SEANCES DU MARDI 5 JUILLET 1983
VERGADERINGEN VAN DINSDAG 5 JULI 1983

ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

SEANCE DU MATIN
OCHTENDVERGADERING

SOMMAIRE :

CONGE :

Page 2856.

ORDRE DES TRAVAUX :

Page 2856.

PROJETS ET PROPOSITION DE LOI (Discussion) :

Projet de loi portant approbation de l'accord entre le royaume de Belgique et la république du Zaïre, conclu par échange de lettres datées à Kinshasa le 19 juni 1971 réglant certaines revendications relatives soit aux conventions du 6 février 1965, soit à des objets non réglés par celles-ci.

Discussion et vote des articles, p. 2856.

Projet de loi modifiant la loi du 8 août 1981 portant création de l'Institut national des invalides de guerre, anciens combattants et victimes de guerre ainsi que du Conseil supérieur des invalides de guerre, anciens combattants et victimes de guerre.

Discussion générale. — *Orateur :* **M. Vangeel,** rapporteur, p. 2857.

Discussion et vote des articles, p. 2857.

Projet de loi modifiant l'article 181 de la loi du 8 août 1980 relative aux propositions budgétaires 1979-1980.

Discussion générale. — *Orateurs :* **MM. Février,** rapporteur, **Geldolf, de Wasseige, T. Declercq, M. Knoops,** secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes, p. 2857.

Discussion des articles :

A l'article 1er : *Orateurs :* **MM. Geldolf, Paque,** p. 2862.

Vote de l'article 2, p. 2863.

INHOUDSOPGAVE :

VERLOF :

Bladzijde 2856.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN :

Bladzijde 2856.

ONTWERPEN EN VOORSTEL VAN WET (Bespreking) :

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het akkoord tussen het koninkrijk België en de republiek Zaïre, gesloten door wisseling van brieven gedagtekend te Kinshasa op 19 juni 1971, houdende regeling van sommige vorderingen betreffende hetzij de overeenkomsten van 6 februari 1965, hetzij door deze niet-geregelde aangelegenheden.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2856.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 8 augustus 1981 tot oprichting van het Nationaal Instituut voor oorlogsinvaliden, oud-strijders en oorlogsslachtoffers en van de Hoge Raad voor oorlogsinvaliden, oud-strijders en oorlogsslachtoffers.

Algemene bespreking. — *Spreker :* **de heer Vangeel,** rapporteur, blz. 2857.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2857.

Ontwerp van wet tot wijziging van artikel 181 van de wet van 8 augustus 1980 betreffende de budgettaire voorstellen 1979-1980.

Algemene bespreking. — *Sprekers :* **de heren Février,** rapporteur, **Geldolf, de Wasseige, T. Declercq, de heer Knoops,** staatssecretaris voor Energie, toegevoegd aan de minister van Economische Zaken, en staatssecretaris voor Middenstand, toegevoegd aan de minister van Middenstand, blz. 2857.

Beraadslaging over de artikelen :

Bij artikel 1 : *Sprekers :* **de heren Geldolf, Paque,** blz. 2862.

Stemming van artikel 2, blz. 2863.

Projet de loi modifiant la loi du 29 mars 1958 relative à la protection de la population contre les dangers résultant des radiations ionisantes.

Discussion générale. — *Orateurs :* **M. Paque, M. Aerts,** secrétaire d'Etat à la Santé publique et à l'Environnement, adjoint au ministre des Affaires sociales, **M. le Président, M. Sondag,** rapporteur, p. 2863.

Proposition de loi modifiant la loi du 14 juillet 1971 sur les pratiques du commerce.

Discussion générale. — *Orateurs :* **MM. De Cooman, P. Peeters,** p. 2864.

Discussion et vote des articles, p. 2865.

Projet de loi sur le jaugeage des navires.

Discussion et vote des articles, p. 2865.

INTERPELLATION (Discussion) :

Interpellation de M. Egelmeers au ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, sur « la commande de navires porte-conteneurs par un armateur belge ».

Orateurs : **M. Egelmeers, Mme N. Maes, M. De Croo,** ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, **M. le Président, M. Geldolf,** p. 2869.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 29 maart 1958 betreffende de bescherming van de bevolking tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren.

Algemene bespreking. — *Sprekers :* **de heer Paque, de heer Aerts,** staatssecretaris voor Volksgezondheid en Leefmilieu, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken, **de Voorzitter, de heer Sondag,** rapporteur, blz. 2863.

Voorstel van wet tot wijziging van de wet van 14 juli 1971 betreffende de handelspraktijken.

Algemene bespreking. — *Sprekers :* **de heren De Cooman, P. Peeters,** blz. 2864.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2865.

Ontwerp van wet op de scheepsmeting.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2865.

INTERPELLATIE (Bespreking) :

Interpellatie van de heer Egelmeers tot de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, over « de bestelling van containerschepen door een Belgische rederij ».

Sprekers : **de heer Egelmeers, mevrouw N. Maes, de heer De Croo,** minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, **de Voorzitter, de heer Geldolf,** blz. 2869.

PRESIDENCE DE M. LEEMANS, PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER LEEMANS, VOORZITTER

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.
De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 10 h 05 m.
De vergadering wordt geopend te 10 u. 05 m.

CONGE — VERLOF

M. Boel, en raison de devoirs professionnels, demande d'excuser son absence à la présente séance.

Afwezig met bericht van verhindering : de heer Boel, wegens ambtsplichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

ORDRE DES TRAVAUX

De Voorzitter. — Dames en Heren, ik stel voor dat we met omzichtigheid zouden tewerk gaan voor onze werkzaamheden van vanmorgen.

