

## Chambre des Représentants

SESSION 1983-1984

15 MARS 1984

### PROJET DE LOI

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

### RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE <sup>(1)</sup>  
PAR M. A. CLAES

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi a été examiné par votre Commission lors de ses réunions des 20 décembre 1983 et 13 mars 1984.

#### I. — Exposé introductif du Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones

1. Le projet de loi tend, en vue de restaurer la flotte marchande et de pêche maritime belges, à relever le montant global des dotations annuelles inscrites au budget extraordinaire en vue de l'alimentation du Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

Le montant global du Fonds a fait l'objet de plusieurs modifications législatives successives dont la dernière, du 16 décembre

<sup>(1)</sup> Composition de la Commission:

Président: M. Baudson.

A. — Membres: MM. Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, T. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — Baudson, Bogaerts, Derycke, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — Gabriels, Somers.

B. — Suppléants: MM. Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Leclercq, Peuskens, Ramaekers, Vanderheyden. — Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. De Beul, De Mol, Meyntjens.

Voir:

755 (1983-1984):

— N° 1: Projet transmis par le Sénat.

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1983-1984

15 MAART 1984

### WETSONTWERP

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

### VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE INFRASTRUKTUUR <sup>(1)</sup>  
UITGEBRACHT DOOR DE HEER A. CLAES

DAMES EN HEREN,

Het onderhavige wetsontwerp werd door uw Commissie behandeld tijdens de vergaderingen van 20 december 1983 en 13 maart 1984.

#### I. — Inleidende uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie

1. Het wetsontwerp wil het totaalbedrag van de jaarlijkse dotatie op de buitengewone begroting tot stijging van het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen verhogen teneinde de Belgische koopvaardij- en vissersvloot te verbeteren.

Het totaalbedrag van het Fonds werd reeds bij verschillende opeenvolgende wetten gewijzigd; de laatste daarvan dateert van

<sup>(1)</sup> Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Baudson

A. — Leden: de heren Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, T. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — Baudson, Bogaerts, Derycke, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — Gabriels, Somers.

B. — Plaatsvervangers: de heren Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Leclercq, Peuskens, Ramaekers, Vanderheyden. — Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — De heren De Beul, De Mol, Meyntjens.

Zie:

755 (1983-1984):

— Nr 1: Ontwerp overgezonden door de Senaat.

1982 (*Moniteur belge* des 9 et 14 janvier 1983), a porté ce montant à 40 milliards de francs.

Le présent projet de loi tend à élever ce montant global de 40 à 50 milliards de francs. Au-dessus d'une première tranche de 45 milliards de francs, le montant de la dotation ne peut être affecté au Fonds que par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Suite aux crédits accordés, le plafond de 40 milliards s'est en effet révélé insuffisant et doit être relevé.

2. Le mécanisme de la loi du 23 août 1948 instituant un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes a véritablement financé la politique de construction maritime, de la même manière que la loi dite « De Taeye » du 29 mai 1948, portant des dispositions particulières en vue d'encourager l'initiative privée à la construction d'habitations à bon marché et à l'acquisition de petites propriétés terriennes (*Moniteur belge* du 10 juin 1948), a financé la construction de logements.

En effet, le Fonds alloue aux armateurs qui veulent construire des navires, des crédits pour lesquels l'Etat supporte une partie des charges d'intérêts et dont il garantit le remboursement. Les armateurs doivent rembourser les crédits accordés et le bateau construit sert de garantie. Le Fonds est donc, en grande partie, *self-supporting*, l'Etat se bornant à prendre à sa charge une partie du taux d'intérêt.

Une partie des crédits est généralement accordée par la S.N.C.I. avec possibilité de bénéficier d'une intervention de l'Etat de 3 % au maximum dans la charge d'intérêt, et une autre partie par le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

En 1984, le montant du Fonds sera de 2,9 milliards, dont 2,5 milliards proviendront de remboursements.

Outre la construction de navires, la loi du 23 août 1948 permet l'expansion de la flotte marchande belge par l'achat de navires d'occasion. L'évolution avantageuse de la flotte marchande belge ressort des graphiques figurant au rapport de la Commission de l'Infrastructure du Sénat (*Doc. Sénat* n° 554/2 de 1982-1983, pp. 6 et 7).

La Belgique présente la particularité d'avoir une énorme capacité portuaire et une flotte réduite. Une puissante flotte commerciale présente un grand intérêt pour l'économie du pays, car elle assure du travail aux chantiers navals belges ainsi qu'une embauche à bord des navires belges, dans les ports belges et dans de nombreuses entreprises belges annexes telles que, par exemple, manutention portuaire, transports routiers et ferroviaires.

