

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1930-1931	N° 240		Zittingsjaar 1930-1931
PROJET DE LOI N° 332 (1929-1930)	SÉANCE du 2 juillet 1931	VERGADERING van 2 Juli 1931	WETSONTWERP N° 332 (1929-1930)

PROJET DE LOI
organique du crédit maritime.

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. JORIS.

MADAME. MESSIEURS,

Les marines marchandes de tous les pays traversent depuis des années une période de crise extraordinairement aiguë.

Des interventions gouvernementales ont eu partout pour but de remédier à la situation. Dans les pays maritimes, des plus importants jusqu'aux nouveaux venus, tels la Lettonie, l'Égypte et la Yougoslavie (d'autres encore), un système de protection par subsides ou par ouvertures de crédit ou par les deux combinés, a été inauguré, complété et étendu depuis l'armistice.

Seule la Belgique, depuis l'expérience du Lloyd Royal Belge, a abandonné l'armement maritime national à son sort. C'est cette lacune que le présent projet de loi tend à combler.

Le Gouvernement a recherché, sans retomber dans les errements passés, et fort de l'expérience acquise, les moyens de venir en aide à l'armement et à la construction navale, dont les besoins sont surtout d'ordre financier.

La solution proposée consiste dans la création d'un organisme de crédit au capital de cent millions de francs souscrit à concurrence de 65 millions par l'Etat lui-même, et dont le but consiste dans toutes les opérations de nature à favoriser le maintien, le renouvellement et l'extension de la flotte marchande belge, et plus spécialement à consentir des prêts à longs termes aux propriétaires de navires belges ou de navires en construction à mettre sous pavillon belge.

A cet effet la Société de crédit pourra émettre des obligations avec ou sans primes. L'Etat garantit envers les tiers le paiement des intérêts et le remboursement des obligations; le montant de ces obligations ne pourrait dépasser cinq fois le principal du capital social, soit 500 millions.

(1) La Commission était composée de MM. Anseele, président, Brusselmans, Jamar, Joris, Marek, Koelman, Samyn, Van Ackere (F.).

WETSONTWERP
tot regeling van het Krediet-aan de Koopvaardij.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE (1) UTGEBRACHT
DOOR DEN HEER JORIS.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De handelsvloten van bijna al de landen hebben sedert jaren te worstelen tegen een ongewoon scherpe crisis.

Overal zijn de Regeeringen tusschenbeide gekomen om den toestand te verhelpen. In al zeevarende landen, zoowel in de belangrijkste als in deze van jongen datum, zooals Letland, Egypte en Joego-Slavië (en nog andere), werd sedert den wapenstilstand een steunregeling door middel van toelagen of kasvoorschotten of beide samen ingevoerd, aangevuld en uitgebreid.

Alleen België heeft, sedert de ervaring met den Lloyd Royal belge opgedaan, de nationale handelsvloot aan haar lot overgelaten. Dit wetsontwerp nu heeft ten doel deze leemte aan te vullen.

De Regeering heeft, zonder in de vroegere dwalingen te vervallen en de opgedane ervaring indachtig, naar de middelen gezocht om te hulp te komen aan de reederij en aan den scheepshouw, waarvan de behoeften vooral van financieelen aard zijn.

De voorgestelde regeling komt neer op de oprichting van een kredietorganisme met een kapitaal van honderd miljoen frank, waarop door den Staat zelf wordt ingeschreven ten beloope van 65 miljoen, en hetwelk ten doel heeft al de verrichtingen te doen die het behoud, de vernieuwing en de uitbreiding van de Belgische handelsvloot kunnen bevorderen, en inzonderheid leeningen op langen termijn toe te staan aan de eigenaars van Belgische schepen of van in aanbouw zijnde schepen die onder Belgische vlag zullen varen.

Te dien einde, zal de Kredietmaatschappij obligaties, met of zonder premie, mogen uitgeven. De Staat waarborgt tegenover derden de betaling van de interesten, zoomede de uitkeering van de obligaties; het bedrag van deze obligaties zou niet grooter mogen zijn dan vijfmaal de hoofd-

(1) De Commissie bestond uit de HH. Anseele, voorzitter, Brusselmans, Jamar, Joris, Marek, Koelman, Samyn, Van Ackere (F.).

L'Etat intervient en outre, à concurrence de 25 millions par an et pour 20 ans maximum dans le paiement des intérêts dus par les armateurs sur les sommes empruntées.

Les prêts sont couverts par des hypothèques de premier rang sur les navires.

En d'autres termes, l'on demande au grand public d'avancer à l'armement belge, par l'acquisition d'obligations de la nouvelle société de crédit, une somme de cinq cents millions, garantie par hypothèques, et à l'Etat de garantir aux prêteurs le paiement de l'intérêt des obligations et le remboursement du capital, d'une part, et son intervention en faveur des armateurs dans le paiement de l'intérêt des montants empruntés, d'autre part.

..

Le principe même de l'utilité pour notre pays de posséder une marine marchande ne fut pas contesté au cours des discussions du projet au sein de votre Commission et dès lors la nécessité d'une intervention gouvernementale doit être reconnue.

De nombreuses objections furent cependant soulevées, tant d'ordre général que d'application pratique.

Tenant compte des observations qui ont paru judicieuses, votre Commission propose certaines modifications de texte qui ne changent cependant rien à l'économie générale du projet.

Avant de les adopter et de vous les proposer, elle a tenu, du reste, à connaître les vues des groupements que la question intéresse directement : elle a convoqué à des réunions spéciales les représentants des armateurs, des capitaines de navires et du syndicat des marins; elle a tenu compte également de certaines suggestions proposées par les constructeurs de navires. Au cours de ses délibérations votre commission s'est inspirée des vœux qu'elle avait ainsi recueillis et elle s'est efforcée de rechercher des solutions qui concilient les intérêts en cause.

..

Votre Commission a examiné et discuté plus particulièrement les articles suivants :

Article 5. — L'attention de votre Commission s'est portée sur l'esprit et la rédaction de l'article 5; elle a estimé que la rédaction de cet article n'offrait pas la clarté indispensable. Cet article comporte en effet à la fois l'énoncé d'un principe général et des mesures d'application.

Pour plus de clarté il y a lieu de séparer les deux questions, et, en ce qui concerne l'application du principe de garantie de l'Etat, de déterminer si l'Etat doit s'en référer uniquement aux bilans des sociétés d'armement et au pro-

som van het maatschappelijk kapitaal, hetzij 500 miljoen. Bovendien komt de Staat tussenbeide, voor een bedrag van ten hoogste 25 miljoen per jaar en voor hoogstens 20 jaar in de betaling van de interesten door de reeders verschuldigd op de ontleende sommen.

De leeningen worden gedekt door eerste hypotheek op de schepen.

Met andere woorden, men vraagt aan het publiek aan de Belgische koopvaardij, door den aankoop van obligaties van de nieuwe kredietmaatschappij, een bedrag voor te schieten van vijfhonderd miljoen, gewaarborgd door hypotheek, en aan den Staat van, eenerzijds, aan de leeners de betaling te waarborgen van den interest der obligaties en de terugbetaling van het kapitaal, en, anderzijds, de reeders te hulp te komen voor de betaling van den interest der ontleende sommen.

..

Het beginsel zelf van het nut dat ons land heeft van een handelsvloot te bezitten, werd in den loop van de bespreking van het ontwerp in den schoot uwer Commissie niet in twijfel getrokken. Bijgevolg moet de noodzakelijkheid van een tussenkomst der Regeering toegegeven worden.

Er werden, evenwel, talrijke bezwaren geopperd, zoo wel van algemeenen als van practischen aard.

Uw Commissie is ingegaan op de opmerkingen welke gegrond bleken en stelt u sommige wijzigingen voor waardoor, evenwel, geen afbreuk gedaan wordt aan de algemeene inrichting van het ontwerp.

Trouwens, vooraleer ze aan te nemen en ze u voor te stellen, heeft zij het noodig gevonden de zienswijze te kennen van de groepen welke bij het vraagstuk rechtstreeks betrokken zijn : zij heeft bijzondere vergaderingen belegd voor de vertegenwoordigers van de reeders, van de scheepskapiteins en van het zeeliedensyndicaat; zij heeft eveneens rekening gehouden met sommige wenken van de scheepshouwers. In den loop van haar besprekingen, heeft uw Commissie zich laten leiden door de wenschen welke zij aldus verzameld had en zij heeft alles in 't werk gesteld om een oplossing te vinden, waarbij al de belangen, welke op het spel staan, overeengebracht worden.

..

Uw Commissie heeft meer in 't bijzonder de volgende artikelen onderzocht en besproken :

Art. 5. — Uw Commissie heeft haar aandacht gewijd aan den geest en den tekst van art. 5; zij heeft gevonden dat de Om wille van de klaarheid, moeten beide vraagstukken tekst van dit artikel niet de noodige klaarheid had. Inderdaad, dit artikel maakt tegelijkertijd melding van een algemeen beginsel en van toepassingsmaatregelen.

Om wille van de klaarheid moeten beide vraagstukken uiteengehouden worden en, wat de toepassing van het beginsel van den waarborg van den Staat betreft, moet bepaald worden of de Staat zich alleen moet houden aan de

duit des opérations sociales tel qu'il résulte de ces bilans afin de se rendre compte de la situation de l'armement qui fait appel au crédit. Pour évaluer les bénéfices réels et pour se rendre compte de la situation financière exacte, ne faut-il pas envisager la possibilité d'un appel éventuel de l'intégralité du capital souscrit ou celle de faire rentrer d'autres ressources que la société pourrait avoir ?

C'est en tenant compte de ces observations que votre Commission propose de scinder l'article 5 en ne maintenant dans le texte de celui-ci que l'énoncé du principe de l'intervention de l'Etat. Elle propose en outre de créer un article 6 nouveau, imposant les mesures d'application de l'intervention de l'Etat *pour le cas où la société ne serait pas en mesure d'assurer le paiement intégral des intérêts et le remboursement des obligations*. Le texte du projet prescrivait l'intervention de l'Etat lorsque le produit de l'exploitation ne suffisait pas à assurer le paiement intégral de ces paiements et remboursements.

Votre Commission a estimé qu'il fallait élargir le critère d'appréciation et non plus s'en tenir au seul résultat de l'exploitation tel que le présenterait la société. C'est là le but de la nouvelle rédaction du nouvel article 6.

Article 7. Ancien article 6. — En ce qui concerne l'article 7 (ancien article 6), votre Commission est d'avis que l'obligation du contrôle gouvernemental doit être inscrit dans la loi d'une façon plus formelle. C'est pourquoi elle propose le texte nouveau qui exclut la possibilité de l'inaction ou de l'indifférence éventuelle de la part du gouvernement à l'égard de l'exploitation de notre marine marchande.