Het is niet eenvoudig de regering te mobiliseren wanneer onverwachte gebeurtenissen zich voordoen.

Wij zullen proberen het ontwerp van wet tot wijziging van artikel 181 van de wet van 8 augustus 1980 betreffende de budgettaire voorstellen 1979-1980 van morgen nog te behandelen, omdat de commissie maar te halfelf moet vergaderen.

Ik stel voor dat we eerst het ontwerp van wet houdende goedkeuring van het akkoord tussen het koninkrijk België en de republiek Zaïre zouden behandelen, vermits staatssecretaris De Keersmaeker aanwezig is. *(Instemming.)*

ONTWERP VAN WET HOUDENDE GOEDKEURING VAN HET AKKOORD TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIE EN DE REPUBLIEK ZAIRE, GESLOTEN DOOR WISSELING VAN BRIEVEN GEDAGTEKEND TE KINSHASA OP 19 JUNI 1971, HOUDENDE REGELING VAN SOMMIGE VORDERINGEN BETREFFENDE HETZIJ DE OVEREENKOMSTEN VAN 6 FEBRUARI 1965, HETZIJ DOOR DEZE NIET-GEREGELDE AANGELEGENHEDEN

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

PROJET DE LOI PORTANT APPROBATION DE L'ACCORD ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LA REPUBLIQUE DU ZAIRE, CONCLU PAR ECHANGE DE LETTRES DATEES A KINSHASA LE 19 JUIN 1971 REGLANT CERTAINES REVENDICATIONS RELATIVES SOIT AUX CONVENTIONS DU 6 FEVRIER 1965, SOIT A DES OBJETS NON REGLES PAR CELLES-CI

Discussion générale et vote des articles

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet houdende goedkeuring van het akkoord tussen het koninkrijk België en de republiek Zaïre.

Nous abordons l'examen du projet de loi portant approbation de l'accord entre le royaume de Belgique et la république du Zaïre.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

De rapporteur, graaf du Monceau, heeft mij gisteren meegedeeld dat hij naar zijn verslag zal verwijzen.

Personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Daar niemand het woord vraagt in de algemene beraadslaging verklaar ik ze voor gesloten en gaan wij over tot de behandeling van de artikelen van het ontwerp van wet.

Artikel één luidt :

Artikel 1. Het akkoord tussen het koninkrijk België en de republiek Zaïre, gesloten door wisseling van brieven gedagtekend te Kinshasa op 19 juni 1971, houdende regeling van sommige vorderingen betreffende hetzij de overeenkomsten van 6 februari 1965, hetzij door deze niet-geregelde aangelegenheden, zal volkomen uitwerking hebben.

Article 1er. L'accord entre le royaume de Belgique et la république du Zaïre, conclu par échange de lettres datées à Kinshasa le 19 juin 1971 réglant certaines revendications relatives soit aux conventions du 6 février 1965, soit à des objets non réglés par celles-ci, sortira son plein et entier effet.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 2. De Koning kan alle maatregelen nemen ten einde in de uitvoering van het akkoord te voorzien.

Het gemengd ministercomité dat toezicht uitoefent op het Fonds, draagt er zorg voor dat jaarlijks binnen zes maanden na de toezending van het jaarverslag, waarin zijn opgenomen de toegelichte balans en rekeningen, alsmede het verslag van het administratiekantoor, het jaarverslag wordt ingediend bij de beide Kamers.

Art. 2. Le Roi peut prendre toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution de l'accord.

Le comité mixte des ministres exerçant la tutelle du Fonds s'assure que chaque année, dans les six mois qui suivent l'envoi du rapport annuel contenant le bilan et les comptes commentés et le rapport de la fiduciaire, le rapport annuel soit déposé sur le bureau des deux Chambres.

— Aangenomen.

Adopté.

M. le Président. — Il sera procédé jeudi prochain au vote sur l'ensemble du projet de loi.

We stemmen aanstaande donderdag over het ontwerp van wet in zijn geheel.

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 8 AUGUSTUS 1981 TOT OPRICHTING VAN HET NATIONAAL INSTITUUT VOOR OORLOGSINVALIDEN, OUD-STRIJDERS EN OORLOGSSLACHTOFFERS EN VAN DE HOGE RAAD VOOR OORLOGSINVALIDEN, OUD-STRIJDERS EN OORLOGSSLACHTOFFERS

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 8 AOUT 1981 PORTANT CREATION DE L'INSTITUT NATIONAL DES INVALIDES DE GUERRE, ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE AINSI QUE DU CONSEIL SUPERIEUR DES INVALIDES DE GUERRE, ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

Discussion générale et vote des articles

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 8 augustus 1981 tot oprichting van het Nationaal Instituut voor oorlogsinvaliden, oud-strijders en oorlogsslachtoffers en van de Hoge Raad voor oorlogsinvaliden, oud-strijders en oorlogsslachtoffers.

Nous abordons l'examen du projet de loi modifiant la loi du 8 août 1981 portant création de l'Institut national des invalides de guerre, anciens combattants et victimes de guerre ainsi que du Conseil supérieur des invalides de guerre, anciens combattants et victimes de guerre.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de rapporteur.

De heer Vangeel, rapporteur. — Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, ik verwijs naar mijn verslag, maar wens toch twee opmerkingen te maken.

