

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1989-1990**

27 FEBRUARI 1990

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en het Koninkrijk Marokko, ondertekend te Rabat op 1 december 1986

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE BETREKKINGEN
DOOR DE HEER BOCKSTAL**

Over inhoud en draagwijdte van deze scheepvaartovereenkomst verschaft de Minister van Buitenlandse Zaken de hierna volgende informatie.

Op 6 april 1974 werd te Genève door België de Verenigde Naties-Gedragcode voor lijnvaartconferenties ondertekend met de intentie deze te ratificeren zodra dit administratief gezien en op parlementair vlak mogelijk is.

Deze conventie was oorspronkelijk interessant voor de Belgische reders gezien zij hun participatie binnen lijnvaartconferenties konden opdrijven. De voordelen van dit verdrag zijn, gelet op de aanvaarding van de E.E.G.-Verordening 954/79, sterk gerelativeerd.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden: mevr. Hanquet, voorzitter; de heren De Backer, De Belder, De Bremeaeker, De Cooman, Eicher, Erdman, Hasquin, Henneuse, Verschueren en Bockstal, rapporteur.

2. Plaatsvervangers: de heren Petitjean en Vanhaverbeke.

R. A 14904*Zie:***Gedr. St. van de Senaat:****820-1 (1989-1990):** Ontwerp van wet.**SENAT DE BELGIQUE****SESSION DE 1989-1990**

27 FEVRIER 1990

Projet de loi portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Royaume du Maroc, signé à Rabat le 1^{er} décembre 1986

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES
PAR M. BOCKSTAL**

Le Ministre des Affaires étrangères fournit les informations suivantes au sujet de cet accord maritime.

La Belgique a signé le Code de conduite des conférences maritimes des Nations unies le 6 avril 1974 à Genève, dans l'intention de faire ratifier celui-ci dès que cela serait possible aux niveaux administratif et parlementaire.

Si, à l'origine, cette convention était intéressante pour les armateurs belges, étant donné qu'ils pouvaient accroître leur participation au sein des conférences maritimes, les avantages de cette convention sont devenus très relatifs par suite de l'adoption du Règlement C.E.E. 954/79.

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs: Mme Hanquet, présidente; MM. De Backer, De Belder, De Bremeaeker, De Cooman, Eicher, Erdman, Hasquin, Henneuse, Verschueren et Bockstal, rapporteur.

2. Membres suppléants: MM. Petitjean et Vanhaverbeke.

R. A 14904*Voir:***Document du Sénat:****820-1 (1989-1990):** Projet de loi.

Reeds 67 landen, waaronder het Koninkrijk Marokko (11 februari 1980), hebben de Gedragscode inmiddels aanvaard. Ondanks het internationaal van kracht worden van de Verenigde Naties-Code, door de ratificatie door Nederland en West-Duitsland, op 6 oktober 1983, blijven ontwikkelingslanden unilateraal discriminatoire maatregelen nemen om vrachten voor schepen onder hun aangewezen vlag voor te behouden.

Daarnaast hebben zowel Afrikaanse als Aziatische ontwikkelingslanden vrachtcontrolebureaus of analoge praktijken ingesteld die de globale trafiek controleren en aldus, in tegenstrijd met de Codebeginselen of de geldende commerciële principes, vrachten manipuleren onder een door hen aangewezen vlag.

Ons land heeft dan ook tesamen met Nederland en West-Duitsland initiatieven genomen om via de dialoog en in het vooruitzicht van de herzieningsconferentie van de Verenigde Naties-Gedragscode in 1988, commerciële oplossingen te bewerkstelligen die beantwoorden aan de vigerende principes van de Gedragscode enerzijds, alsmede van de door de E.E.G.-Raad op 22 december 1986 goedgekeurde verordeningen op het zeevervoer anderzijds.

Ondertussen bleek de enige wijze om een billijke deelname van de Belgische reders in de maritieme trafiek met Marokko te verzekeren, te bestaan in het sluiten van een bilaterale maritieme overeenkomst met dit koninkrijk, waarbij inzake vrachtverdeling de principes vervat in de Gedragscode worden toegepast.