Cette obligation constitue une excellente mesure.

La flotte marchande a droit à la sollicitude et au soutien de l'Etat parce qu'elle fait partie de l'outillage économique de la nation et que sa prospérité n'est pas exclusivement sa fin dernière. Elle doit *se trouver au service de nos industries*, constituer le puissant adjuvant à l'exportation de nos produits nationaux et se trouver au service de l'économie générale du pays. Il est dès lors utile aussi que la collectivité surveille si les conceptions des armateurs correspondent à l'intérêt général du pays.

Par l'allocation ou le refus des emprunts hypothécaires, par les clauses particulières qui peuvent être insérées dans les actes d'hypothèques, l'Etat peut exercer cette surveillance et indiquer les lignes directrices d'une politique maritime. Cette façon d'agir écartera les malencontreuses concurrences et créera des courants d'affaires en facilitant les débouchés par de nouveaux moyens de communications.

Enfin, les dispositions concernant l'administration et la

lansen van de reedersmaatschappijen en aan de opbrengst van de maatschappelijke verrichtingen zooals uit deze balans blijkt, ten einde zich rekenschap te geven van den toestand waarin de rederij verkeert, welke een krediet noodig heeft. Moet, ten einde de wezenlijke winst te ramen en zich van haar juiste financiële toestand rekenschap te geven, de mogelijkheid niet overwogen worden van een eventuele bijstorting van gansch het ingeschreven kapitaal of deze van het innen van andere inkomsten waarover de maatschappij mocht beschikken ?

Rekening houdende met deze opmerkingen, stelt uw Commissie voor artikel 5 te splitsen, door in den tekst ervan alleen het beginsel van de tussenkomst van den Staat te laten staan. Bovendien stelt zij voor een nieuw artikel 6 te maken, waarbij de toepassingsmaatregelen voorzien worden voor de tussenkomst van den Staat *voor 't geval de maatschappij niet in staat mocht zijn* voor de volledige betaling van de interesten en de terugbetaling der obligaties in te staan. Volgens den tekst van het ontwerp, werd de tussenkomst van den Staat voorzien wanneer de opbrengst van de onderneming niet mocht volstaan voor de volledige afdoening van deze betalingen en terugbetalingen.

Uw Commissie heeft gevonden dat men een ruimeren maatstaf nemen moest en zich niet alleen houden aan den uitslag van de onderneming zooals de maatschappij hem zou voorstellen. Dit is het doel van den nieuwen tekst van het nieuw artikel 6.

Artikel 7 (vroeger artikel 6). — Wat artikel 7 betreft (vroeger artikel 6), is uw Commissie van meening dat de verplichting van de regeeringscontrole uitdrukkelijker in de wet moet ingeschreven worden. Daarom stelt zij den nieuwen tekst voor, waarbij de mogelijkheid uitgesloten wordt van eventuele werkeloosheid of onverschilligheid van de zijde der Regeering ten opzichte van de exploitatie van onze koopvaardijvloot.

Deze verplichting is een uitstekende maatregel.

De koopvaardijvloot is gerechtigd aanspraak te maken op de bezorgdheid en den steun van den Staat omdat zij tot de economische toerusting van de Natie behoort en haar voorspoed niet uitsluitend haar einddoel is. Zij moet *ter beschikking staan van onze industrie*, en een machtig hulpmiddel zijn bij den uitvoer onzer nationale producten; zij moet ook ten dienste staan van gansch het bedrijfsleven van het land. Het is dan ook nuttig dat de gemeenschap er over wake of de opvattingen van de reeders met het algemeen belang van het land strooken.

Door de toekenning of de weigering van de hypotheekleeningen, door de bijzondere bepalingen welke in de hypotheek-akten mogen gefascht worden, kan de Staat dit toezicht uitoefenen en de richtsnoeren van een scheepvaartpolitiek aangeven. Door deze handelwijze, zal alle schadelijke mededinging uitgesloten worden en zal er drukker handelsverkeer ontstaan door den afzet, te vergemakkelijken door middel van nieuwe verkeersmiddelen.

Ten slotte, schijnen de bepalingen betreffende het be-

surveillance de la société paraissent devoir être précisées.

La commission propose que les administrateurs et commissaires devront être nommés et révoqués par le Roi, et, afin que tous les intérêts puissent être représentés au sein du Conseil d'administration, elle propose en outre qu'un tiers des administrateurs seront nommés parmi les représentants des actionnaires autres que l'Etat.

Société Nationale de Crédit Maritime

Statuts.

L'opportunité de la présence des statuts de la Société de Crédit Maritime dans le texte même de la loi fut critiquée. A première vue il paraît que la publication de ces statuts devrait plutôt faire l'objet d'un arrêté royal. Cependant, après examen, votre commission a été unanimement d'avis que, du moment que le principe de la loi est admis, l'intérêt général exige que les statuts de la Société soient les plus complets et les plus stables possible, afin de bien déterminer les intentions du législateur, d'indiquer ses préoccupations et de prendre les garanties jugées nécessaires.

C'est aussi dans cet esprit que votre commission propose notamment la nouvelle rédaction de l'article 3 des statuts qu'il subdivise en cinq paragraphes. Elle a estimé que l'objet de la société de crédit devrait être déterminé de façon à éviter toutes interprétations restrictives ou extensives.

Il faut que l'allocation des prêts et l'importance de ceux-ci soient en fonctions de l'activité, de la valeur morale et de la situation financière des armements, en donnant la préférence aux lignes régulières au service de l'industrie et du commerce belges.

Nous croyons devoir signaler ici qu'à propos de la discussion de cet article comme de celle de plusieurs autres dispositions, votre commission a mis à l'avant-plan de ses préoccupations la répercussion que la loi doit avoir sur nos industries de construction, nos industries métallurgiques et autres; il faut que, grâce à la loi, du travail soit fourni à celles-ci et il faut combattre ainsi la crise qui y sévit. C'est dans ce but que votre Commission propose un cinquième paragraphe, qui stipule que la préférence sera donnée aux navires en construction sur chantier belge.

Une proposition plus radicale encore avait été envisagée; elle aurait imposé aux armateurs la construction de leurs navires en Belgique pour pouvoir jouir des avantages de la loi.

Malheureusement, des circonstances de fait, et notamment le nombre restreint de nos chantiers navals et l'urgence de renouveler un grand nombre des unités de notre flotte marchande, n'ont pas permis l'adoption d'une disposition aussi exclusive.

heer en het toezicht van de maatschappij nauwkeuriger te moeten bepaald worden.

De Commissie stelt voor dat beheerders en commissarissen zullen benoemd en afgezet worden door den Koning, en, opdat al de belangen in den schoot van den Raad van beheer zouden kunnen vertegenwoordigd worden, stelt zij bovendien voor dat een derde van de beheerders zullen benoemd worden onder de vertegenwoordigers van de aandeelhouders andere dan de Staat.

Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Koopvaardij

Statuten.

Men heeft zich afgevraagd of de statuten van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Koopvaardij op hun plaats waren in den tekst zelf van de wet. Bij eersten oogopslag, heeft het den schijn dat men deze statuten eerder bij Koninklijk besluit had moeten bekendmaken. Nochtans, na onderzoek, was uw Commissie eenparig van meening dat, eens het beginsel van de wet aanvaard, de statuten van de maatschappij in het algemeen belang zoo volledig en zoo bestendig mogelijk moeten zijn, ten einde de inzichten van den wetgever wel af te lijnen, zijn bezorgdheid te doen uitkomen en de noodig geachte waarborgen te nemen.

Het is ook in dezen geest dat uw Commissie o. m. den nieuwen tekst voorstelt van artikel 3 van de statuten, hetwelk zij in vijf paragrafen onderverdeelt. Zij was van meening dat het doel van de maatschappij zou moeten bepaald worden, derwijze dat alle verklaring in beperkend en uitbreidend zinnig uitgesloten is.

Het toestaan van de leeningen en het bedrag er van zouden in verhouding moeten staan tot de bedrijvigheid, de zedelijke waarde en den financiële toestand van de rederijen, mits aan de regelmatige lijnen ten dienste der industrie en van den Belgischen handel de voorkeur te geven.

Wij meenen er hier te moeten op wijzen dat, bij de bespreking van dit artikel zoowel als bij deze van andere bepalingen, uw Commissie op den voorgrond van haar bezorgdheid den weerslag geplaatst heeft welke de wet hebben moet op onze constructie-, metaalbedrijven en andere. Dank zij de wet, moet aan deze werk kunnen verschaft worden ten einde aldus de crisis in deze bedrijven te bestrijden. Met dit doel, stelt uw Commissie een vijfde paragraaf voor, naar luid waarvan voorkeur zal gegeven worden aan de schepen in aanbouw op Belgische werf.

Er werd nog een radicaler voorstel gedaan; het kwam neer op de verplichting voor de reeders hun vaartuigen in België te bouwen om de voordeelen van de wet te kunnen genieten.

Ongelukkiglijk, hebben de feitelijke omstandigheden, en inzonderheid het gering aantal onzer scheepswerven en de dringende noodzakelijkheid een groot aantal eenheden onzer handelsvloot te vervangen, de aanneming niet toegelaten van een zoo exclusieve bepaling.

Dans le même but de couper court à toutes discussions éventuelles, votre Commission propose aussi à l'article cinq de supprimer les mots : « maximum et minimum », et estime qu'il est préférable de fixer une fois pour toutes d'une façon déterminée la part de souscription de l'Etat et celle des autres souscripteurs dans le capital de la société.

ART. 14.

Cet article énumère les documents que les armateurs doivent joindre à leur demande de crédit. Votre Commission est d'avis que, en vue de favoriser la main-d'œuvre et l'industrie belge, il y a lieu d'exiger, en surplus des documents signalés dans le même article du projet de loi, un double engagement de la part des armateurs, d'une part quant au nombre de marins belges enrôlés à bord, et d'autre part quant aux travaux d'entretien et de réparation à effectuer aux navires.

D'aucuns ont estimé que tout l'équipage devait être belge; mais il est à noter que le syndicat des marins lui-même n'exigeait que la présence de 66 p. c. de marins belges à bord, pourcentage que la Commission propose de porter à 70 p. c. Il faut en effet tenir compte de la nécessité de recourir parfois à des spécialistes que l'on ne pourrait rencontrer parmi les marins belges, et aussi de la présence à bord de notre flotte marchande belge d'excellents marins de nationalité étrangère, mais résidant depuis de longues années en Belgique, s'y étant mariés avec des femmes belges et ayant des enfants; il ne s'agit pas de les priver de leur gagne-pain, et de frapper des innocents.

ART. 17.