Il convient de noter que dans la construction des navires interviennent également de nombreuses entreprises wallonnes. Il faut, d'autre part, pour améliorer sa balance commerciale, que la Belgique continue à accroître, parmi ses exportations maritimes, la part de celles qui se font sous pavillon belge.

Cela n'est réalisable que par un développement de la flotte marchande belge, rendu possible grâce au Fonds. Il y a quelques années, un plan d'urgence a été mis en place en faveur de la construction maritime, qui consistait en l'octroi de subsides d'exploitation. Ce système a cependant été abandonné et remplacé par une aide à l'investissement, telle que la prévoit le présent Fonds.

3. Il faut noter que le présent projet de loi ne tend pas à aider la construction navale, qui relève de la compétence du Ministre des Affaires économiques, mais à faciliter le financement pour les armateurs.

## II. — Discussion

Un membre dit adhérer à de nombreuses déclarations faites par le Ministre dans son exposé introductif, notamment à celle selon

16 december 1982 (*Belgisch Staatsblad* van 9 en 14 januari 1983) en ze bracht dat bedrag op 40 miljard frank.

Onderhavig wetsontwerp wil dat totaalbedrag van 40 op 50 miljard frank brengen. Boven een eerste tranche van 45 miljard frank mag het bedrag van de dotatie slechts bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit aan het Fonds worden toegewezen.

Ten gevolge van de toegestane kredieten is het maximumbedrag van 40 miljard onvoldoende gebleken en het moet worden opgetrokken.

2. Het mechanisme van de wet van 23 augustus 1948 tot oprichting van een Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen heeft het beleid inzake scheepsbouw werkelijk gefinancierd, juist zoals de zogenaamde wet-De Taeye van 29 mei 1948 houdende bijzondere bepalingen tot aanmoediging van het privaats initiatief bij het oprichten van goedkope woningen en het kopen van kleine landeigendommen (*Belgisch Staatsblad* van 10 juni 1948) de bouw van woningen heeft gefinancierd.

Het Fonds verstrekt immers aan de reders die schepen willen bouwen kredieten waarvan de Staat een gedeelte van de rentelast draagt en de terugbetaling waarborgt. De reders moeten de kredieten terugbetalen en het gebouwde schip vormt de waarborg. Bijgevolg is het Fonds grotendeels *self-supporting*. De Staat beperkt zich ertoe een gedeelte van de rentelast voor zijn rekening te nemen.

Een gedeelte van de kredieten wordt over het algemeen toegestaan door de N.M.K.N., met mogelijkheid om een tegemoetkoming van de Staat van maximaal 3 % in de rentelast te ontvangen, en een ander gedeelte door het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen.

In 1984 zal het Fonds over 2,9 miljard beschikken, waarvan 2,5 miljard afkomstig zullen zijn van terugbetalingen.

Naast de bouw van schepen biedt de wet van 23 augustus 1948 de mogelijkheid om de Belgische koopvaardijvloot uit te breiden middels de aankoop van tweedehandsschepen. De gunstige evolutie van de Belgische koopvaardijvloot blijkt duidelijk uit de grafieken die bij het verslag van de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat zijn gevoegd (*Stuk* Senaat nr. 554/2 van 1982-1983, blz. 6 en 7).

België kenmerkt zich door een enorme havencapaciteit en een beperkte vloot. Een sterke koopvaardijvloot is van groot belang voor de economie van het land, want zij verschaft werk aan Belgische scheepswerven en nadien aan boord van de Belgische schepen, in de Belgische havens en in de talrijke Belgische bedrijven die met de haven verwant zijn, zoals de overslagbedrijven, het weg- en het spoorwegvervoer.

Er zij aangestipt dat bij de bouw van schepen ook tal van Waalse ondernemingen zijn betrokken. Om zijn handelsbalans te verbeteren moet België bovendien het gedeelte van de uitvoer overzee onder Belgische vlag blijvend doen groeien.

Dat kan alleen middels een uitbreiding van de Belgische koopvaardijvloot, die mogelijk gemaakt wordt dank zij het Fonds. Enkele jaren geleden werd een urgentieplan voor de scheepsbouw uitgewerkt, waarbij exploitatietoelagen werden verstrekt. Die regeling werd inmiddels opgegeven en vervangen door investeringssteun, zoals het bedoelde Fonds die verleent.