De onderhandelingen met Marokko gaven slechts tot enkele moeilijkheden aanleiding. De hiernavolgende artikelen en/of clausules leidden tijdens de onderhandelingen tot discussie.

1) *Artikel 1.* — Inzake de territorialiteit werd de draagwijdte van het akkoord tussen de beide partijen op Marokkaans verzoek nog uitgebreid door te beklemtonen dat het akkoord « de trafieken tussen de respectieve havens organiseert, en de voorwaarden bepaalt waarbij schepen van beide Partijen toegang hebben tot de trafiek ».

2) *Artikel 2.* — Er weze opgemerkt dat de verwijzing naar charterschepen heden beantwoordt aan de realiteit en de praktijk gezien ook Belgische reders desgevallend een beroep kunnen doen op dergelijke schepen. Bovendien is terdege onderlijnd dat voor de toepassing en de interpretatie van dit akkoord een charterschip slechts gelijk wordt gesteld met een schip dat de nationale vlag voert voor wat betreft de bepalingen inzake de voorwaarden tot toegang, verblijf en gebruik van haveninstallaties in de betrokken landen en dit voor de schepen zelf, de bemanning en de goederen enerzijds, en tevens voor de deelname in

Dans l'intervalle, 67 pays dont le royaume du Maroc (11 février 1980), ont accepté ce Code de conduite. Bien que ledit Code soit entré en vigueur le 6 octobre 1983, après sa ratification par les Pays-Bas et l'Allemagne de l'Ouest, certains pays en voie de développement continuent à prendre des mesures unilatérales discriminatoires visant à réserver du fret aux navires battant leur propre pavillon.

Par ailleurs, certains pays en voie de développement africains et asiatiques ont créé des bureaux de contrôle du fret ou des services analogues, qui contrôlent l'ensemble du trafic et qui, en violation des principes du Code de conduite ou des règles commerciales en vigueur, manipulent ainsi les cargaisons sous un pavillon désigné par eux.

Notre pays a pris, dès lors, de concert avec les Pays-Bas et l'Allemagne fédérale, des initiatives en vue de dégager, par la voie du dialogue et dans la perspective de la conférence de révision du Code de conduite des Nations unies en 1988, des solutions commerciales répondant aux principes du Code de conduite des conférences maritimes, d'une part, et des règlements en matière de trafic maritime approuvés par le Conseil de la C.E.E. du 22 décembre 1986, d'autre part.

Entre-temps, le seul moyen de garantir une participation équitable des armateurs belges au trafic maritime avec le Maroc est de conclure avec ce royaume un accord maritime bilatéral respectant en matière de répartition des cargaisons les principes définis dans le Code de conduite.

Les négociations avec le Maroc n'ont donné lieu qu'à quelques difficultés. Les clauses et/ou articles suivants ont soulevé certaines discussions au cours des négociations.

1) *Article 1^{er}.* — En ce qui concerne la territorialité, la portée de l'accord entre les deux Parties a été élargie à la demande du Maroc, en ce sens que l'on a souligné qu'il « organise les trafics entre leurs ports respectifs et définit les conditions dans lesquelles les navires des Parties contractantes auront accès au trafic des deux Parties ».

2) *Article 2.* — Il y a lieu de noter que la référence aux navires nolisés répond à la réalité et à la pratique actuelles, puisque les armateurs belges peuvent également recourir, le cas échéant, à l'utilisation de tels navires. On a précisé, en outre, que, pour l'application et l'interprétation de cet accord, un navire nolié n'est assimilé à un navire battant pavillon national d'une des Parties qu'en ce qui concerne les dispositions relatives aux conditions d'accès, de séjour et d'utilisation des installations portuaires dans lesdits pays, d'une part, ce qui vaut pour les navires eux-mêmes, leur équipage et les marchandises et,

de vrachtverdeling en voor het vervullen van officiële formaliteiten eigen aan maritieme operaties anderszins (zie de artikelen 4, 6 en 8).