In de eerste plaats hoop ik dat wanneer dit ontwerp zal zijn goedgekeurd, het Nationaal Instituut en de Hoge Raad zullen beginnen werken en heel wat problemen zullen kunnen worden opgelost.

Voorts wil ik doen opmerken dat het niet mogelijk is gevolg te geven aan het verzoek van alle instellingen in verband met het aantal ondervoorzitters. Wij zouden veel wetten in ons land moeten aanpassen en wijzigen indien elke vereniging, gelukkig zijn het er hier maar drie, een plaats van ondervoorzitter in de raad van beheer zou vragen.

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Vraagt niemand meer het woord in de algemene beraadslaging ? Zo neen, dan verklaar ik ze voor gesloten en gaan wij over tot de behandeling van de artikelen van het ontwerp van wet.

Artikel één luidt :

Artikel 1. Artikel 6, 2°, van de wet van 8 augustus 1981 tot oprichting van het Nationaal Instituut voor oorlogsinvaliden, oud-strijders en oorlogsslachtoffers en van de Hoge Raad voor oorlogsinvaliden, oud-strijders en oorlogsslachtoffers, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 2° Twintig leden waarvan twee of drie vice-voorzitters.

Er is minstens één Nederlandstalige en één Franstalige vice-voorzitter. »

Article 1er. L'article 6, 2°, de la loi du 8 août 1981 portant création de l'Institut national des invalides de guerre, anciens combattants et victimes de guerre ainsi que du Conseil supérieur des invalides de guerre, anciens combattants et victimes de guerre, est remplacé par la disposition suivante :

« 2° De vingt membres dont deux ou trois vice-présidents.

Il y a au moins un vice-président d'expression néerlandaise et un vice-président d'expression française. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 2. Artikel 7, derde lid, van dezelfde wet, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De vice-voorzitters worden benoemd door de Koning uit de leden van de raad van beheer. De raad geeft advies over het aantal vice-voorzitters dat hij wenselijk acht en draagt kandidaten voor op een dubbeltal. »

Art. 2. L'article 7, alinéa 3, de la même loi, est remplacé par la disposition suivante :

« Les vice-présidents sont nommés par le Roi parmi les membres du conseil d'administration. Le conseil donne avis au sujet du nombre de vice-présidents qu'il souhaite et présente des candidats sur une liste double. »

— Aangenomen.

Adopté.

De Voorzitter. — Wij stemmen donderdag aanstaande over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Il sera procédé jeudi prochain au vote sur l'ensemble du projet de loi.

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN ARTIKEL 181 VAN DE WET VAN 8 AUGUSTUS 1980 BETREFFENDE DE BUDGETTAIRE VOORSTELLEN 1979-1980

Algemene beraadslaging
Beraadslaging over de artikelen en stemming over artikel 2

PROJET DE LOI MODIFIANT L'ARTICLE 181 DE LA LOI DU 8 AOUT 1980 RELATIVE AUX PROPOSITIONS BUDGETAIRES 1979-1980

Discussion générale
Discussion des articles et vote de l'article 2

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet tot wijziging van artikel 181 van de wet van 8 augustus 1980 betreffende de budgettaire voorstellen 1979-1980.

Nous abordons l'examen du projet de loi modifiant l'article 181 de la loi du 8 août 1980 relative aux propositions budgétaires 1979-1980.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de rapporteur.

De heer Février, rapporteur. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, uw commissie heeft 3 vergaderingen gewijd aan de bespreking van dit ontwerp.

De staatssecretaris voor Energie en voor Middenstand heeft herinnerd aan de antecedenten van artikel 181 van de wet van 8 augustus 1980. Zoals men weet, werd bij deze wet het monopolie van Distrigaz uitgebreid onder meer tot de invoer van aardgas. In diverse economische kringen werd gereageerd tegen de eventuele misbruiken waartoe een dergelijk monopolie zou kunnen leiden.

De staatssecretaris heeft er tevens op gewezen dat het ontwerp is ingegeven door het streven van de Commissie der Europese Gemeenschappen om terug te keren tot de toestand van vóór 1969 wat de nationale handelsmonopolies betreft. In het licht hiervan is de uitbreiding van het monopolie van Distrigaz aan de hand van de wet van 8 augustus 1980 een maatregel die indruist tegen het verdrag van de Europese Gemeenschappen.

Gebleken is dat Distrigaz alleen langs wettelijke weg kan worden teruggeplaatst in zijn monopolietoestand van vóór 1980 en met andere woorden het monopolie van de invoer en het monopolie van oliegassen verliest. Er moet evenwel worden op gewezen dat Distrigaz het monopolie behoudt inzake vervoer en ondergrondse opslag van aardgas.

De bespreking in commissie sloeg in hoofdzaak op het tweede lid van artikel 1 van het ontwerp. Deze tekst werd in het ontwerp ingevoegd in de Kamer op voorstel van een volksvertegenwoordiger. Hij beoogt de Ministerraad in staat te stellen het vervoer- en opslagmonopolie te doorbreken indien het monopolie op termijn de concurrentie zou vervalsen.

De staatssecretaris heeft in naam van de regering ter zake verklaard dat niet zal worden geraakt aan het feitelijk monopolie van Distrigaz zoals het bestond vóór 8 augustus 1981.

Ingevolge deze verklaring was een meerderheid van oordeel dat het bewuste lid ongewijzigd kan worden aangenomen.

Verscheidene amendementen werden ingediend; zij werden alle verworpen.