3. Er zij aangestipt dat het voorliggende wetsontwerp niet beoogt de scheepsbouw te helpen daar zulks tot de bevoegdheid van de Minister van Economische Zaken behoort, doch wel de financiering voor de reders wil vergemakkelijken.

## II. — Bespreking

Een lid verklaart de talrijke verklaringen van de Minister in zijn inleidende uiteenzetting te onderschrijven, en met name de ver-

laquelle le Fonds permet de maintenir l'emploi dans l'industrie maritime, qui est répartie dans tout le pays.

Il attire cependant l'attention sur une déclaration du Ministre des Affaires étrangères, selon laquelle la Belgique est dans l'incapacité de respecter ses obligations internationales dans le trafic maritime avec le Tiers-Monde, du fait de l'insuffisance du nombre de navires sous pavillon belge. Il se manifeste, en effet, une tendance croissante à l'abandon de ce pavillon pour des pavillons permettant l'exploitation du trafic à des conditions moins onéreuses, notamment du fait des taxes éludées et de l'application de lois sociales moins strictes.

Cela est dû, selon le membre, au fait que les conventions sur les conditions de travail ne sont pas soumises au Parlement pour ratification.

Le Ministre fait remarquer que cette question est de la compétence du Ministre de l'Emploi et du Travail.

Le membre demande : 1° parmi les navires sous pavillon belge, combien ont abandonné ce pavillon en 1983; 2° quel est le pourcentage de marins de nationalité belge occupés sur les navires battant pavillon belge.

Il demande, d'autre part, combien de navires ont été construits à l'étranger avec des crédits à intérêt réduit alloués par le Fonds.

Le Ministre répond qu'en 1983, 13 navires ont été vendus à l'étranger. Le pourcentage de marins de nationalité belge occupés sur les navires battant pavillon belge est de 78 %. Aucun navire n'a été construit à l'étranger avec des crédits alloués par le Fonds.

Un membre estime que le présent projet est indispensable pour remédier à une faiblesse de notre économie et améliorer nos possibilités d'exportation et d'importation. En effet, la flotte marchande belge participe pour un pourcentage excessivement bas (4,7 %) à notre commerce maritime comparativement avec les pays environnants (de 10 à 45 %) (voir rapport de la Commission de l'Infrastructure du Sénat, précité, pp. 4 et 5).

Le membre estime que le projet de loi répond à un besoin et qu'il bénéficiera à tout le pays.

Un autre membre attire l'attention sur la flotte de pêche, qui compte deux fois de plus de bateaux que la flotte marchande, même s'ils sont de moindre tonnage.

La Belgique importe 70 % du poisson qu'elle consomme, ce qui démontre que notre flotte de pêche est insuffisante. En outre, la moitié des bateaux de pêche datent de plus de 20 ans et renouvellement ainsi que modernisation font également défaut. En effet, entre 1961 et 1971 ont été construits 160 nouveaux bateaux de pêche alors que beaucoup moins l'ont été après 1971.

L'orateur demande si la charge d'intérêt sur les crédits pour la construction et la modernisation des bateaux de pêche va être augmentée et si la construction en série ne demande pas un effort financier. Enfin, le membre souhaite savoir si des crédits sont accordés pour l'achat en seconde main, par la Régie des Transports maritimes, de bateaux à l'étranger.

Le Ministre répond qu'un effort est fait pour le renouvellement et la modernisation de la flotte de pêche, notamment par l'octroi de primes de démolition, mais que l'aide, pour être accordée, doit être demandée.

Il ajoute que la Régie des Transports maritimes a acheté en seconde main le *Stena Nautica* pour assurer la liaison Ostende-Douvres. Le Fonds peut effectivement servir, non seulement à la construction, mais également à l'achat de bateaux.

Un membre, tout en déclarant comprendre les aspects humains des problèmes qui se posent dans les chantiers navals, conteste l'affirmation du Ministre selon laquelle la matière traitée dans le présent projet ne constitue pas un secteur national.

klaring luidens welke het Fonds de mogelijkheid biedt de werkgelegenheid in de scheepvaartindustrie, die over het hele land is verspreid, te handhaven.

Hij vestigt evenwel de aandacht op een verklaring van de Minister van Economische Zaken als zou België niet in staat zijn zijn internationale verplichtingen in het scheepvaartverkeer met de Derde Wereld na te komen, omdat er te weinig schepen onder Belgische vlag varen. Er bestaat immers een toenemende tendens om de Belgische vlag te vervangen door een goedkopere vlag, zodat de exploitatie van de schepen tegen voordeliger voorwaarden gebeurt, met name omdat belastingen worden ontweken en minder strikte sociale wetten worden toegepast.

