuk VII van boek I van het Strafwetboek uitdrukkelijk toepasselijk verklaart.

In overleg met de gemachtigde van de Regering wordt de volgende tekst voorgesteld:

« De bepalingen van hoofdstuk VII van boek I van het Strafwetboek zijn op deze wet van toepassing. »

De kamer was samengesteld uit
de HH.:

P. TAPIE, *kamervoorzitter*;
Cl. GREGOIRE,
Ch. HUBERLANT, *staatsraden*;
P. DE VISSCHER,
F. RIGAUX, *bijzitters van de afdeling wetgeving*;

Mevr.:

J. TRUYENS, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Tapie.

Het verslag werd uitgebracht door de heer E. Falmagne, auditeur.

De Griffier,
(get.) J. TRUYENS.

De Voorzitter,
(get.) P. TAPIE.

Art. 11.

A l'alinéa 1^{er}, il y a lieu d'écrire:

« ... dont le montant leur est communiqué par le Ministre. »

L'alinéa 3 serait plus simplement et plus correctement rédigé comme suit:

« Les dispositions du chapitre XXVII de la loi générale sur les douanes et accises, relatives à l'exécution parée, au privilège et à l'hypothèque légale en matière d'accises, sont applicables aux taxes visées à l'alinéa 1^{er}. »

Art. 12.

L'alinéa 2 serait mieux rédigé comme suit:

« Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises communiquent toutes informations et, le cas échéant, tous documents et pièces à l'Administration de la marine et de la navigation intérieure en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions à la présente loi. »

Art. 13.

Le texte suivant est proposé:

« Art. 13. — Les infractions aux articles 3 et 5 (voir l'observation relative à l'article 14 ci-dessous) sont punies d'une amende de mille à vingt mille francs. »

Art. 14.

Cette disposition doit trouver sa place logique à la suite immédiate de l'article 4 tel qu'il a été proposé ci-dessus (article 5 du projet).

OBSERVATION FINALE

L'article 13 du projet devrait être complété par une disposition rendant expressément applicable aux infractions qu'il prévoit, le chapitre VII du livre 1^{er} du Code pénal.

Avec l'accord du délégué du Gouvernement, le texte suivant est proposé:

« Les dispositions du chapitre VII du livre 1^{er} du Code pénal sont applicables à la présente loi. »

La chambre était composée de
MM.:

P. TAPIE, *président de chambre*;
Cl. GREGOIRE,
Ch. HUBERLANT, *conseillers d'Etat*;
P. DE VISSCHER,
F. RIGAUX, *assesseurs de la section de législation*;

M^{me}:

J. TRUYENS, *greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. Tapie.

Le rapport a été présenté par M. E. Falmagne, auditeur.

Le Griffier,
(s.) J. TRUYENS.

Le Président,
(s.) P. TAPIE.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Handel, van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Economische Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie en van Onze Staatssecretaris voor Ontwikkelingssamenwerking,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie is gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van de wet in te dienen waarvan de tekst volgt:

Art. 1.

Voor de toepassing van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

« De Minister » : de minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort.

« Zeeschip » : een schip in de zin van artikel 1 van boek II van het Handelswetboek.

« Belgisch zeeschip » : een zeeschip van Belgische nationaliteit in de zin van artikel 1 van de wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.

« Belgische zeewateren » : de territoriale zee, de havens van de kust, de Beneden-Zeeschelde, zoals de grenzen ervan door de Koning zijn vastgesteld, de haven van Gent, het Belgisch gedeelte van het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, en de daaraan gelegen havens, en de kanalen Zeebrugge-Brugge en Oostende-Brugge.

« Nationale scheepvaartmaatschappij » : elke vennootschap naar Belgisch recht, die schepen onder Belgische vlag exploiteert, welke onderworpen zijn aan de Belgische wetgeving, en die als dusdanig door de Koning wordt erkend.

Art. 2.

De Koning kan van de bevoegdheden welke deze wet Hem verleent, gebruik maken indien dit noodzakelijk is voor de verdediging van de economische en handelsbelangen van de Belgische Koopvaardij of van de nationale scheepvaartmaatschappij, of voor het nakomen van de verplichtingen die volgen uit de internationale verdragen en de ter uitvoering daarvan vastgestelde internationale akten met betrekking tot het vervoer ter zee.

Art. 3.

§ 1. De Koning kan verbieden: 1° dat ondernemingen in de Belgische zeewateren, met zeeschepen varende onder een door Hem aan te wijzen vlag, goederen met bestemming naar of komende uit een Belgische haven vervoeren of doen vervoeren;

2° dat Belgische zeeschepen ter uitvoering van huur- of vrachtingscontracten en met het doel goederen te vervoeren onder de voorwaarden bepaald onder 1°, ter beschikking worden gesteld van ondernemingen gevestigd in een door Hem aan te wijzen land.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre du Commerce extérieur, de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Affaires économiques, de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones et de Notre Secrétaire d'Etat à la Coopération au Développement,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit:

Art. 1^{er}.

Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, on entend par:

« Le Ministre » : le ministre qui a dans ses attributions l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

« Navire de mer » : un navire au sens de l'article 1^{er} du Livre II du Code de Commerce.

« Navire de mer belge » : un navire de nationalité belge au sens de l'article 1^{er} de la loi du 2 avril 1965 relative à la nationalité des navires de mer et l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur.

« Eaux maritimes belges » : la mer territoriale, les ports du littoral, l'Escaut maritime inférieur telles que les limites en sont fixées par le Roi, le port de Gand, la partie belge du canal maritime de Gand à Terneuzen, et les ports situés sur cette partie du canal et les canaux Zeebrugge-Bruges et Ostende-Bruges.

« Compagnie maritime nationale » : toute société de droit belge, exploitant sous pavillon belge des navires qui sont soumis à la législation belge, reconnue comme telle par le Roi.

Art. 2.

Le Roi peut mettre en œuvre les pouvoirs qui Lui sont conférés par la présente loi, si la défense des intérêts économiques et commerciaux de la marine marchande belge ou des compagnies maritimes nationales l'exige, ou s'il est nécessaire d'assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci et relatifs aux transports maritimes.

Art. 3.

§ 1^{er}. Le Roi peut interdire: 1° que des entreprises transportent ou fassent transporter dans les eaux maritimes belges, des marchandises à destination ou en provenance d'un port belge, au moyen d'un navire de mer naviguant sous un pavillon désigné par Lui;

2° qu'en exécution de contrats de location ou affrètement et dans le but de transporter des marchandises dans les conditions prévues au 1°, des navires de mer belges soient mis à la disposition d'entreprises établies dans un pays désigné par Lui.

§ 2. De Koning kan een recht van 1 tot 100 frank per bruto tonnemaat heffen van zeeschepen varende onder een door Hem aan te wijzen vlag, telkens als zij een Belgische haven aandoen.

§ 3. Met het oog op de toepassing van dit artikel kan de Koning alle inlichtingen vorderen van de ondernemingen en van de reders, hun mandatarissen, hun vertegenwoordigers en hun aangestelden in België gevestigd.

Art. 4.

De Koning kan beslissen dat de krachtens artikel 3 genomen maatregelen mede van toepassing zijn op zeeschepen die varen onder een andere vlag dan die van het aangewezen land en, ter uitvoering van een huur- of bevrachtingscontract, ter beschikking zijn gesteld van ondernemingen, ingeval dat land aan die zeeschepen dezelfde voorrechten toekent als aan zijn eigen zeeschepen.

Art. 5.

Deze wet is niet van toepassing op zeeschepen indien zij zich uitsluitend in doorvaart dan wel uitsluitend voor het ondergaan van onderhouds- of herstelwerkzaamheden, het innemen van bunkervoorraad of proviand of voor het schuilen na een scheepvaartongeval in de Belgische zeewateren bevinden.

Art. 6.

De krachtens artikel 3 vast te stellen koninklijke besluiten worden onderworpen aan het advies van de Centrale Raad van het bedrijfsleven. De Raad geeft zijn advies binnen dertig dagen na aanvraag, zo niet dan wordt zonder zijn advies beslist. De koninklijke besluiten worden nadien overlegd in de Minister-raad.

Art. 7.

De koninklijke besluiten vastgesteld ter uitvoering van deze wet treden in werking twee maanden na de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt. De Koning kan in spoedgevallen een kortere termijn bepalen.

Art. 8.

Op voorstel van de Minister kan de Koning, bij algemene of individuele beslissing, tijdelijke vrijstelling dan wel schorsing van de door Hem opgelegde maatregel verlenen. Dit kan alleen geschieden om dringende redenen en na overleg in de Ministerraad.

Art. 9.

De Minister geeft de kapitein van het zeeschip schriftelijk kennis van de genomen maatregelen en van de geheven rechten; de kennisgeving bevat de opgave van de berekening van het bedrag van die rechten.

Art. 10.

De ontvangers der Douane en Accijnzen zijn belast met het innen van de te heffen rechten waarvan het bedrag hun door de Minister wordt medegedeeld. Borgtochten kunnen worden gevorderd tot waarborg van de betaling van de heffingen; zij worden verstrekt aan de ontvangers der Douane en Accijnzen overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk XXVI van de algemene wet inzake douane en accijnzen.

De bepalingen van hoofdstuk XXVII van de algemene wet inzake douane en accijnzen, betreffende de parate executie, het voorrecht en de wettelijke hypotheek inzake accijnzen, zijn van toepassing op de rechten bedoeld in het eerste lid.