Uw commissie heeft het ontwerp aangenomen met 8 stemmen tegen 4. Ik nodig de Senaat uit zich hierbij aan te sluiten. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Geldolf.

De heer Geldolf. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, geachte collega's, het ontwerp dat voorligt en waarvan wij de discussie in de commissie zeer goed weergegeven vinden is het verslag van de heer Février, waarvoor wij hem feliciteren, neemt als pretext een brief van de heer Noterdaeme, die wij terugvinden op blz. 13 van de bijlage tot het verslag. Over die brief wordt op blz. 2 van het verslag, in de uiteenzetting van de staatssecretaris gezegd, dat men indruist tegen het verdrag van de Europese Gemeenschappen. Nadat men gevraagd heeft dat de brief *in extenso* zou worden gelezen — op blz. 3 — blijkt hieruit, zoals ook de staatssecretaris toegeeft: « De eerste spreker meent dat de brief niet toelaat te zeggen dat de EG gevraagd zouden hebben het vervoer- en opslagmonopolie van Distrigaz te beperken, hetgeen door de staatssecretaris niet wordt tegengesproken. »

Dan kom ik tot de brief in kwestie.

Ik wil eerst doen opmerken, dat de brief dateert van 11 december 1981. Dat is al een hele tijd geleden. Indien wij zo flagrant in contradictie zouden zijn met de regels van de EG, dan zou het wel sneller zijn gegaan.

De aanleiding was een schriftelijke parlementaire vraag van een lid en het feit dat de EG niet over bepaalde nadere gegevens beschikte. Dat vinden wij weergegeven in de eerste paragraaf van die brief. Dan volgen er allerlei interpretaties en in de derde laatste paragraaf op blz. 13 van de bijlage bij het verslag, lezen wij de volgende zin: « Het verlenen van het exclusief recht voor de invoer zou dus onverenigbaar kunnen zijn... » Dat is een zeer hypothetische zin. Verder schrijft men: « In het licht van wat voorafgaat, dringt de Commissie er bij de Belgische overheid op aan haar alle nodige informatie te verstrekken... » Er is nergens sprake van dat de wet moet worden gewijzigd.

Dan komt men tot de twee punten waarover men van mening is dat er iets moet kunnen worden veranderd.

Wij gaan akkoord met het eerste punt dat wordt weergegeven in de laatste paragraaf van blz. 13 van de bijlage bij het verslag dat luidt: « De exclusieve concessie voor de invoer betreft niet enkel de aardgassen maar ook de gassen bekomen uit natuurlijke grondstoffen. » U weet, mijnheer de staatssecretaris, dat de amendementen die wij hebben ingediend artikel 1 in zijn oorspronkelijke staat herstellen, op één uitzondering na. Die ene uitzondering is dat wij van mening zijn dat, wanneer in de petrochemische sector de ondernemingen door pijpleidingen onderling worden verbonden en derivaten van de ene eenheid naar de andere worden gevoerd, dit moeilijk kan ressorteren onder het monopolie van Distrigaz. En daarover gaat het hier. Dat is toch niet de kern van het probleem.

Op blz. 14 gaat het dan verder over « lopende overeenkomsten », die men graag zou inzien, waarborg ter dekking van de risico's opgelopen met betrekking tot de resultaten en de financiering der activiteiten en het verzoek van de Commissie om haar nadere gegevens te verstrekken. Die punten in kwestie verantwoorden geenszins de fundamentele wijziging in de wetgeving van Distrigaz. De wijziging die men voorstelt is eigenlijk een kanon gebruiken om een mug dood te schieten.

Ik wil er dan voorts op wijzen dat men er op een handige manier is in geslaagd het ontwerp zonder veel discussie door de Kamer van volksvertegenwoordigers te loodsen, en dit door een zeer eigenaardig maneuver.

Men heeft alle aandacht gericht op de mogelijke concurrentievervalsing. Men heeft echter onopgemerkt laten voorbijgaan dat men juist paragraaf 1, de belangrijkste van de hele wet, veranderde. Dit is niet fair. Ik heb de staatssecretaris in de commissie eraan herinnerd dat zelfs het gemeentebestuur van de kleinste gemeente in België voor het veranderen van de statuten van een onbelangrijke intercommunale op de volgende wijze tewerk gaat: in de linkerkolom wordt de oorspronkelijke tekst van de statuten afgedrukt en in de rechterkolom brengt men de gewenste veranderingen aan. Men kan dan paragraaf per paragraaf vergelijken. Bij dit wetsontwerp heeft men alleen de gewijzigde tekst van artikel 1 gegeven. Aldus is het aan velen ontsnapt dat men de invoer aan Distrigaz ontneemt, evenals de bovengrondse opslag en een reeks andere zaken. Wij willen deze punten dan ook door een amendement op het betreffende artikel terug invoeren.

De wijziging van paragraaf 1 van artikel 1 wordt bovendien niet gevraagd in de brief van de heer Noterdaeme. Ik daag de staatssecretaris uit het tegenovergestelde te bewijzen. Zelfs met een vergrootglas of met een verrekijker kan men hiervan niets bespeuren in de bewuste brief.