Toujours dans le même but de contrôle, et avec la préoccupation de garantir effectivement les prêts consentis, mais aussi de réaliser une politique de transport concertée dans l'intérêt de l'économie générale, la commission vous propose de ne pas limiter l'intervention éventuelle du Ministre de la Marine au seul cas où le crédit serait refusé, mais aussi de lui donner le droit de demander une nouvelle délibération quand les crédits sont accordés.

ART. 18.

L'article 18 du projet rédigé au début de 1930 nécessite évidemment une rectification et une mise à jour de dates.

ART. 19.

Des observations plus importantes se sont présentées quand il s'est agi de discuter les dispositions de l'article 19, fixant les pourcentages des prêts à accorder. Il est certain qu'une marge de 5 p. c. seulement entre les prêts sur des

Om een einde te maken aan alle eventuele betwisting, stelt uw Commissie, bij artikel vijf, eveneens voor de woorden « maximum en minimum » te schrappen, en vindt zij het verkieslijk eens voor altijd op bepaalde wijze het aandeel van den Staat en dit van de overige inschrijvers in het kapitaal van de maatschappij vast te stellen.

ART. 14.

Dat artikel somt de documenten op, die de reeders moeten voegen bij hunne kredietaanvraag. Uwe Commissie is van gevoelen dat, met het oog op de begunstiging van de werkkraft en van de Belgische nijverheid, benevens de overige documenten in hetzelfde artikel van het wetsontwerp aangewezen, ook een dubbele verbintenis vanwege de reeders moet geëischt worden, eenerzijds, ten aanzien van het getal aangemonsterde Belgische zeelieden en, anderzijds, ten aanzien van de werken van onderhoud en herstel der schepen.

Sommigen waren van gevoelen dat de geheele bemanning uit Belgen moest bestaan; men gelieve echter op te merken dat het syndicaat der zeelieden zelf slechts 66 t. h. Belgische zeelieden aan boord eischte, een percentage dat de Commissie op 70 t. h. wil zien brengen. Men moet inderdaad rekening houden met de verplichting nu en dan beroep te doen op specialisten die men niet zou kunnen aantreffen onder de Belgische zeelieden, ook met de aanwezigheid, aan boord van onze koopvaardijvloot, van uitstekende zeelieden die uit het buitenland afkomstig zijn doch sedert lange jaren in België verblijven, er gehuwd zijn met Belgische vrouwen en kinderen hebben; het gaat niet hunne broodwinning aan deze lieden te ontnemen en onschuldigen te treffen.

ART. 17.

Steeds met hetzelfde doel van contrôle en met de bezorgdheid de toegestane leeningen werkelijk te waarborgen, maar ook ten einde een vervoerpolitiek te verwezenlijken in 't belang van gansch het bedrijfsleven, stelt de Commissie u voor de eventuele tusschenkomst van den Minister van Zeewezen te beperken tot het eenig geval waarin het krediet zou afgewezen worden, maar ook hem het recht te geven een nieuwe beraadslaging aan te vragen wanneer de kredieten toegestaan zijn.

ART. 18.

Artikel 18 van het ontwerp, hetwelk begin 1930 opgesteld werd, moet natuurlijk verbeterd en veranderd worden wat de data betreft.

ART. 19.

Belangrijker opmerkingen worden gemaakt bij de bespreking van de bepalingen van artikel 19 waarbij de percentages vastgesteld worden van de toe te staan leeningen. Het is zeker dat een speculruimte van slechts 5 t. h.

navires en construction sur des chantiers étrangers et ceux en construction en Belgique, constitue une prime insuffisante pour engager les armements à faire construire leurs nouveaux navires en Belgique; il n'y a pas non plus à considérer uniquement la coque du navire, mais encore la machinerie, l'équipement et l'aménagement, dont la valeur dépasse souvent celle de la coque même.

Malheureusement, d'après les renseignements qui ont été fournis par les constructeurs de navires et aussi par les armateurs, certaines machines auxiliaires et certains appareils ne se trouvent pas tous en Belgique, c'est-à-dire qu'actuellement l'industrie belge ne pourrait équiper complètement, à elle seule, un navire de mer en état d'être mis en exploitation. Nous espérons cependant que, nos encouragements et avantages aidant, nos constructeurs auront comblé à bref délai ces lacunes.

C'est dans cet esprit et dans ce but que votre Commission propose la nouvelle rédaction de l'article 19, doublant la différence de pourcentage du prêt à l'armateur qui fait construire en Belgique.

Il est à observer que, dans l'esprit de la Commission, le pourcentage de 75 p. c. peut graduellement être augmenté pour atteindre au maximum 85 p. c. de la valeur vénale du navire proportionnellement aux fournitures de fabrication belge employées.

ART. 21.

A l'article 21, la Commission est d'avis de prendre des garanties tant à l'égard des conditions des assurances que des assureurs eux-mêmes et propose l'inscription d'une clause que l'on rencontre généralement dans les actes d'hypothèque et qui consiste dans l'agrément préalable par le prêteur hypothécaire de l'assureur et des clauses et conditions de la police d'assurance.

ART. 26.

L'article 26 du projet prévoit le cas où les demandes de crédit dépasseraient les fonds disponibles, et décide de répartir les crédits au prorata du tonnage belge exploité par les divers armements.

La Commission a estimé que ce critère d'appréciation était insuffisant et qu'il fallait y ajouter des considérations d'intérêt général en donnant en outre la préférence aux constructions belges, en corrélation avec les dispositions proposées par le nouvel article 3.

ART. 30.

A l'occasion de la discussion de l'article 30 du projet, des questions de principe ont été soulevées au sujet desquelles il y a lieu de s'expliquer.

Il est évident que, ramené à sa plus simple expression

tusschen de leeningen op schepen in aanbouw op buitenlandse werven en deze in aanbouw in België, een premie is welke toereikend is om de reederijen aan te zetten hun nieuwe schepen in België te laten bouwen; men moet niet alleen de romp van het schip in aanmerking nemen, maar ook de machines, de uitrusting en de inrichting, waarvan de waarde vaak meer bedraagt dan deze van de romp.

Ongelukkig, volgens de inlichtingen welke verstrekt werden door de scheepsbouwers en ook door de reeders, zijn zekere machines en toestellen niet alle in België te vinden, 't is te zeggen, dat, tegenwoordig, de Belgische industrie alleen onmogelijk een zeewaardig zeeschip gansch zou kunnen uitrusten. Wij hopen, evenwel, dat onze bouwers, hierin aangemoedigd en gesteund, binnen korten tijd deze leemten zullen aanvullen.

Het is in dien geest en met dit doel dat uwe Commissie een nieuwe tekst voor artikel 19 voorstelt, waarbij het verschil in het percentage van de leening aan den reeder die in België laat bouwen, verdubbeld wordt.

Men gelieve op te merken dat, in den geest van de Commissie, het percentage van 75 t. h. progressief kan vermeerderd worden om ten hoogste 85 t. h. van de verkoopwaarde van het schip te bereiken, in evenredigheid met de aangewende leveranties van Belgisch fabrikaat.

ART. 21.

In artikel 21, is de Commissie het eens om waarborgen te nemen zoowel ten aanzien van de voorwaarden der verzekeringen als van de verzekeraars zelf; zij stelt voor een beding op te nemen, dat men gewoonlijk aantreft in de hypotheecaire akten en dat bestaat in de voorafgaande aanvaarding, door den hypotheekleener, van den verzekeraar en van de bedingen en voorwaarden der verzekeringspolis.

ART. 26.

Artikel 26 van het ontwerp voorziet het geval waarin de kredietaanvragen de beschikbare fondsen zouden overschrijden; het beslist de kredieten te verdeelen naar rato van de Belgische tonnemaat, door de verschillende reederijen in bedrijf genomen.

De Commissie was van gevoelen dat dit criterium ontoereikend was; en dat er moesten bijgevoegd worden overwegingen van algemeen belang, met bovendien de voorkeur te geven aan de in België gebouwde schepen, in overeenstemming met de bepalingen voorgesteld door het nieuw artikel 3.

ART. 30.

Bij de bespreking van artikel 30 van het ontwerp, werden er principieele vragen opgeworpen, waarover eenige verklaring noodig is.

Het is klaarblijkelijk dat, teruggebracht tot zijn eenvoud

et à son explication la plus simpliste, le projet de loi se réduit à l'allocation à fonds perdus par l'Etat d'un subside maximum de 25 millions de francs par an, durant 20 ans au plus.

La question est de savoir si ce sacrifice est justifié par les résultats que l'on en attend et s'il ne dépasse pas les possibilités budgétaires. Ces questions ont été discutées au cours de plusieurs réunions de la Commission, et il semble que pour autant que le principe de la nécessité de l'intervention soit admis, personne n'estimera les charges réclamées trop lourdes. Du reste à quelle proportion infime ne se réduisent-elles pas ? Rappelons que quand il s'est agi des transports aériens, dont l'importance n'est en rien comparable à celle de la marine marchande, nous avons voté une subvention de 100 millions à fonds perdu en faveur de la Sabena.

De l'avis de tous les intéressés, notre armement national risque de périr et de disparaître sans l'intervention gouvernementale. L'exactitude de cette affirmation se confirme par ce qui se fait dans tous, indistinctement dans tous les pays maritimes. On ne conçoit pas que ces pays feraient d'aussi grands sacrifices, bien plus importants que ceux qui nous sont réclamés, sans nécessité absolue; et l'on conçoit encore moins que seul l'armement belge, déjà si handicapé dans le passé, pourrait parvenir à traverser la crise mondiale, sans intervention quelconque de son gouvernement, là où les autres échouent.

Il y va donc de l'existence même de notre marine marchande belge.

D'autre part, les 25 millions de francs que nous aurons éventuellement au maximum à inscrire annuellement au budget seront aisément récupérés sous des formes diverses.

On peut estimer en effet à plus d'un milliard de francs par an, dont 430 millions pour la seule Compagnie Maritime Belge, les recettes faites sous forme de frets, montant considérable qui entre en circulation en Belgique, et sur lequel sont notamment prélevés 60 millions de salaires payés aux gens de mer et environ 40 millions dépensés à des achats effectués dans ce pays.

La construction de navires, sur nos chantiers belges, grâce à la mise en vigueur de la nouvelle loi de crédit, donnera en outre du travail à nos ouvriers, des commandes à nos diverses industries.

Le sacrifice initial se transformera donc automatiquement en ressources fiscales et autres de tous genres, en travail et en prospérité.

Mais si le but de la loi consiste à sauver une industrie, à améliorer et à compléter l'outillage économique national, il ne s'agit pas d'avantager une catégorie très minime de citoyens ni d'enrichir quelques particuliers.

Aussi la Commission a été unanimement d'avis que l'intervention de l'Etat devrait être suspendue si les ressources des armements devenaient suffisantes, et les affaires assez prospères.

digsten zin en tot zijn meest simplistische verklaring, het wetsontwerp zich beperkt tot het toekennen, met verlies van de hoofdsom, door den Staat van een maximumtoelage van 25 miljoen frank per jaar, gedurende ten hoogste 20 jaar.