Volgens spreker is zulks te wijten aan het feit dat overeenkomsten over de arbeidsvoorwaarden niet ter bekrachtiging aan het Parlement worden voorgelegd.

De Minister merkt op dat die kwestie tot de bevoegdheid van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid behoort.

Het lid vraagt : 1° hoeveel onder Belgische vlag varende schepen die vlag in 1983 hebben prijsgegeven; 2° hoeveel Belgische zeelui percentsgewijs op de schepen onder Belgische vlag zijn tewerkgesteld.

Tevens vraagt hij hoeveel schepen in het buitenland werden gebouwd met door het Fonds toegekende kredieten tegen een lage rentevoet.

De Minister antwoordt dat dertien schepen in 1983 aan het buitenland werden verkocht. Op de schepen onder Belgische vlag zijn 78 % van de zeelui van Belgische nationaliteit. In het buitenland werd geen enkel schip gebouwd met door het Fonds toegestane kredieten.

Een lid acht dit ontwerp onontbeerlijk voor onze zwakke economie en voor de verbetering van onze export- en importmogelijkheden. In vergelijking met de omliggende landen, waar de koopvaardijvloot 10 tot 45 % van de maritieme handel vertegenwoordigt, is het aandeel van de Belgische koopvaardijvloot in die handel uiterst gering (4,7 %) (zie verslag van de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat, blz. 4 en 5).

Het lid meent dat het wetsontwerp in een behoefte voorziet en aan het hele land ten goede zal komen.

Een ander lid vestigt de aandacht op de vissersvloot, die tweemaal meer schepen telt dan de koopvaardijvloot, ook al hebben die schepen een kleinere tonnemaat.

België voert 70 % van de verbruikte vis in, wat bewijst dat onze vloot ontoereikend is. Bovendien is de helft van de vissersboten meer dan 20 jaar oud en dringend aan vernieuwing en modernisering toe. Tussen 1961 en 1971 werden immers 160 nieuwe vissersboten gebouwd en na 1971 verminderde het aantal aanzienlijk.

Spreker vraagt anderzijds of de rentelast op de kredieten voor de bouw en de modernisering van de vissersvaartuigen zwaarder zal worden en of de seriebouw geen financiële inspanning vergt. Tenslotte vraagt het lid of kredieten worden toegekend voor de aankoop van tweedehandsschepen in het buitenland door de Regie voor Maritiem Transport.

De Minister antwoordt dat een inspanning geleverd wordt voor de vernieuwing en de modernisering van de vissersvloot, met name door de toekenning van slopingspremies, ofschoon de tegemoetkomingen slechts worden toegekend mits daarom verzocht wordt.

Hij voegt eraan toe dat de Regie voor Maritiem Transport het tweedehandsvaartuig *Stena Nautica* heeft aangekocht voor de lijn Oostende-Dover. Het Fonds dient immers niet alleen voor de financiering van de scheepsbouw, maar tevens voor de aankoop van vaartuigen.

Een lid zegt begrip te hebben voor de menselijke aspecten van de problemen waarmede de scheepswerven te kampen hebben, maar betwist de bewering van de Minister als zou de aangelegenheid waarop het onderhavige ontwerp betrekking heeft, geen nationale sector zijn.

Selon l'intervenant, ce n'est pas exact et les critères appliqués dans la construction maritime devraient être étendus à toute attitude de l'Etat, notamment vis-à-vis de la sidérurgie.

Le membre souligne, à cet égard, la demande au Sénat faite par le président d'un des deux groupes francophones de la majorité, que le présent projet de loi ne soit pas adopté avant que soit réglée la survie de Cockerill-Sambre.

L'intervenant rappelle d'autre part le rapport Matthys sur les secteurs nationaux (inventaire provisoire des engagements et de leur niveau d'exécution des aides publiques accordées aux cinq secteurs nationaux, *Doc. Chambre* n° 574/1 de 1982-1983); celui-ci ne peut être suspecté de partialité au détriment de la Flandre et a affirmé que la présente matière était un secteur national; les annexes à l'accord du 26 juillet 1983 sur le financement des secteurs nationaux contiennent la même affirmation.