Dan zijn er nog enkele andere punten zoals de concurrentievervalsing. Hoe zou Distrigaz aan concurrentievervalsing kunnen doen? Lang geleden werd ik door de toenmalige minister van Economische Zaken, de heer Spinoy, aangeduid als afgevaardigde van de Staat in de raad van beheer van het nieuwe experiment van gemengde maatschappij dat Distrigaz zou worden. In de discussie over de bijzondere-machtenwet die net achter de rug is, hebben wij gevraagd wat er bedoeld wordt met een maatschappij waarin de Staat het overwicht heeft. Distrigaz is een dergelijke maatschappij. Op basis van mijn ervaring kan ik u garanderen dat wanneer de afgevaardigde-beheerder een vertegenwoordiger is van de privé-sector — en in mijn geval was dat toen iemand van de privé-gassector, de man is intussen overleden — de afgevaardigde van de Staat niet veel te vertellen heeft. In dat opzicht was het experiment waarbij ik betrokken was, heel interessant. Het was het begin van die vorm van gemengde economie die deze regering blijkbaar met alle middelen probeert af te breken.

Ik kom nu terug op de concurrentievervalsing. Twee belangrijke concurrenten van het aardgas zitten in de burcht zelf. In de raad van beheer van Distrigaz zijn vertegenwoordigd én de petroleumsector en de elektriciens. Hoe kan Distrigaz dan op dat terrein aan concurrentievervalsing doen? Deze twee bepalen immers mee de prijs en de voorwaarden.

Er is echter meer. U heeft hypothetisch gesproken van een firma die goedkoper aardgas zou kunnen krijgen, en u vroeg of die dat aardgas dan niet zou mogen kopen. Wij hebben u uitgedaagd hiervan een voorbeeld te geven. Wij vroegen u waar en onder welke omstandigheden zo'n firma goedkoper aardgas zou kunnen halen. U stond op het punt ons meer inlichtingen te geven, maar u heeft zich tenslotte toch ingehouden. U bent begonnen het voorbeeld van de NV Prayon te ontwikkelen, die volgens u goedkoper aardgas zou kunnen krijgen. En dan hebt u niets meer gezegd.

U kent nu ons standpunt inzake de concurrentievervalsing en het hypothetisch goedkoper leveren. Wij hebben ook vastgesteld — en dat vindt u terug op bladzijde 11 van het verslag — dat geen verantwoording wordt afgelegd voor de wijzigingen aangebracht aan de oorspronkelijke tekst.

Tot daar onze voornaamste opmerkingen. Wij hebben onze amendementen dus opnieuw ingediend. De goedkeuring van dit ontwerp alsmede een reeks andere maatregelen betekenen met behulp van de regeringspolitiek op middellange termijn de definitieve afbraak van Distrigaz. Wij dachten dat om een dergelijke planpolitiek te kunnen voeren in dit land, het voor de overheid meer dan ooit noodzakelijk was over een aantal instrumenten te kunnen beschikken. Tot die instrumenten behoorde tot nog toe ook Distrigaz. Als de regering de huidige toestand wenst te veranderen, dan kennen wij haar bedoelingen. De SP-fractie zal dit ontwerp in elk geval niet goedkeuren. *(Applaus op de socialistische banken.)*

M. le Président. — La parole est à M. de Wasseige.

M. de Wasseige. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, je dirai quelques mots dans cette introduction.

En fait, il s'agit, ici, de de supprimer la concession exclusive d'importation de gaz naturel dont dispose Distrigaz, sous le prétexte de respecter les règles de la Commission européenne.

En réalité, cette mesure entraîne des effets économiques importants, puisque Distrigaz a déjà conclu des contrats d'approvisionnement. Si l'on ouvre à des industries, en particulier à des multinationales et autres grandes entreprises, la possibilité de s'approvisionner directement à l'extérieur en gaz naturel, il est clair que Distrigaz perdra un certain nombre de clients industriels et se trouvera devant des excédents de gaz. Les prévisions des services de programmation de la Politique scientifique montrent déjà qu'à l'avenir les consommations de gaz iront en diminuant. Distrigaz aura à résoudre un problème supplémentaire d'écoulement de ses produits et des difficultés financières nouvelles sont à prévoir.

Il est extrêmement curieux que le gouvernement traite aujourd'hui Distrigaz comme une société commerciale pure, alors qu'en réalité, bien qu'il s'agisse d'une société anonyme, dans laquelle on compte 50 p.c. d'actions privées et 50 p.c. d'actions de l'Etat, Distrigaz est un service public et, à ce titre, a droit à un traitement différent de celui d'une société commerciale qui serait en concurrence avec d'autres. Ce service public assure l'approvisionnement en gaz naturel, non seulement du public, mais des entreprises et des activités industrielles.

Dès lors, il est clair que ce projet de loi ne permet pas uniquement de se mettre en règle avec la CEE — cela, c'est le prétexte — mais conduit à un véritable démantèlement de la notion de service public. Il ne présente aucun intérêt pour l'ensemble de l'économie. Au contraire, il risque de faire augmenter indûment et inutilement le prix du gaz pour les petites et moyennes entreprises qui restent obligatoirement liées à Distrigaz et pour toute la distribution publique qui sera dans la même situation, puisqu'elle n'aura pas d'autre possibilité de s'approvisionner.

Il nous est donc absolument impossible d'accepter ce projet de loi.

Nous avons cependant déposé des amendements, sur le seul point d'une mise en règle avec la CEE. Pour être en règle, on peut très bien, effectivement, supprimer la concession exclusive d'importation, à condition de préciser qu'il s'agit d'importations de gaz naturel en provenance des pays faisant partie de la Communauté européenne. Cela ne concerne absolument pas le gaz qui vient de pays tiers, pour lequel nous pouvons, tout en nous conformant aux règles de la CEE, maintenir une concession exclusive.