De vraag is, of die uitgave gebillijkt is door de uitgaven die men er van verwacht, en of zij niet de begrotingsmogelijkheden overschrijdt. Deze vraagstukken werden besproken in den loop van onderscheidene vergaderingen van de Commissie, en het schijnt dat, voor zoover het principe van de noodzakelijkheid der tusschenkomst wordt aangenomen, niemand de vereischte lasten te zwaar zal vinden. Overigens, deze lasten komen neer op zeer bescheiden cijfers. Wijzen wij er op dat, toen er kwestie was van het luchttransport, waarvan de belangrijkheid niet te vergelijken is met dat van de koopvaardij, wij een toelage van 100 miljoen met verloren kapitaal hebben goedgekeurd ten voordeele van de Sabena.

Naar het oordeel van de belanghebbenden, dreigt onze nationale reederij zonder Staats-tusschenkomst ten onder te gaan en te verdwijnen. De juistheid van deze hewering wordt bevestigd door wat er gedaan wordt in alle scheepvaartlanden zonder onderscheid. Men kan niet aannemen dat deze landen zulke zware offers zouden brengen; veel zwaarder dan wat van ons geëischt wordt, zonder volstreekte noodzakelijkheid; en nog minder begrijpt men dat de Belgische reederij, reeds zoo gehandicapeerd in het verleden, de wereldrederij zou kunnen doornemen, zonder eenige tusschenkomst van de Regeering, daar waar de anderen mishikken.

Het gaat dus om het bestaan zelf van onze Belgische koopvaardij.

Anderzijds, zal men de 25 miljoen frank, die wij, eventueel als maximum, jaarlijks op de begroting zullen moeten inschrijven, gemakkelijk terugwinnen onder verschillende vormen.

Men kan inderdaad op meer dan 1 milliard frank per jaar, waarvan 430 miljoen alleen voor de Belgische Scheepvaartmaatschappij, de ontvangsten schatten onder vorm van vrachtgelden, een aanzienlijk bedrag dat in België in omloop komt, en waarvan onder meer 60 miljoen als dagloonen wordt uitgekeerd aan de zeelieden, en ongeveer 40 miljoen aan aankopen in België.

De scheepsbouw op onze Belgische werven, zal bovendien, dank zij het van kracht worden der nieuwe kredietwet, werk verschaffen aan onze arbeiders, en bestellingen aan onze verschillende industriebedrijven.

De aanvankelijke uitgave zal zich dus automatisch omzetten in fiskale en andere ontvangsten, in werk en in voorspoed.

Maar zoo het doel van de wet is eene nijverheid te redden, de nationale economische uitrusting te verbeteren en aan te vullen, kan er toch geen kwestie van zijn eene zeer geringe categorie van burgers te bevoordeelen, of eenige personen te verrijken.

Ook was de Commissie eenparig van oordeel dat de tusschenkomst van den Staat diende te worden geschorst, zoo de geldmiddelen van de reederijen toereikend zouden worden en de zaken tamelijk zouden zijn.

Diverses solutions ont été envisagées et votre Commission s'est arrêtée au texte qu'elle a l'honneur de vous proposer.

La difficulté consistait à déterminer d'une façon précise ce qu'il fallait entendre par bénéfices réalisés par les sociétés d'armement. S'en tenir aux bilans de ces sociétés semblait assez hasardeux, les sociétés pouvant aisément ne jamais payer un dividende supérieur à 7 p. c. et verser le surplus à des réserves extraordinaires. Il fut suggéré d'admettre le système du fisc pour le calcul des bénéfices. Toutefois, le fisc considère comme bénéfices les amortissements et les réserves extraordinaires; pareil système nous mènerait trop loin, car la société hypothécaire a tout intérêt à voir constituer les réserves, à voir amortir les capitaux investis, sinon, au bout de la vingtième année, il n'y aurait rien de changé à la situation et tout serait à recommencer.

Une dernière proposition fut présentée, tendant à réaliser la participation de l'Etat dans les bénéfices éventuels une fois que ceux-ci dépasseraient 7 p. c.

Cette proposition ne rallia pas la majorité de la Commission qui l'estima dangereuse, l'Etat devant rester dans son rôle de soutien, et une participation dans les bénéfices pouvant entraîner, le cas échéant, l'obligation, tout au moins morale, d'intervenir aussi dans des pertes subséquentes.

Finalement votre Commission se mit d'accord sur l'impossibilité de déterminer d'une façon générale ce qu'il fallait entendre par bénéfices réalisés et décida qu'il fallait s'en remettre aux bilans des sociétés; elle admit ensuite que la façon la plus logique et la plus pratique d'alléger les sacrifices de l'Etat consisterait à verser à titre de remboursement anticipatif une somme égale au dividende dépassant 7 p. c. restant après prélèvement d'un bénéfice brut de 7 p. c., les années où celui-ci serait réalisé.

En pratique, voici de quelle façon opérerait ce système.

Supposons, pour la facilité des calculs, un capital de 100 millions, amortissable en 10 annuités de 10 millions, voici comment se présenterait le tableau d'amortissement social.

1 ^{re} année	2 ^e année	3 ^e année	4 ^e année	5 ^e année	10 ^e ann.	
Amortiss. 10 mill.	10 mill.	10 mill.	10 mill.	10 mill.	10 mill.	= 100 mill.

Hypothèse : La 3^{me} année, la société distribue plus de 7 p. c. brut, elle provoque alors un paiement anticipé que nous fixerons par hypothèse à 5 millions. Le tableau d'amortissement devient :

1 ^{re} année	2 ^{me} année	3 ^{me} année	4 ^{me} année	5 ^{me} année	10 ^{me} année	
10 mill.	10 mill.	15 mill.	10 mill.	10 mill.	15 mill.	= 100 mill.

Onderscheidene oplossingen werden onderzocht, en uwe Commissie is gekomen tot den tekst dien zij de eer heeft U voor te stellen.

De moeilijkheid was van nauwkeurig te bepalen wat men moet vestaan onder winsten door de reedersmaatschappijen gemaakt. Zieh bepalen bij de balansen van die maatschappijen, scheen nogal gewaagd, daar de maatschappijen gemakkelijk nooit een hooger dividend dan 7 t. h. zouden kunnen uitkeeren, en wat daarboven is storten in buitengewone reserves. Er wordt voorgesteld het stelsel van den fiscus voor de berekening van de winsten aan te nemen. De fiscus beschouwt echter als winsten de aflossingen en de buitengewone reserves; een dergelijk stelsel zou ons te ver leiden, want de hypotheekmaatschappij heeft er alle belang bij de reserves te zien tot stand komen, de belegde kapitalen te zien aflossen, zoo niet, zou er op 't eind van het twintigste jaar niets veranderd zijn in den toestand en alles zou moeten herbegonnen worden.

Een laatste voorstel werd gedaan, namelijk den Staat te doen deelnemen in de eventuele winsten van zoodra deze 7 t. h. overschrijden.

Dit voorstel vond geen instemming bij de meerderheid van de Commissie die het gevaarlijk oordeelde, daar de Staat in zijn rol van ondersteuner blijven moet en eene deelneming in de winsten in voorkomend geval de verplichting, ten minste de moreele verplichting zou kunnen medebrengen ook tusschen te komen in de verdere verliezen.

Ten slotte, is uwe Commissie het eens geworden over de onmogelijkheid in algemeenen zin te bepalen wat men diende te verstaan onder gemaakte winsten, en besloot zich te houden aan de balansen van de maatschappijen; zij nam verder aan dat de meest logische en praktische wijze om de lasten van den Staat te verlichten hierin zou bestaan : als terugbetaling bij voorbaat te storten eene som gelijk aan het dividend dat 7 t. h. overtreft, dat overblijft na afnemning van eene bruto-winst van 7 t. h. in de jaren dat die zou worden bereikt.

Ziehier hoe in de practijk dit stelsel zou werken.

Onderstellen wij voor het gemak van de berekeningen, een kapitaal van 100 miljoen, aflosbaar in 10 annuïteiten van 10 miljoen, dan zal de tabel van de maatschappelijke amortisatie zich voordoen als volgt :

1 ^{ste} jaar	2 ^{de} jaar	3 ^{de} jaar	4 ^{de} jaar	5 ^{de} jaar	10 ^e jaar	
Afloss. 10 mill.	10 mill.	10 mill.	10 mill.	10 mill.	10 mill.	= 100 mill.

Hypothesis : Het derde jaar keert de maatschappij meer dan 7 t. h. bruto uit; zij moet dan eene betaling bij voorbaat doen dat wij, laten we zeggen, op 5 miljoen bepalen. De amortisatie-tabel wordt :

1 ^{ste} jaar	2 ^{de} jaar	3 ^{de} jaar	4 ^{de} jaar	5 ^{de} jaar	10 ^e jaar	
10 mill.	10 mill.	15 mill.	10 mill.	10 mill.	5 mill.	= 100 mill.

Quel est l'avantage de l'Etat ?

C'est le subside de l'Etat afférent aux intérêts de 5 millions payés anticipativement.

Si nous supposons un intérêt hypothécaire de 6 p. c., la part d'intervention de l'Etat étant de 4,5 p. c., l'armement perdra et l'Etat gagnera pendant les 7 années à courir 4,5 p. c. sur 5 millions, soit 225,000 francs par an.

ART. 31.

A l'article 31, la question s'est posée si un armement pourrait racheter à vil prix son propre navire dans le cas où, ne remplissant pas ses obligations hypothécaires, le navire serait vendu par voie parée; pareille opération serait évidemment frauduleuse, effectuée en fraude des droits des créanciers et susceptible d'être annulée par l'application des lois générales.

La nouvelle rédaction de l'article 32 ne constitue que la mise en concordance avec le texte proposé par l'article 7 (ancien 6) de la loi.

Quant à la date du premier bilan prévue à l'article 54, celle-ci doit nécessairement être reportée au 31 décembre 1932.

* *

Telles sont les observations que nous suggère l'examen du texte du Gouvernement. Elles impliquent des modifications de ce texte que votre Commission a l'honneur de vous soumettre sous forme d'amendements dans l'annexe au présent rapport.

* *

Nous pourrions nous en tenir à ces observations et clore notre rapport, mais nous serions incomplets.

De nombreuses questions ont été en outre soulevées, sortant en réalité plus ou moins du cadre restreint du projet de loi. Il ne semble pas superflu de les examiner et de les discuter.

Certains membres de votre commission se sont demandés si le présent projet rencontrait bien l'adhésion de tous les armateurs et sociétés d'armement et si certains d'entre eux, et actuellement les plus puissants, ne manifestaient pas une attitude indifférente, sinon hostile, ce qui reviendrait à démontrer l'inutilité de la loi et son caractère dangereux, puisqu'elle constituerait une prime à l'incompétence.