Quant à la déclaration du Ministre selon laquelle il ne s'agit pas d'une matière nationale, elle est contredite par son affirmation que le financement pourrait être régionalisé.

D'autre part, selon le membre, le Ministre évoque un coût de 300 millions pour le présent projet alors que le Ministre des Affaires économiques a cité le chiffre de 2,5 milliards.

Le Ministre répond qu'il s'agit d'un malentendu. Le Fonds a des débiteurs pour un montant de 40 milliards mais ils remboursent par an 2,7 milliards, ce qui donne un rapport annuel de 5,5% alors que Cockerill-Sambre et les charbonnages ne présentent pas la même sécurité de remboursement.

La charge pour l'Etat qu'entraîne le Fonds de construction maritime consiste simplement dans la différence de taux d'intérêts octroyée par l'Etat aux armateurs, soit 300 millions de francs.

Selon un autre membre qui appuie l'intervenant précédent, le problème pourrait devenir communautaire le jour où les secteurs économiques nationaux — dont la construction navale — seront régionalisés.

En effet, il s'en suivra une répartition de patrimoine entre les régions et le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes fera partie de cette répartition.

L'imputation de 300 millions par an citée par le Ministre sera également répartie, à raison de 120 millions pour la Wallonie, alors que le remboursement des 50 milliards octroyés par le Fonds se fera au bénéfice de la Région flamande.

Le membre estime en conclusion que dans la conjoncture actuelle, toutes les garanties ne sont pas réunies pour que son groupe puisse adopter le projet de loi.

Le Ministre répond qu'il ignore comment vont évoluer les problèmes communautaires mais qu'il ne voit pas un tel aspect dans le présent projet, car dans quelques années, le Fonds sera *self-supporting* puisque tous les crédits seront remboursés. Il insiste, d'autre part, sur les très grands services qu'a rendus et que rend encore la loi du 23 août 1948.

Au nom de son groupe, un intervenant demande à la commission de reporter le vote sur le projet de loi jusqu'au moment où une solution sera intervenue pour le problème de Cockerill-Sambre. Il estime ce report nécessaire pour des raisons psychologiques.

Un membre s'associe à cette demande au nom d'un autre groupe.

Un autre membre fait remarquer que le projet a été adopté à l'unanimité au Sénat et ce, après la conclusion de l'accord du 26 juillet 1983 sur le financement des secteurs nationaux.

Volgens het lid is die bewering onjuist en de voor scheepsbouw gehanteerde criteria zouden moeten worden uitgebreid tot alle gevallen waarin de Staat gewichtige beslissingen dient te nemen, zoals dat het geval is met de staalindustrie.

Het lid wijst er in dat verband op dat de voorzitter van één der franstalige meerderheidsfracties in de Senaat gevraagd heeft dit ontwerp niet goed te keuren alvorens het vraagstuk van de overleving van Cockerill-Sambre geregeld is.

Het lid herinnert anderzijds aan het verslag-Matthys betreffende de nationale sectoren (voorlopige inventaris van de verbintenissen en hun niveau van uitvoering van de overheids hulp aan de vijf nationale sectoren, *Stuk* van de Kamer nr. 574/1 van 1982-1983); dat verslag kan niet verdacht worden van partijdigheid ten nadele van Vlaanderen en er wordt in bevestigd dat de aan de orde zijnde aangelegenheid een nationale sector is; de bijlagen bij het akkoord van 26 juli 1983 betreffende de financiering van de nationale sectoren bevestigen dat trouwens ook.

Voorts wordt de bewering van de Minister als zou het niet om een nationale aangelegenheid gaan, tegengesproken door de verzekering die hij geeft dat de financiering voor regionalisering vatbaar is.

Anderzijds maakt de Minister, steeds volgens hetzelfde lid, gewag van 300 miljoen kosten, terwijl zijn collega van Economische Zaken zegt dat er 2,5 miljard mee gemoeid is.

De Minister antwoordt dat het hier om een misverstand gaat. De schuldenaars van het Fonds moeten nog 40 miljard terugbetalen en zij lossen daarvan jaarlijks 2,7 miljard af, wat 5,5% per jaar betekent, terwijl Cockerill-Sambre en de steenkoolmijnen niet dezelfde waarborgen op het stuk van terugbetaling te bieden hebben.

De last die het Fonds voor het Aanbouwen van Zeeschepen voor de Staat meebrengt, bestaat gewoon in de uiteenlopende rentetarieven die door de Staat aan de reders toegestaan wordt, met name 300 miljoen frank.