Pour nous, voilà ce qu'il faut penser de ce projet. Par la même occasion, j'ai défendu les amendements qui s'y rapportent. *(Applaudissements sur les bancs socialistes.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Tijl Declercq.

De heer T. Declercq. — Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, de staatssecretaris voor Energie weet dat ik hier sta om bevestiging te horen, expliciet in openbare vergadering en in naam van de regering, dat aan de monopoliesituatie van Distrigaz, zoals die bestond vóór de wet van 8 augustus 1980, niet zal worden geraakt.

Mijnheer de staatssecretaris, u hebt dit tot tweemaal toe bevestigd in de commissie en het werd genotuleerd op de bladzijden 5 en 12 van het verslag. Mijn vraag is geen bewijs van wantrouwen, maar wordt geïnspireerd door de zorg om alle misverstanden daaromtrent te voorkomen.

Zoals reeds gezegd in de commissie lijkt het ons vanzelfsprekend dat het monopolie inzake invoer, vervoer en opslag toegekend aan Distrigaz niet mag slaan op gassen afkomstig uit petroleumactiviteiten.

Op dit punt — en hier verschil ik duidelijk van mening met collega's die mij zijn voorafgegaan — diende de wet van 8 augustus 1980 inderdaad te worden aangepast.

Wat het aardgas betreft, moet erop worden gewezen dat het monopolie van het vervoer uit de landen van de EEG, waartegen de EEG-commissie bezwaar aantekende, in feite technisch het monopolie van de invoer insluit.

In de commissie voor de Economische Zaken werd er door de staatssecretaris op gewezen dat het begrip vervoer ook de inontvangstneming, *réception,* en de doorvoer, *transit,* insluit. Dit vindt men op bladzijde 11 van het verslag.

In tegenstelling met butaan en propaan die reeds vloeibaar worden aan enkele graden beneden 0 graden Celsius wordt methaangas, dit is aardgas, slechts vloeibaar aan −161 graden Celsius. Dit betekent concreet dat aardgas slechts kan worden vervoerd per speciale tanker, methaantanker, of per pijpleiding. Vervoer per tankwagen is daardoor uitgesloten. Dit zijn de technische redenen waarom de bezwaren van de EEG-Commissie ons eerder formalistisch lijken.

Wanneer wij dus akkoord gaan om te concluderen dat het monopolie van het vervoer toegekend aan Distrigaz in feite het monopolie van invoer insluit, dan moeten wij toch oog hebben voor de mogelijkheid dat Distrigaz onder druk zou worden gezet om een gedeelte van zijn vervoercapaciteit aan derden te verhuren, die aardgas zouden willen invoeren. Daar ligt voor mij het probleem.

Indien deze hypothese zich zou realiseren, dan zou die dubbel nadelig uitvallen voor degenen onder de verbruikers die niet anders kunnen dan zich bevoorraden langs Distrigaz. Wij bedoelen de kleinverbruikers, de huishoudelijke maar ook de industriële.

Op de eerste plaats zou Distrigaz, gezien de thans gecontracteerde hoeveelheden, en de omvang ervan vindt men uitvoerig beschreven in het verslag, op basis van de *take or pay*-clausule nog grotere overschotten tegen lagere prijzen moeten verkopen en dit verlies verhalen op de verplichte verbruikers, de kleine industriële en huishoudelijke verbruikers.

Tweede mogelijkheid : indien de verhuring van de transportcapaciteit zou gebeuren tegen een lagere vergoeding dan de kostprijs, dan zou een groter gedeelte van de vaste lasten van Distrigaz, meer bepaald deze betreffende de infrastructuur en de financiële lasten, moeten worden afgewenteld op de andere verbruikers. In beide hypothesen blijkt zonneklaar dat, indien men Distrigaz zou verplichten aan derden te verhuren, dit een grotere financiële last zou betekenen voor de uiteindelijke verbruiker.

Dit zijn trouwens de redenen die ons aanzetten om zo sterk aan te dringen op een hernieuwde verklaring, hier in openbare vergadering, van de staatssecretaris, namens de regering, dat het monopolie van Distrigaz, zoals het bestond vóór 8 augustus 1980, zal behouden blijven.

Vorige sprekers hebben er reeds op gewezen dat in de commissie uitvoerig van gedachten werd gewisseld over het begrip « concurrentievervalsing », dit ingevolge een amendement ingediend in de Kamer, dat luidt : « Voor zover deze exclusieve concessie op termijn de concurrentie zou vervalsen, kan bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit een afwijking worden toegestaan na advies van het Controlecomité voor gas en elektriciteit. » In de verantwoording lezen wij dat « op termijn » betekent « op blijvende wijze ».

Zonder afbreuk te willen doen aan de goede bedoelingen van onze eminente collega van de Kamer, die dit amendement heeft ingediend, lijkt het ons toch geen reële draagwijdte te hebben. Immers, de verkoopprijs van Distrigaz bestaat voor 90 pct. uit de inkoopprijs aan de grens en voor 10 pct. uit de kosten van Distrigaz, wat in het technisch jargon de « delta » wordt genoemd.

De prijs aan de grens moet voor elke verbruiker in België dezelfde zijn. Distrigaz zou enkel een onverantwoord gedeelte van de « delta » op de rug van de industriële verbruiker kunnen schuiven. Ik vermoed dat het deze hypothese is die de indiener van het amendement heeft geïnspireerd.

Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat dit een onbeduidende weerslag zou hebben op de prijs die de industrie betaalt. Bovendien mag men aannemen, dat de aanwezigheid in Distrigaz van beheerders van de Staat, die per definitie het algemeen belang vertegenwoordigen en de door de ervaring bewezen degelijkheid van de werking van het Controlecomité voor gas en elektriciteit, deze mogelijkheid zal uitsluiten.

Concurrentievervalsing kan ontstaan wanneer bepaalde landen sommige categorieën van gasverbruikers zouden subsidiëren, of de verliezen van de gasmaatschappijen met overheidsgelden zouden dekken. Ik verwijs in dit verband naar Frankrijk.

Een andere vorm van concurrentievervalsing bestaat erin dat men aan bepaalde economische sectoren, denken wij bijvoorbeeld aan de tuinbouw in Nederland, voordeliger prijzen zou aanbieden dan aan andere sectoren.

Deze twee voorbeelden tonen aan dat hier geen sprake is van concurrentievervalsing in hoofde van Distrigaz, doch wel in hoofde van externe krachten die zich situeren in het buitenland en die niet kunnen ongedaan worden gemaakt met het doorbreken van het monopolie van Distrigaz.

Hier komt nu de scheiding van de geesten ten aanzien van de vorige twee sprekers tot uiting.

Om de terugzending naar de Kamer te vermijden en aangezien de discussie in de commissie heeft uitgewezen, ook ingevolge de verklaring van de staatssecretaris — u weet dat ik hier in openbare zitting een nieuwe editie ervan verwacht —, dat het nieuwe tweede lid vrijwel

zonder voorwerp en dus zonder toepassing zal blijven, zullen wij de tekst goedkeuren zoals hij ons door de Kamer werd overgemaakt. Welteverstaan, dient de bespreking in de commissie en hier in openbare zitting voor ons een integrerend deel uit te maken van de interpretatie van deze gewijzigde tekst van artikel 181. Onder die voorwaarde zullen wij het ontwerp goedkeuren. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

M. le Président. — La parole est à M. Knoops, secrétaire d'Etat.

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — Monsieur le Président, chers collègues, le projet qui vous est présenté et qui vise à modifier l'article 181 de la loi du 8 août 1980 a pour objet de supprimer le monopole d'importation de Distrigaz, qui lui avait été donné, de façon excessive, semble-t-il, puisque l'ancien ministre des Affaires économiques se proposait de modifier l'article par voie de circulaire. C'était là une application avant la lettre et plutôt curieuse de pouvoirs spéciaux qu'il se serait arrogés.

Il est évident que le présent gouvernement n'a pas voulu suivre une telle voie mais, par contre, a présenté au Parlement un projet équilibré qui, à la fois, permettra à Distrigaz de continuer son activité...

M. Geldolf. — Vous avez d'abord essayé la méthode des pouvoirs spéciaux et c'est parce que le Conseil d'Etat n'a pas voulu vous suivre que vous avez déposé ce projet de loi.

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — ... et à notre pays d'obtenir — nous l'espérons du moins car, en la matière, rien n'est jamais assuré si tout n'est pas réalisé — de nouveaux investissements dans le domaine énergétique et dans les domaines gros consommateurs d'énergie; je pense ici notamment à la pétrochimie.

Ceci dit, je voudrais tout d'abord remercier M. Février pour son excellent rapport et regretter ensuite que M. Geldolf ne l'ait lu qu'en diagonale ou même n'en ait fait — et ce serait alors de façon volontaire — qu'une lecture sélective.

Il est, en effet, curieux que M. Geldolf reprenne la page 3 du rapport et oublie de lire la page 2, qui relate mon exposé de l'objet du présent projet.

Je maintiens ce qui est dit à la page 3 et ne conteste nullement que la CEE n'ait pas demandé la limitation du monopole de transport et de stockage de Distrigaz, puisque le présent projet ne vise pas ce domaine. J'y reviendrai d'ailleurs dans un instant, lors de ma réponse à M. Tijl Declercq, à qui j'avais déjà répondu en commission, ce qu'il a bien voulu reconnaître du haut de cette tribune.

Je renvoie l'honorable M. Geldolf à la lecture de la page 2 du rapport, qui reprend mon exposé introductif en commission. Il est regrettable que ce soit à la fin d'une discussion non seulement en commission, mais en séance publique, qu'on doive s'apercevoir qu'un honorable membre de l'opposition, qui se dit par ailleurs spécialiste des problèmes gaziers, n'ait même pas pris la peine de lire l'exposé introductif.

Que dit le rapport ?

« Le secrétaire d'Etat insiste sur le fait que si, par cette modification de la loi, Distrigaz en revient à la situation monopolistique d'avant 1980 » — c'est-à-dire, que Distrigaz perd le monopole d'importation et le monopole relatif aux gaz de pétrole — « Distrigaz conserve néanmoins le monopole qui était le sien avant 1980, étendu aux autres gaz que le néerlandais, c'est-à-dire un monopole de transport et de stockage souterrain qui lui assure en pratique la possibilité d'amortir tous les investissements qu'il a faits, notamment en ce qui concerne les conduites pour la distribution de gaz en Belgique. »

Le projet ne touche pas, c'est évident, au monopole de transport mais, au contraire, ajoute le stockage souterrain qui, n'en déplaise également à M. Geldolf, n'est pas prévu dans la loi de 1965.