Les intéressés eux-mêmes ont répondu à cette objection. La société d'armement belge incontestablement la plus florissante, la Compagnie Maritime Belge du Congo, n'a, de 1895 à 1918, distribué aucun dividende; durant la guerre elle n'a rien donné, ses navires étant réquisitionnés, et après, si des dividendes ont été distribués, il ne faut pas oublier que le capital fut constitué en francs-or et que les dividendes sont payés en francs-papier.

La C. B. M. C. comme les autres armements réclame avec la même insistance les crédits de l'Etat.

Welk is het voordeel voor den Staat ?

Het is de Staatssubsidie verband houdend met de interesten van 5 miljoen, bij voorbaat betaald.

Wanneer wij een hypotheekinterest van 6 t. h. veronderstellen, zal de rederij, daar de Staat tusschenkomt voor 4,5 t. h., verliezen, en de Staat zal gedurende de 7 overblijvende jaren winnen : 4,5 t. h. op 5 miljoen, hetzij 225,000 frank per jaar.

ART. 31.

Bij artikel 31, werd de vraag gesteld of de rederij tegen een lagen prijs zijn eigen schip mocht terugkopen in het geval waarbij het schip, dat niet zijn hypothecaire verplichtingen volbrengt, verkocht zou worden bij dadelijke uitwinning; dergelijke verrichting zou natuurlijk bedrieglijk zijn, gedaan met ontduiking der rechten van de schuldeischers, en zou kunnen ongeldig verklaard worden bij toepassing van de algemeene wetten.

De nieuwe lezing van art. 32 is niets anders dan de tekst in overeenstemming gebracht met dezen welke voorgesteld is door artikel 7 (vroeger 6) van de wet.

Wat den datum aangaat van de eerste balans, voorzien in artikel 54, moet deze noodzakelijkerwijze gebracht worden op 31 December 1932.

* *

Dit zijn de opmerkingen die het onderzoek van den regeeringstekst ons ingeeft. Zij vragen wijzigingen aan dezen tekst, die uwe Commissie de eer heeft U voor te leggen onder vorm van amendementen in de bijlagen van dit verslag.

* *

Wij zouden ons kunnen beperken bij deze opmerkingen en ons verslag sluiten, maar wij zouden onvolledig zijn.

Talrijke vragen werden bovendien opgeworpen, die eigenlijk buiten het beperkte kader van dit wetsvoorstel treden. Onzes dunkens, is het niet overbodig ze te onderzoeken en te bespreken.

Sommige leden van uwe Commissie hebben gevraagd of dit ontwerp wel de goedkeuring wegdroeg van alle reeders en reederijen, en of sommigen onder hen, en die thans de machtigsten zijn, niet eene andere — om niet te zeggen vijandige — meening waren toegedaan, wat op stuk van zaken, het nutteloos en het gevaarlijke van de wet zou bewijzen, vermits zij eene premie voor de onbevoegdheid zou uitmaken.

De belanghebbenden zelf hebben daarop geantwoord. De Belgische reedersmaatschappijen, die onbetwistbaar de meest bloeiende is, de « Compagnie Maritime Belge du Congo », heeft van 1895 tot 1918 geen dividend uitgekeerd; gedurende den oorlog, heeft zij niets opgeleverd, vermits hare schepen opgeëischt waren, en zoo daarna dividend werden uitgekeerd, mag men niet vergeten dat het kapitaal werd gevestigd in goud-franks, en dat de dividend zijn uitgekeerd in papier-franks.

Evenals de andere rederijen, eischt de C. B. M. C. met denzelfden nadruk de kredieten van den Staat.

On a allégué aussi la pléthore de tonnage; partout il n'y a que navires désarmés et dans la plupart des ports mondiaux on rencontre de véritables cimetières de navires hors d'usage.

C'est une erreur que de prendre pour base de statistique le tonnage existant. Il ne s'agit pas de tonnage, mais de navires exploitables; le progrès marche à grands pas et tel navire « construit depuis peu d'années n'est plus bon qu'à la démolition. Il faut se moderniser, c'est-à-dire suivre le progrès, remplacer le cas échéant la vapeur par le moteur, les navires d'un tonnage déterminé par des navires d'un autre tonnage, moderniser et spécialiser aussi les installations, etc. Ce n'est pas par le nombre de tonnes qu'est représentée de nos jours la valeur économique d'une flotte, mais par la valeur de son outillage spécialisé.

L'on a fait encore une constatation que d'aucuns trouveront troublante. Tout armateur est à la fois agent maritime et si, comme armateur, il perd de l'argent, la plupart du temps, il peut faire des bénéfices considérables comme agent maritime. Comme tel, sans exposer de grands frais et presque sans risques, il touche toujours un pourcentage du fret brut sur les affrètements conclus par son intermédiaire. En outre, l'armateur crée des organismes, dépendant de lui, des filiales, des sociétés de fournitures aux navires, de vente de charbons de soude, des sociétés d'arrimage, de manipulation et de transport terrestre, etc., et peut ainsi réaliser d'appréciables bénéfices.

C'est exact, mais ce n'est pas la question.

A qui pourrait-on faire grief de se couvrir ailleurs quand il investit des capitaux très importants dans une entreprise déterminée? Quel reproche peut-on formuler à l'égard des armateurs parce qu'ils désirent contrôler eux-mêmes les fournisseurs auxquels ils devront nécessairement s'adresser et parce qu'ils créent eux-mêmes des agences par lesquelles ils doivent obligatoirement passer. Cette situation est du reste la même dans tous les pays maritimes et pour tous les armateurs. Nous avons au surplus tout intérêt à ce que nos armateurs offrent le plus de surface possible.

Ne faut-il au contraire les féliciter et de leur initiative et de leur audace parce qu'ils ont investi, malgré tout et nonobstant la concurrence étrangère protégée et subventionnée, des capitaux considérables dans l'armement national, alors qu'ils pourraient se contenter des bénéfices appréciables qu'ils réalisent en tant qu'agents maritimes d'armements étrangers? N'ont-ils pas rendu un réel service à l'économie générale et n'ont-ils pas augmenté, à l'étranger, le prestige du pays?

Un problème plus complexe est celui de la possibilité d'étendre les avantages de la loi à l'armement fluvial. Malgré le plus vif désir des membres de la commission de donner satisfaction aux armateurs des flottes d'intérieur et aux maîtres bateliers, malgré leur sympathie éprouvée

Men heeft ook den overvloed van tonnemaat aangevoerd; overal ziet men onttakelde schepen en in de meeste wereldhavens, treft men ware begraafplaatsen van buiten gebruik gestelde schepen aan.

Als statistische grondslag, mag men hoegenaamd niet de bestaande tonnemaat nemen. Het geldt hier niet de tonnemaat, maar wel bruikbare schepen; de vooruitgang stapt met groote schreden, en een schip, voor enkele jaren gebouwd, is soms niet meer goed dan om afgebroken te worden. Men moet modernizeeren, te zeggen, den vooruitgang volgen, desgevallend den stoom door den motor vervangen, en schepen met eene bepaalde tonnemaat door schepen met eene andere tonnemaat, de inrichtingen modernizeeren en specializeeren, enz. Heden ten dage, is de economische waarde van een vloot niet vertegenwoordigd door de tonnemaat, maar wel door de waarde van hare gespecializeerde uitrusting.

Men heeft nog een ander feit vastgesteld, dat sommigen minstens zonderling zullen vinden. Elke reeder is tevens zee-expediteur, en verliest hij geld, als reeder, dan kan hij, anderzijds, als zee-expediteur aanzienlijke winsten maken. Als dusdanig en zonder groote kosten en schier zonder risico, trekt hij steeds een percentage op het bruto vrachtlon der bevrachtingen door zijne tussenkomst gesloten. Bovendien brengt de reeder inrichtingen tot stand, welke van hem afhangen, filialen, maatschappijen voor leveringen van scheepshoofdingen, voor den verkoop van kolen voor de schepen, maatschappijen voor het stuw, de manipulatie en het vervoer te lande, enz.; aldus kan hij aanzienlijke winsten verzamelen.

Dat is inderdad zoo, maar daar zit de knoop niet.

Wien zou men het kunnen kwalijk nemen, elders dekking te zoeken, wanneer hij zeer aanzienlijke kapitalen belegt in eene bepaalde onderneming? Wat kan men aan de reeders verwijten, wanneer zij zelf toezicht wenschen te houden over de leveranciers waartoe zij noodzakelijkerwijs zich moeten wenden, en wanneer zij zelf agentschappen oprichten waartoe zij verplicht zijn zich te wenden. Deze toestand is overigens dezelfde in al de landen en voor al de reeders. Wij hebben er bovendien alle belang bij, dat onze reeders in een degelijken financieelen toestand verkeerden.

Moet men hen veeleer geen geluk wenschen wegens hun initiatief en hunnen durf, omdat zij, ondanks alles en ondanks de vreemde mededinging die beschermd en gesteund is, aanzienlijke kapitalen in 's lands reederij hebben belegd, terwijl zij zich zouden kunnen te vreden stellen met hunne winsten als zee-expediteur van vreemde reederijen? Hebben zij geen werkelijken dienst bewezen aan de algemeene economie en hebben zij het prestige van ons land in het buitenland niet verhoogd?

Meer ingewikkeld is het vraagstuk betreffende het uitbreiden der wet tot de reederij der binnenscheepvaart. Ofschoon de leden der Commissie het vurigste verlangen koesteren om aan de reeders der binnenscheepvaart en aan de schippersbazen voldoening te verschaffen, ondanks

pour la batellerie, il n'a pas paru possible de donner satisfaction dans l'état actuel des circonstances.

Il est, en effet, incontestable que la garantie que peut présenter actuellement un prêt hypothécaire sur un bateau d'intérieur qui se rend nécessairement à l'étranger, est tout à fait illusoire à la suite de la non-concordance du rang des privilèges dans la législation des divers pays et de la facilité des fraudes. Le navire a une nationalité propre, le bateau suit la nationalité de son propriétaire, et cette circonstance aussi est cause d'instabilité et de difficultés, la loi qui régit ces derniers changeant trop aisément.

Les Départements des Affaires Étrangères et celui de la Marine étudient pour le moment la possibilité d'améliorer le système actuel par la voie d'accords internationaux et nous croyons savoir que si les garanties que peut offrir la batellerie seront analogues à celles du crédit maritime, une aide efficace sera envisagée et réalisée pour la navigation intérieure.

Votre Commission a aussi examiné la question de savoir si la loi actuelle permettrait d'accorder des crédits aux armateurs de la pêche maritime. Elle est d'avis que les mêmes difficultés que celles existant pour la batellerie ne se rencontrent pas dans cette branche de l'activité maritime, et que rien n'empêche dès lors d'accorder les avantages de la loi à ces armateurs.