§ 2. Le Roi peut imposer une taxe de 1 à 100 francs par tonneaux de jauge brute à des navires de mer naviguant sous un pavillon désigné par Lui, chaque fois que ces navires font escale dans un port belge.

§ 3. Afin d'assurer l'application du présent article, le Roi peut exiger tout renseignement des entreprises, des armateurs ainsi que des mandataires, des représentants et des proposés de ceux-ci, établis en Belgique.

Art. 4.

Le Roi peut décider que les mesures prises en vertu de l'article 3 s'appliqueront également à des navires de mer naviguant sous un autre pavillon que celui du pays désigné, et mis à la disposition d'entreprises en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement, au cas où ce pays accorde les mêmes privilèges à ces navires qu'aux siens propres.

Art. 5.

La présente loi n'est pas applicable aux navires de mer se trouvant dans les eaux maritimes belges, soit uniquement de passage, soit aux fins de travaux d'entretien ou de réparation, de ravitaillement en combustible ou en vivre, ou aux fins de s'abriter suite à un accident de navigation.

Art. 6.

Les arrêtés royaux pris en vertu de l'article 3 sont soumis à l'avis du Conseil central de l'économie. Le Conseil donne son avis dans les trente jours de la demande, à défaut de quoi il est passé outre. Les arrêtés royaux devront ensuite être délibérés en Conseil des Ministres.

Art. 7.

Les arrêtés royaux pris en exécution de la présente loi entrent en vigueur deux mois après la date de leur publication au *Moniteur belge*. Le Roi peut, en cas d'urgence, fixer un délai plus bref.

Art. 8.

Sur proposition du Ministre, le Roi peut, par une décision générale ou individuelle, accorder dispense temporaire ou suspension de la mesure arrêtée par Lui. Ceci est toutefois subordonné à l'existence de raisons impérieuses et à la délibération en Conseil des Ministres.

Art. 9.

Le Ministre informe par écrit le capitaine du navire de mer des mesures prises et des taxes imposées; l'avis comprend le relevé du calcul du montant de la taxe.

Art. 10.

Les receveurs des Douanes et Accises sont chargés de la perception des taxes dues dont le montant leur est communiqué par le Ministre. Des cautionnements peuvent être réclamés en garantie du paiement des taxes; ils sont fournis aux receveurs des Douanes et Accises conformément aux dispositions du chapitre XXVI de la loi générale sur les douanes et accises.

Les dispositions du chapitre XXVII de la loi générale sur les douanes et accises, relatives à l'exécution parée, au privilège et à l'hypothèque légale en matière d'accises, sont applicables aux taxes visées à l'alinéa 1^{er}.

Art. 11.

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart maakt aan de Administratie der Douane en Accijnzen bekend welke maatregelen tegen bepaalde vlaggen in uitvoering van deze wet worden genomen.

De ambtenaren van de Administratie der Douane en Accijnzen verstrekken aan het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart alle inlichtingen en, in voorkomend geval, alle documenten en stukken, met het oog op het voorkomen, opsporen en bestraffen van enige overtreding van deze wet.

Art. 12.

Al wie de bepalingen van de artikelen 3 en 4 overtreedt, wordt gestraft met geldboeten van duizend frank tot twintigduizend frank.

De bepalingen van hoofdstuk VII van boek I van het Strafwetboek zijn op deze wet van toepassing.

Art. 13.

Het is de kapitein niet toegestaan met zijn schip de haven te verlaten of naar het buitenland te vertrekken alvorens de opgelegde heffing of boete is betaald of voor de betaling ervan zekerheid is gesteld.

Gegeven te Brussel op 25 maart 1983.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Handel,

W. DE CLERCQ.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Economische Zaken,

M. EYSKENS.

*De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

De Staatssecretaris voor Ontwikkelingssamenwerking,

J. MAYENCE-GOOSSENS.

Art. 11.

L'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure communique à l'Administration des Douanes et Accises les mesures prises en exécution de la présente loi à l'égard de pavillons désignés.

Les fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises communiquent toutes informations et, le cas échéant, tous documents et pièces à l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions à la présente loi.

Art. 12.

Est punie d'une amende de mille francs à vingt mille francs toute personne qui commet une infraction aux articles 3 et 4.

Les dispositions du chapitre VII du livre 1^{er} du Code pénal sont applicables à la présente loi.

Art. 13.

Il est interdit au capitaine de quitter le port avec son navire ou de partir à l'étranger avant le paiement de la taxe ou de l'amende imposée ou avant qu'une garantie de paiement n'ait été donnée.

Donné à Bruxelles, le 25 mars 1983.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre du Commerce extérieur,

W. DE CLERCQ.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Affaires économiques,

M. EYSKENS.

*Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

Le Secrétaire d'Etat à la Coopération au Développement,

J. MAYENCE-GOOSSENS.