Volgens een ander lid, dat het met de vorige spreker eens is, zou het vraagstuk communautair kunnen worden wanneer de nationale economische sectoren waartoe de scheepsbouw behoort, geregionaliseerd zullen zijn.

Een en ander zou immers tot gevolg hebben dat de tegoeden tussen de gewesten moeten worden verdeeld en het Fonds voor het Uitreten en Aanbouwen van Zeeschepen zal van die verdeling deel uitmaken.

Van het door de Minister aangehaalde bedrag van 300 miljoen per jaar zal 120 miljoen naar Wallonië gaan, terwijl de terugbetaling van de door het Fonds toegekende 50 miljard aan het Vlaamse Gewest ten goede zal komen.

Tot besluit geeft het lid als zijn mening te kennen dat in de huidige conjunctuur niet alle waarborgen voorhanden zijn om zijn fractie het wetsontwerp te laten goedkeuren.

De Minister antwoordt dat hij niet weet hoe de communautaire vraagstukken zullen evolueren, ofschoon het ontwerp zijns inziens geen communautaire aspecten heeft, want over enkele jaren zal het Fonds *self-supporting* zijn, wanneer alle kredieten terugbetaald zullen zijn. Anderzijds legt hij de nadruk op de grote verdiensten die de wet van 23 augustus 1948 reeds bewezen heeft en nog altijd bewijst.

Namens zijn fractie verzoekt een lid de commissie de stemming over het wetsontwerp te verdagen tot een oplossing voor het probleem Cockerill-Sambre zal zijn gevonden. Hij acht die verdaging om psychologische redenen noodzakelijk.

Een lid onderschrijft dat verzoek namens een andere fractie.

Een ander lid wijst erop dat het ontwerp eenparig in de Senaat werd aangenomen en zulks na het akkoord van 26 juli 1983 betreffende de financiering van de nationale sectoren.

Le Ministre demande néanmoins que la commission se prononce immédiatement sur le projet de loi.

La commission se prononce, par 10 voix contre une et 3 abstentions, pour l'ajournement du vote sur le projet de loi.

∴

L'examen du présent projet est repris lors de la réunion du 13 mars 1984, après que le vote sur le projet de loi relatif aux soldes et aux charges du passé des Communautés et des Régions et aux secteurs économiques nationaux (*Doc. n° 834/1*) fut intervenu dans les deux Chambres.

Un membre estime que, pour l'essentiel, le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes profite à la région flamande et que celle-ci devrait s'en voir imputer la charge.

Deux autres membres contestent cette affirmation et font remarquer que les fournitures inhérentes à la construction de navires bénéficient en majeure partie à la Wallonie.

Un troisième membre estime également que la région wallonne jouit de nombreuses retombées directes et indirectes de cette construction et conclut à l'adoption du projet de loi.

Le Ministre confirme que le travail donné par les armateurs belges se répercute dans tout le pays.

### III. — Vote

L'article unique est adopté à l'unanimité moins deux abstentions.

*Le Rapporteur,*  
A. CLAES.

*Le Président,*  
A. BAUDSON.

De Minister vraagt dat de commissie zich onmiddellijk over het wetsontwerp uitspreekt.

De commissie spreekt zich met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen uit voor de verdaging van de stemming over het wetsontwerp.

∴

De bespreking van het onderhavige ontwerp werd tijdens de vergadering van 13 maart 1984 voortgezet nadat het ontwerp van wet betreffende de saldi en de lasten van het verleden van de gemeenschappen en de gewesten en de nationale economische sectoren (*Stuk nr. 834/1*) in beide Kamers was aangenomen.

Een lid meent dat het Fonds voor het Uitreken en Aanbouwen van Zeeschepen voornamelijk ten goede komt aan het Vlaamse Gewest, dat er de lasten van zou moeten dragen.

Twee andere leden betwisten die zienswijze en merken op dat de voor de scheepsbouw bestemde leveringen grotendeels aan Wallonië ten goede komen.

Nog een ander lid is van mening dat het Waalse Gewest tal van directe en indirecte voordelen van die scheepsbouw plukt en hij besluit dat het ontwerp moet worden goedgekeurd.

De Minister bevestigt dat de door de reders gedane bestellingen een weerslag hebben op de werkgelegenheid in het hele land.

### III. — Stemming

Het enige artikel wordt, op twee onthoudingen na, eenparig aangenomen.

*De Rapporteur,*  
A. CLAES.

*De Voorzitter,*  
A. BAUDSON.