Votre Commission estime cependant qu'aucune disposition spéciale à ce sujet ne doit être inscrite dans la loi. Un certain pourcentage de crédit, proportionnel au tonnage et aux capitaux investis, doit être réservé à ces armements. C'est une question qui devra être examinée et décidée par la nouvelle société de Crédit Maritime.

Enfin, des problèmes d'ordre social et linguistique ont été soulevés et discutés à l'occasion de l'examen de ce projet de loi de crédit maritime.

Disons immédiatement que satisfaction a été donnée même avant la lettre, aux desideratas des intéressés.

C'est ainsi que tout un code social (contrat d'engagement, assurances sociales, etc.) améliorant considérablement la situation des gens de mer et portant de lourdes charges pour les armateurs (environ 5 millions par an), a été réalisé ces dernières années.

À l'occasion de l'examen du présent projet de loi, il a été acté que des satisfactions complémentaires seront accordées au personnel marin.

Ainsi, l'arrêté royal sur la sécurité maritime sera incessamment revu pour tenir compte des desiderata exprimés au cours de la Conférence Internationale de Londres en 1930 en ce qui concerne le logement des équipages : aérage, chauffage, etc.

Le contrôle des vivres a été instauré en vertu d'un arrêté royal. La surveillance de la nourriture à bord en sera renforcée.

honne erkende genegenheid voor de binnenscheepvaart, is het hun niet mogelijk gescheenen die voldoening onder de huidige omstandigheden te schenken.

Het is inderdaad onbetwistbaar dat de waarborg van eene hypothecaire leening op een schip van de binnenscheepvaart, dat noodzakelijkerwijs ook naar het buitenland vaart, heden ten dage volstrekt onbeduidend is wegens het niet overeenstemmen van den rang van bevoortrechtiging in de wetgeving der verschillende landen en wegens de gemakkelijheid van het bedrog.

De boot bezit hare eigen nationaliteit, het schip volgt de nationaliteit van zijn eigenaar; ook daaruit volgen bezwaren, vermits de desbetreffende wetten al te gemakkelijk veranderen.

Het Departement van Buitenlandsche Zaken en dat van Zeewezen zoeken vooralsnog naar verbetering in het bestaande stelsel, door middel van internationale overeenkomsten, en wij meenen te weten dat, zoo de binnenscheepvaart dezelfde waarborgen kon bieden als die van het zeevaartkrediet, eene doelmatige hulp voor de binnenscheepvaart kan worden teemoet gezien.

Uwe Commissie heeft insgelijks de vraag onderzocht te weten, of de bestaande wet toeliet kredieten te verleen aan de reeders der zeevisscherij. Zij is van gevoelen dat de bezwaren welke voor de binnenscheepvaart bestaan, niet in aanmerking komen voor dit vak der bedrijvigheid ter zee, en dat dienvolgens niets belet de voordeelen der wet aan deze reeders te verleen.

Niettemin is uwe Commissie van gevoelen, dat geene bijzondere bepaling desbetreffende in de wet moet geschreven worden. Een zeker percentage van krediet, in verhouding tot de tonnemaat en de belegde kapitalen, moet aan deze reederijen worden voorbehouden. Deze zaak moet onderzocht worden door de Nieuwe Maatschappij voor Zeevaartkrediet, die er ook zal moeten over beslissen.

Ten slotte, werden vraagstukken op sociaal en taalgebied naar voren gebracht, naar aanleiding van het onderzoek van dit wetsontwerp betreffende het zeevaartkrediet.

Eaten wij dadelijk zeggen dat de belanghebbenden reeds vooraf voldoening hebben.

Zoo kwam er in de laatste jaren een heel Sociaal wetboek tot stand (overeenkomst van dienstverband, sociale verzekeringen, enz.) die den toestand der zeelieden aanzienlijk verbeteren en zware lasten voor de reeders medebrengen (ongeveer 5 miljoen per jaar).

Naar aanleiding van het onderzoek van dit wetsontwerp, heeft men vernomen dat nog verder voldoening zou geschonken worden aan de zeelieden.

Zoo zal het Koninklijk besluit op de veiligheid ter zee eerlang herzien worden, om rekening te houden met de verlangens tot uiting gekomen op de Internationale Conferentie te Londen in 1930, met het oog op de verblijfplaats van het scheepsvolk : verluchting, verwarming, enz.

De controle van de levensmiddelen werd ingesteld krachtens een Koninklijk besluit. Het toezicht over de voeding aan boord zal er door verscherpt worden.

Il existe de même un contrôle des bureaux de recrutement. L'organisation syndicale des marins peut dès maintenant contrôler directement les opérations de recrutement. L'arrêté organique sera revu de façon à consacrer cette intervention directe.

Quant à la nationalité des équipages, déjà actuellement, en vertu des règlements sur la sécurité maritime, les officiers doivent être de nationalité belge. Pour l'application du présent projet de loi, il doit être prévu qu'au moins 70 p. c. du personnel subalterne doivent être belges, étant entendu toutefois que les marins de nationalité étrangère qui comptent six mois d'engagement à bord de navires belges, seraient autorisés à continuer à naviguer sous pavillon belge.

Il est donné entièrement satisfaction aux revendications linguistiques. La connaissance des deux langues nationales est prévue dans les arrêtés royaux comportant le programme des études des officiers de la marine marchande (voir annexe II).

En résumé, après avoir étudié le problème sous tous ses angles, après avoir examiné des questions diverses directement ou indirectement en rapport avec lui, la Commission a l'honneur de vous soumettre un projet amendé.

Elle a mis l'intérêt général à l'avant-plan de ses préoccupations, elle a estimé que l'Etat qui construit les routes, les ponts et les œuvres d'art, creuse les canaux et les ports, établit les quais et les installations maritimes, adopte une politique de tarif ferroviaire pour favoriser le transport et l'exportation des produits de notre industrie, exportation sans laquelle ce pays étoufferait dans ses étroites frontières, n'a pas le droit de rester indifférent, quand ces marchandises transportées se trouvent à quai, au port, prêtes à être embarquées vers les contrées lointaines d'outre-mer. Il ne peut lui être indifférent, qui les transportera, comment elles seront transportées, à quel prix, ou de quelle manière ! Il a un rôle de soutien à remplir. On ne demande pas de protection contre qui que ce soit, mais des armes pour lutter, l'aide et la garantie de l'Etat.

Par l'adoption du système de crédit maritime, l'Etat pourra acquérir aussi un contrôle indirect sur notre marine marchande et par de sages conseils inspirer des lignes directrices, et inaugurer ainsi une politique maritime qui nous a trop longtemps fait défaut.

Le projet fut voté par 3 voix contre 2 et 3 abstentions.

Votre Commission espère que le Parlement adoptera le projet dans l'intérêt de notre marine nationale comme dans l'intérêt économique général du pays.

Le Rapporteur,

L. JORIS.

Le Président,

E. ANSEELE.

Er bestaat evenzoo een toezicht over de kantoren van aanmonstering. De syndicale organisatie van de zeelieden kan van nu af rechtstreeks de verrichtingen der aanmonstering controleren. Het organieke besluit zal herzien worden met het oog op de bekrachtiging van deze rechtstreeksche tusschenkomst.

Wat de nationaliteit van de bemanning betreft, moeten nu reeds, krachtens de reglementen op de veiligheid ter zee, de officieren van Belgische nationaliteit zijn. Voor de toepassing van dit wetsontwerp, moet voorzien worden dat ten minste 70 t. h. van het ondergeschikt personeel Belgen moeten zijn, met dien verstande nochtans dat de scheepslieden van vreemde nationaliteit, die zes maanden dienst tellen aan boord van Belgische schepen, zouden gemachtigd zijn onder Belgisch paviljoen te blijven varen.

Er wordt volledige voldoening geschonken aan de taalvereischten. De kennis van de twee nationale talen wordt voorzien in de Koninklijke besluiten die het programma bevatten van de studiën der officieren der koopvaardij. (Zie Bijlage II.)

Kortom, na het problema langs alle zijden te hebben beschouwd, na de verschillende vraagstukken die er rechtstreeks of onrechtstreeks verband mee houden te hebben onderzocht, heeft de Commissie de eer u een gewijzigd ontwerp voor te leggen.

Zij heeft het algemeen belang op het voorplan van hare bekommernissen geplaatst, zij heeft geoordeeld dat de Staat, die wegen, bruggen en kunstwerken bouwt, kanalen en havens graaft, kaaien en zeevaartinstellingen aanlegt, eene politiek van spoorwegtarieven aannemt om den doorvoer en den uitvoer van de producten onzer nijverheid te bevoordeelen, uitvoer waar zonder dit land zou stikken binnen zijn enge grenzen, het recht niet heeft onverschillig te blijven, wanneer deze doorgevoerde koopwaren op de kaaien liggen, gereed om ingescheept te worden voor de verre overzeesche landen. Het kan den Staat niet onverschillig zijn wie ze vervoert, hoe zij zullen vervoerd worden, tegen welken prijs en op welke wijze. De Staat moet daartoe de helpende hand leenen. Men vraagt geene bescherming tegen eender wie, maar enkel wapens om te strijden, de hulp en den waarborg van den Staat.

Door de aanneming van het stelsel van scheepvaartkrediet, zal de Staat ook een rechtstreeksche controle verkrijgen over onze koopvaardij en door wijze raadgevingen richtlijnen kunnen aangeven, en aldus eene zeevaart politiek invoeren, die ons sedert zoo lang ontbreekt.

Het ontwerp werd aangenomen met 3 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Uwe Commissie hoopt dat het Parlement het ontwerp zal aannemen in het belang van onze nationale scheepvaart, zooals in 's Lands algemeen economisch belang.

De Verslaggever,

L. JORIS.

De Voorzitter,

E. ANSEELE.

ANNEXE I

**Modifications au projet de loi organique
du crédit maritime**

La Commission propose de rédiger les articles suivants comme suit :

ART. 5.

L'Etat garantit envers les tiers le paiement des intérêts et le remboursement du capital des obligations amortissables d'une durée de plus de cinq ans, à émettre par la Société.

ART. 6.

Si la Société n'est pas en mesure d'assurer le paiement intégral desdits intérêts et le remboursement du capital desdites obligations, l'Etat fournira à la Société les sommes nécessaires pour parfaire la différence.

Les décaissements que l'Etat serait obligé d'effectuer de ce chef lui seront remboursés en principal, majorés des intérêts au même taux que celui des obligations garanties, par voie de prélèvement, sur le produit net de l'exercice suivant et, s'il échet, des exercices ultérieurs.

ART. 7.