3) *Artikel 4.* — Met betrekking tot artikel 4, specifiek gericht op de vrachtverdeling, werd in de « geest » van de U.N.C.T.A.D.-code voor lijnvaartconferenties die op 6 oktober 1983 internationaal van kracht is geworden, melding gemaakt dat het maritiem vervoer van de wederzijdse buitenlandse handel (lijnvaart), op basis van strikte gelijkheid, en met inachtnaam van criteria als tonnenmaat, vrachtprijs en waarde van de vracht zal worden rekening gehouden. Benadrukt werd dat elk land beoogt 40 pct. van de trafiek voor zijn rekening te nemen. Derde vlaggen krijgen een aanzienlijk deel naar rato van 20 pct. (40/40/20 regel). De Marokkanen wilden echter ook komen tot een vrachtverdeling voor alle goederen (dus ook bulk, passagiers). Tenslotte werd in algemene termen aanvaard dat de eventuele vrachtverdeling voor andere goederen en passagiers door de Partijen voor zover mogelijk zou berusten op een rechtvaardige regeling. Hiermee werd vermeden dat de Marokkanen een vrachtverdeling voor de bulk zouden doen opnemen hetgeen strijdig is met de Groep B-visie bij de U.N.C.T.A.D.-besprekingen.

4) Gezien tussen beide Partijen reeds een akkoord inzake vermijding van dubbele belasting is ondertkend stelde het artikel 20 inzake de transfert van inkomsten betrokken uit de scheepvaartoperaties geen problemen voor het Ministerie van Financiën, noch voor de Marokkaanse delegatie.

Op de vraag van een lid antwoordt de Minister dat dit een verdrag van het standaardtype is.

Het enig artikel en meteen het ontwerp van wet wordt eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden.

Vertrouwen is geschonken aan de rapporteur.

De Rapporteur,
E. BOCKSTAL.

De Voorzitster,
H. HANQUET.

d'autre part, pour la participation à la répartition du fret et l'accomplissement des formalités officielles concernant les opérations maritimes (cf. les articles 4, 6 et 8).

3) *Article 4.* — Pour ce qui est de l'article 4, qui concerne spécifiquement la répartition du fret, on a indiqué que, dans l'esprit du Code de conduite des conférences maritimes des Nations unies, qui est entré en vigueur le 6 octobre 1983 à l'échelle internationale, il sera tenu compte, sur une base de stricte égalité et dans le respect de critères en matière de tonnage, de prix et de valeur du fret, du transport des marchandises échangées entre les deux Parties par la voie maritime (lignes régulières). Il a été souligné que chaque pays a le droit d'effectuer au moins 40 p.c. de ces transports. Une partie importante (20 p.c.) est attribuée aux pavillons tiers (clé de répartition 40/40/20). La Partie marocaine voulait toutefois répartir les cargaisons pour la généralité des biens (c'est-à-dire aussi les marchandises en vrac et les passagers). On a finalement admis, en termes généraux, que la répartition éventuelle, par les Parties, des cargaisons pour les autres transports de marchandises et les passagers, se ferait autant que possible suivant un régime équitable. On a évité ainsi que la Partie marocaine ne fasse prévoir une répartition du fret pour les marchandises en vrac, ce qui eût été contraire à la conception du groupe B développée au cours des négociations qui ont eu lieu dans le cadre de la C.N.U.C.E.D.

4) Comme les deux Parties ont déjà signé une convention visant à prévenir la double imposition entre elles, l'article 20 concernant le transfert de recettes des opérations maritimes n'a soulevé aucun problème, ni pour le Ministre des Finances ni pour la délégation marocaine.

En réponse à la question d'un membre, le Ministre déclare que l'accord en question est un accord type.

L'article unique et, par conséquent, le projet de loi ont été adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
E. BOCKSTAL.

La Présidente,
H. HANQUET.