Le Gouvernement *contrôlera* toutes les opérations de la Société *et pourra, à cette fin, exiger tous états et renseignements.*

Il s'opposera à l'exécution de toute mesure qu'il jugerait contraire soit à la loi, soit aux statuts, soit aux intérêts généraux du pays.

Les administrateurs et commissaires de la Société sont nommés et révoqués par le Roi.

Un tiers des administrateurs sont nommés parmi les candidats présentés par les actionnaires de la Société autres que l'Etat sur une liste comportant le nom de deux candidats pour chaque place à conférer.

Modifications au projet de statuts.

ARTICLE PREMIER.

La Société Nationale de Crédit Maritime, constituée sous forme de société anonyme en vertu de la loi organique du 1931, a son siège social à Bruxelles.

ART. 3

La Société a pour objet de faire toutes les opérations de nature à favoriser le maintien, le renouvellement et l'extension de la flotte marchande belge.

Elle a notamment pour but de consentir des prêts à long terme, *c'est-à-dire d'une durée de plus de cinq ans*, aux

BIJLAGEN I

**Wijzigingen aan het Wetsontwerp tot regeling
van het Krediet aan de Koopvaardij**

De Commissie stelt voor de volgende artikelen te doen luiden als volgt :

ART. 5.

De Staat waarborgt tegenover derden de uitkeering van de interesten en de terugbetaling van de hoofdsom van de door de Maatschappij uit te geven aflosbare obligatiën op meer dan vijf jaar.

ART. 6.

Is de Maatschappij niet in staat de algeheele uitbetaling van de interesten te verzekeren, en van het kapitaal van gezegde obligatiën, dan stort de Staat aan de Maatschappij de tot dekking van het verschil noodige sommen.

De bedragen, welke de Staat uit dien hoofde moet storten, worden hem in hoofdsom en met de interesten tegen den voor de gewaarborgde obligatiën gestelden rentevoet terugbetaald bij afneming op de netto-opbrengst van de eerstvolgend dienstjaar en, zoo noodig, van de latere dienstjaren.

ART. 7

De Regering zal de verrichtingen van de Maatschappij *controleeren en kan te dien einde alle opgaven en inlichtingen vorderen.*

Zij zal zich verzetten tegen de tenuitvoerlegging van elken maatregel dien zij in strijd acht met de wet, met de statuten of met de algemeene belangen van het land.

De beheerders en de commissarissen van de Maatschappij worden door den Koning benoemd en afgezet.

Een derde der beheerders worden benoemd onder de kandidaten voorgedragen door de aandeelhouders der Maatschappij andere dan de Staat, op eene lijst houdende den naam van twee kandidaten voor elke te begeven plaats.

Wijzigingen aan het Ontwerp van Statuten

EERSTE ARTIKEL.

De Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Koopvaardij, krachtens de inrichtingswet van 1931, als naamlooze vennootschap opgericht, heeft haar maatschappelijken zetel te Brussel.

ART. 3.

De Maatschappij heeft ten doel al de verrichtingen te doen, die het behoud, de vernieuwing en de uitbreiding van de Belgische handelsvloot kunnen bevorderen.

Zij heeft namelijk ten doel leeningen op langen termijn, *te weten van meer dan vijf jaar*, toe te staan aan de Bel-

propriétaires belges de navires belges construits après le 1^{er} janvier 1920 ou de navires en construction à mettre sous pavillon belge.

Ces prêts seront faits aux armateurs et aux sociétés d'armement dont l'activité, la valeur morale et la situation financière donnent au conseil d'administration de la Société des garanties suffisantes.

Les prêts seront faits de préférence aux armateurs et aux sociétés d'armement qui, au départ des ports belges, exploitent dans l'intérêt de l'industrie et du commerce nationaux, des lignes de navigation dont le caractère de régularité est consacré par une pratique constante.

Dans le cas de navires en construction, la préférence sera donnée aux navires en construction sur chantier belge.

ART. 5.

Le capital social est de 100 millions divisé en cent mille actions nominatives de mille francs chacune.

Il est souscrit en espèces, comme suit :

Etat : 65,000 actions

Divers : 35,000 actions

100,000 actions.

Les comparants déclarent et reconnaissent que sur chacune de ces cent mille actions, il a été fait, pour compte et profit de la société présentement constituée, par les souscripteurs respectifs, un versement de vingt pour cent de leur valeur nominale, soit ensemble vingt millions de francs.

ART. 14.

L'armateur ou la société d'armement désirant contracter un emprunt à la Société Nationale de Crédit Maritime adresse à celle-ci une demande à laquelle seront joints :

1° *L'engagement qu'il emploiera au moins 70 p. c. de marins belges à bord de ses navires, étant entendu que les membres de l'équipage de nationalité étrangère qui comptent plus de six mois de service à bord des navires belges seront autorisés à continuer à naviguer sous pavillon belge.*

2° *L'engagement qu'il donnera la préférence à la main-d'œuvre et à l'industrie nationales pour l'exploitation, l'entretien et la réparation de ses navires.*

En outre :

a) S'il s'agit d'un navire en construction :
(Texte maintenu.)

ART. 17

Le Ministre de la Marine Marchande, à qui les décisions du conseil d'administration de la Société Nationale de Crédit Maritime, devront être notifiées dans les trois jours, pourra, soit en cas de rejet, soit en cas d'acceptation d'une

gische eigenaars van Belgische schepen *gebouwd na 1 Januari 1920* of van in aanbouw zijnde schepen die onder Belgische vlag zullen varen.

De leeningen worden toegestaan aan de reeders en de reederijen wier bedrijvigheid, zedelijke waarde en financiële toestand aan den Raad van beheer der Maatschappij voldoende waarborg bieden.

De leeningen worden bij voorkeur gedaan aan de reeders en de reederijen die, in het belang van 's lands nijverheid en handel, met Belgische havens als uitgangspunt, zeevaartrijnen exploiteeren, waarvan de regelmatigheid door een doorlopende praktijk bewezen is.

In geval van in aanbouw zijnde schepen, zal voorkeur gegeven worden aan de schepen in aanbouw op Belgische werf.

ART. 5.

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt 100 miljoen frank, vertegenwoordigd door honderd duizend aandelen op naam, elk van duizend frank.

Op dit kapitaal wordt in geld ingeschreven als volgt :

door den Staat, voor 65,000 aandelen,

door verschillende ... 35,000 aandelen

100,000 aandelen.

De verschijnenden verklaren en erkennen dat op ieder van die honderd duizend aandelen voor rekening en ten bate van de hierbij opgerichte Maatschappij door de onderscheiden inschrijvers twintig ten honderd van de nominale waarde werd gestort, zegge samen twintig miljoen frank.

ART. 14.

De reeder of de reederij die bij de Nationale Maatschappij tot Krediet aan de Koopvaardij een leening wenscht aan te gaan, dient bij deze laatste een aanvraag in, waarbij gevoegd worden :

1° *De verbintenis ten minste 70 t. h. Belgische zeelieden aan boord zijner schepen te bezigen, met dien verstande dat de leden der bemanning van vreemde nationaliteit die reeds meer dan zes maanden dienst tellen aan boord der Belgische schepen, zullen toegelaten worden onder Belgische vlag te blijven voortvaren;*

2° *De verbintenis van voorkeur te geven aan de nationale werkkraft en nijverheid voor het inbedrijfnemen, onderhouden en herstellen zijner schepen.*

Daarenboven :

a) Voor een in aanbouw zijnd schip :
(Tekst blijft.)

ART. 17.

Van de beslissingen van den Raad van Beheer der Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Koopvaardij moet binnen drie dagen worden kennis gegeven aan den Minister der Koopvaardij die, *wanneer gene kredietaan-*

demande de crédit par la Société Nationale de Crédit Maritime, demander une nouvelle délibération.

ART. 18.

Des avances ne peuvent être consenties qu'en vue :

- a) De la construction de navires;
- b) De l'acquisition de navires construits après le 1^{er} janvier 1920 et jouissant de la plus haute cote délivrée par le Lloyd ou le Bureau Veritas.

Par mesure transitoire, seront assimilés aux navires de construction neuve (litt. a) ci-dessus), ceux qui ont été construits pour des armateurs belges et qui ont été mis en service après le 1^{er} janvier 1925.

Cette disposition transitoire cessera d'être applicable le 31 décembre 1931.

ART. 19.

Le montant du prêt pourra s'élever au pourcentage indiqué ci-après de la valeur vénale du navire :

- 55 p. c. pour les navires de cinq à dix ans;
- 60 p. c. pour les navires de moins de cinq ans d'âge;

65 p. c. pour les navires en construction;

75 p. c. pour les navires en construction sur des chantiers belges.

Ce dernier pourcentage pourra s'élever à 85 p. c. dans la mesure où la coque, la machinerie principale et auxiliaire et l'équipement sont de construction entièrement belge.

La Société pourra faire un prêt au delà des pourcentages ci-dessus, si la différence est couverte par une hypothèque de premier rang sur d'autres navires appartenant à l'emprunteur.

ART. 21.

Le navire devra être assuré contre tous risques. Les conditions de l'assurance, ainsi que les assureurs, devront être agréés par la Société Nationale de Crédit Maritime.

ART. 26.

Dans le cas où les demandes d'emprunt dépasseraient le montant des fonds disponibles, pour les opérations de prêts, la répartition des crédits se fera, sous le bénéfice des dispositions de l'article 3 des présents statuts, entre les demandeurs de prêts au prorata du tonnage en portée en lourd qu'ils possèdent sous pavillon belge au moment de la demande.

ART. 30.

L'Etat paye à la Société Nationale de Crédit Maritime, à la décharge des bénéficiaires des prêts, au maximum les trois quarts de la charge annuelle d'intérêts dus par les emprunteurs, sans que le total d'une telle intervention

vraag door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Koopvaardij, hetzij verworpen, hetzij aangenomen wordt, kan vragen dat een nieuwe beraadslaging plaats hebbe.

ART. 18.

Voorschotten kunnen enkel verleend worden :

- a) Voor het bouwen van schepen;
- b) Voor het aankopen van schepen gebouwd na 1 Januari 1920 en die het hoogste door den Lloyd of het « Bureau Veritas » toegekend klasseteeken bezitten.

Als overgangsmaatregel worden met nieuwgebouwde vaartuigen gelijkgesteld (litt. a) hierboven, de vaartuigen die voor Belgische reeders werden gebouwd en na 1 Januari 1925 in de vaart werden gebracht.

Deze overgangsmaatregel vervalt met 31 December 1931.

ART. 19.

Het bedrag der leening kan het volgend percentage van de verkoopwaarde van het vaartuig bereiken :

- 55 t. h. voor vaartuigen van vijf tot tien jaar;
- 60 t. h. voor vaartuigen die minder dan vijf jaar oud zijn;

65 t. h. voor in aanbouw zijnde vaartuigen;

75 t. h. voor op Belgische werven in aanbouw zijnde vaartuigen.

Dit laatste percentage kan 85 t. h. bereiken, in de mate waarin de romp, de hoofd- en hulpmachines en de uitrusting geheel en al in België gebouwd zijn.

De Maatschappij kan een leening van een hooger bedrag dan voorgaande percentages aangaan, indien het verschil gedekt is door een eerste hypotheek op andere aan den ontleener toebehoorende vaartuigen.

ART. 21.

Het vaartuig moet tegen alle risico verzekerd zijn. De verzekeringsvoorwaarden, alsook de assuradeurs moeten door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Koopvaardij toegelaten zijn.

ART. 26.

Ingeval leeningen worden aangevraagd voor een hooger bedrag dan de door de leeningverrichtingen beschikbare gelden, worden de kredieten, met inachtneming van de bepalingen van art. 3 van de tegenwoordige statuten, onder de aanvragers van leeningen verdeeld in verhouding tot het gezamenlijke laadvermogen der schepen die zij, op het oogenblik hunner aanvraag, onder Belgische vlag bezitten.

ART. 30.

De Staat betaalt aan de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Koopvaardij, tot ontlasting van de ontleeners, drie vierde van de door deze laatsten verschuldigde jaarlijkse rentelasten, zonder dat die tusschenkomst, per

puisse dépasser, par an, la somme de 25 millions de francs; le quart restant est payé directement à la Société Nationale de Crédit Maritime par les bénéficiaires des prêts.

Le crédit correspondant est inscrit au Budget ordinaire du Ministère ayant la Marine Marchande dans ses attributions.

Le partage de la charge d'intérêt tel qu'il est indiqué ci-dessus, ne peut, en aucun cas, faire ressortir à moins de 4 p. c. par an le taux de l'intérêt à charge directe de l'emprunteur.

L'emprunteur verse à la Société Nationale de Crédit Maritime, à titre d'amortissement anticipatif, une somme égale à l'intervention de l'Etat pour chaque année suivant l'exercice social qui a permis de distribuer plus de sept pour cent brut au capital de l'entreprise.

Si la Société n'est pas en mesure d'assurer le remboursement des obligations amortissables émises par elle et le paiement de leurs intérêts, l'Etat lui fournit les sommes nécessaires pour parfaire la différence.

Les décaissements que l'Etat serait obligé d'effectuer de ce chef lui seront remboursés en principal, majorés des intérêts au même taux que celui des obligations garanties, par voie de prélèvement, sur le produit net de l'exercice suivant et, s'il échet, des exercices ultérieurs.

ART. 32.

La Société est administrée par un conseil de dix à dix-sept membres, nommés et révoqués par le Roi.

Un tiers des administrateurs sont nommés parmi les candidats présentés par les actionnaires de la Société autres que l'Etat sur une liste comportant le nom de deux candidats pour chaque place à conférer.

ART. 54.

Au 31 décembre de chaque année, et pour la première fois le 31 décembre 1932.

ANNEXE II

Lois et arrêtés en matière sociale.

Loi du 25 août 1920 sur la *Sécurité Maritime* (art. 130 et suivants relatifs à la nationalité des équipages).

Arrêté royal du 20 janvier 1926 instituant le *Conseil Professionnel de la Marine Marchande*.

Arrêté Royal du 20 janvier 1926 instituant le *Comité Paritaire du Recrutement Maritime*.

Arrêté royal du 6 juin 1926 organisant le *Contrôle des Vins embarqués à bord des navires de commerce pour les besoins de l'équipage*.

Loi du 5 juin 1928 portant *Réglementation du contrat d'engagement maritime*.

jaar, meer dan 25 miljoen frank moge bedragen; het overschietend vierde wordt door de ontleeners rechtstreeks aan de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Koopvaardij betaald.

Het desbetreffend krediet wordt voorzien op de Gewone Begroting van het Ministerie dat de Koopvaardij in zijn bevoegdheid heeft.

De verdeling van de interestlasten zooals deze hierboven is voorzien, mag in geen geval voor gevolg hebben dat de rechtstreeks ten laste van den ontleener komende interest lager dan 4 t. h. 's jaar weze.

De ontleener stort aan de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Koopvaardij, ten tijde van vervroegde aflossing, eene som gelijk aan de tusschenkomst van den Staat, voor elk jaar volgend op het dienstjaar dat toegelaten heeft aan het kapitaal van de onderneming een interest van meer dan 7 t. h. bruto uit te keeren.

Is de Maatschappij niet in staat de uitbetaling van de door haar uitgegeven aflosbare obligatiën en van hunne interesten te verzekeren, dan bezorgt de Staat haar de noodige sommen om het verschil te dekken.

De bedragen, welke de Staat uit dien hoofde mocht storten, worden hem in hoofdsom en met de interesten tegen den voor de gewaarborgde obligatiën gestelden rentevoet terugbetaald bij wijze van afneming op de netto-opbrengst van de eerstvolgend dienstjaar en, zoo noodig, van de latere dienstjaren.

ART. 32.

De Maatschappij wordt beheerd door een Raad van tien tot zeventien leden, die benoemd en afgezet worden door den Koning.

Een derde van de beheerders worden benoemd onder de kandidaten voorgedragen door de aandeelhouders van de Maatschappij, andere dan de Staat, op een lijst welke twee kandidaten draagt voor elke te begeven plaats.

ART. 54.

Op 31 December van ieder jaar en voor de eerste maal op 31 December 1932.

BIJLAGEN II

Wetten en Besluiten op sociaal gebied

Wet van 25 Augustus 1920 op de *veiligheid ter zeevaart* (art. 130 en volgende over de nationaliteit der bemanning).

Koninklijk besluit van 20 Januari 1926 tot instelling van den *Beroepsraad voor de koopvaardij*.

Koninklijk besluit van 20 Januari 1926 tot instelling van het *Paritaire Comité voor de aanwerving van het personeel ter zeevaart*.

Koninklijk besluit van 6 Juni 1926 tot instelling van de *controle over de levensmiddelen* aan boord der handelschepen ten behoeve van de bemanning.

Wet van 5 Juni 1928 tot *Regeling van het dienstverband ter zeevaart*.

(Convention fixant à 14 ans l'âge minimum d'admission au travail maritime.)

(Convention instituant une indemnité de chômage au profit des marins dont le navire a été perdu par naufrage.)

(Convention relative au placement des marins.)

Ces trois conventions ont été ratifiées par la loi du 6-9-24.

(Convention fixant à 17 ans l'âge minimum d'admission des jeunes gens au travail de soutier et de chauffeur.)

(Convention rendant obligatoire l'inspection médicale des jeunes marins.)

Ces deux conventions ont été ratifiées par la loi du 25-6-26.

(Convention fixant les conditions essentielles du contrat d'engagement des marins du commerce.)

(Convention relative au rapatriement des marins du commerce.)

Ces deux conventions ont été ratifiées par la loi du 12-7-27.

Les dispositions de ces sept conventions sont reprises en substance dans la loi sur le contrat d'engagement.

Loi du 5 juin 1928 portant *Revision du Code disciplinaire et pénal* pour la marine marchande et la pêche maritime.

Arrêté royal du 6 décembre 1928 portant institution d'un *Conseil de Prudhommes marins*.

Loi du 30 décembre 1929 sur la *Réparation des accidents du travail survenus aux gens de mer*.

Arrêté royal du 21 juin 1930 portant institution de la *Caisse commune de la Marine marchande*.

Arrêté royal du 24 juin 1930 relatif au *Mode de déclaration des accidents et maladies des gens de mer*.

A déposer prochainement :

Projet de loi portant revision des art. 44 à 46 du Code disciplinaire et pénal (stowaways).

Projet de loi écartant les officiers de marine de l'application de la loi du 10 mars 1925 relative à l'assurance en vue de la vieillesse et du décès prématuré des employés, pour permettre d'unifier le régime en ce qui concerne les marins. La revision de la Caisse des Marins est en cours; cette caisse assurera l'exécution des dispositions concernant la vieillesse et le décès prématuré, la maladie et l'invalidité des gens de mer.

Projet de loi préparatoire à l'organisation des assurances sociales des marins de tous grades de la marine marchande.

(Overeenkomst waarbij de minimum-leeftijd tot aanname ter zeevaart op 14 jaren wordt bepaald.)

(Overeenkomst waarbij eene vergoeding wegens werkloosheid wordt toegekend aan de zeelieden wier schip is vergaan.)

(Overeenkomst betreffende het plaatsen der zeelieden.)

Deze drie overeenkomsten werden bekrachtigd door de wet van 6-9-24.

(Overeenkomst waarbij de minimum-leeftijd tot aanname van jongelieden als kolenstouwer of stoker op 17 jaar wordt bepaald.)

(Overeenkomst waarbij het geneeskundige toezicht over de jonge zeelieden verplicht wordt gemaakt.)

Deze 2 overeenkomsten werden bekrachtigd door de wet van 25 Juni 1926.

(Overeenkomst waarbij de hoofdzakelijke voorwaarden van het contract van dienstneming voor de zeelieden ter handelsvloot worden bepaald.)

(Overeenkomst betreffende de rapatriëring der zeelieden ter handelsvloot.)

Deze 2 overeenkomsten werden bekrachtigd door de wet van 12 Juli 1927.

De bepalingen van deze 7 overeenkomsten worden overgenomen in de wet op het contract van dienstneming.

Wet van 5 Juni 1928 tot *Herziening van het tucht- en strafwetboek* voor de handelsvloot en de zeevisscherij.

Koninklijk besluit van 6 December 1928 tot instelling van een *werkrechtersraad voor zeelieden*.

Wet van 30 December 1929 op de *schadevergoeding wegens arbeidsongevallen der zeelieden*.

Koninklijk besluit van 21 Juni 1930 tot instelling van eene *gemeenschappelijke kas voor de handelsvloot*.

Koninklijk besluit van 24 Juni 1930 betreffende de *wijze van aangifte der arbeidsongevallen en ziekten van de zeelieden*.

Eerlang neer te leggen :

Wetsontwerp tot herziening van de artikelen 44 tot 46 van het Tucht- en Strafwetboek (stowaways).

Wetsontwerp tot uitsluiting van de zeeofficiëren van de toepassing der wet van 10 Maart 1925 betreffende de verzekering tegen den ouderdom en voortijdigen dood der bedienden, ten einde eenheid te kunnen brengen in het regime der zeelieden. Met de herziening der kas voor zeelieden is men bezig; deze kas zal de uitvoering verzekeren van de bepalingen betreffende den ouderdom en den voortijdigen dood, de ziekte en de invaliditeit der zeelieden.

Wetsontwerp tot voorbereiding van het inrichten der sociale verzekeringen der zeelieden van allen rang en koopvaardij.