M. Geldolf. — Ce que je n'ai jamais prétendu.

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — Il est un peu plus curieux que M. Geldolf n'ait même pas pris la peine de lire complètement la lettre de notre représentant permanent auprès des Communautés européennes. Ce dernier écrit, dans un langage diplomatique, quelque peu plus nuancé que celui de M. Geldolf et, je l'avouerai, que le mien...

M. Geldolf. — La diplomatie n'est pas votre fort, en effet.

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — ... mais il y a lieu d'être très clair; j'y ai veillé en commission et le ferai encore en séance publique, monsieur Geldolf. La vérité a ses droits. Vous me voyez dès lors contraint de donner lecture de la lettre de M. Noterdaeme, représentant permanent de la Belgique auprès des Communautés européennes. J'en relèverai deux paragraphes particulièrement importants, que vous trouverez d'ailleurs en page 13 du rapport. A la demande de la Commission européenne, cette lettre a été communiquée aux membres de votre commission; elle aurait donc dû être lue. Pourquoi fait-on semblant aujourd'hui qu'elle n'existe pas et que la Commission ne s'est pas préoccupée de la non-compatibilité de l'article 181 avec le traité ?

De heer Geldolf. — U stelt zich belachelijk aan !

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — Je cite : « Il s'agit de déterminer la compatibilité avec les dispositions du traité CEE de l'extension de la concession exclusive accordée à la société Distrigaz.

Bien que les Etats membres soient en droit, conformément à l'article 90, paragraphe premier, du traité CEE, d'accorder des droits exclusifs à des entreprises, il faut qu'une telle mesure soit conforme au traité CEE. Ainsi, suivant la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés européennes, l'article 37, paragraphe premier, du traité CEE doit être interprété en ce sens qu'à dater du 31 décembre 1969, tout monopole national à caractère commercial devait avoir été aménagé de façon à faire disparaître le droit d'importation exclusif à partir des autres Etats membres. » (Voir l'arrêt du 16 février 1976, rendu dans l'affaire 59/75, Manghera.)

Et notre ambassadeur continue : « En vertu du deuxième paragraphe de ce même article, les Etats membres s'abstiennent de toute mesure nouvelle contraire aux principes énoncés au paragraphe premier ou qui restreint la portée des articles relatifs à l'élimination des droits de douane et des restrictions quantitatives entre les Etats membres. L'octroi de la concession exclusive à la société Distrigaz paraît lui conférer sur le marché belge une position en matière de gaz naturel équivalente à celle d'un monopole national à caractère commercial au sens de l'article 37 du traité CEE.

L'octroi du droit exclusif à l'importation pourrait donc être incompatible avec les exigences de cet article, conformément à la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés européennes susmentionnée. »

M. Geldolf. — Pourrait !

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — « S'agissant d'une nouvelle mesure, elle serait interdite selon le paragraphe 2 de ce même article. »

Il m'apparaît donc que la cause est entendue.

Le présent projet supprime tout droit de Distrigaz au monopole en ce qui concerne les gaz de pétrole... Le ministre des Affaires économiques précédent a reconnu dans des lettres, que je tiens à votre disposition, qu'il s'agissait d'une erreur.

M. Geldolf. — Nous disons la même chose, mais vous n'écoutez pas.

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — Mais non, vous ne dites pas la même chose, monsieur Geldolf.

M. Geldolf. — Vous n'avez même pas lu mon amendement !

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — Nous allons arriver à votre amendement, mais je réponds d'abord à votre intervention à cette tribune.

Il est clair que le droit à l'importation exclusif est inadmissible aux yeux de la Communauté économique européenne. Et il n'entrait pas dans les intentions du présent gouvernement d'attendre...

M. Geldolf. — Ce n'est pas vrai !

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — ... d'attendre éventuellement une

condamnation de la Cour de Justice pour se mettre en règle avec le traité.

Ceci dit, vous avez reproché à la Chambre d'avoir examiné ce projet très rapidement.

M. Geldolf. — Je n'ai rien reproché à la Chambre. Je vous ai reproché la façon dont vous présentez les choses.

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — Je signale, monsieur Geldolf — et c'est repris dans le rapport de la Chambre, lequel n'a peut-être pas été lu non plus car on est en fin de session ! — que la commission de la Chambre a consacré trois séances à l'examen de ce projet. Elle l'a même amendé dans un sens qui ne vous convient pas puisqu'elle a été plus loin que le gouvernement. C'était son droit, comme c'est d'ailleurs le vôtre de présenter d'autres amendements. Mais, de grâce, qu'on ne vienne pas dire, surtout dans une autre assemblée, que l'examen de ce projet a été bâclé.

M. Geldolf. — Nous n'avons pas dit cela.

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — Vous avez dit : « sans trop de discussion ». En langage parlementaire, on sait ce que cela veut dire.

Ne croyez pas que je vais adopter la tactique du punching-ball ou de l'édredon. Vous avez le droit de porter des coups mais j'ai celui de les renvoyer et non pas seulement de les encaisser. Je suis habitué à votre forme de polémique, monsieur Geldolf; je l'ai connue en d'autres temps à la Chambre. J'entends répondre exactement sur le même ton avec, malheureusement pour vous, beaucoup de facilité.

Il semble que vous n'ayez même pas pris connaissance du dossier. En effet, il faut avoir du culot pour oser reprocher au gouvernement de ne pas avoir comparé le texte de l'article principal de ce projet — oserais-je dire l'article unique puisque le second concerne uniquement la mise en application ? — à l'article unique de la loi modifiée. C'est véritablement nous faire un mauvais procès d'intention.

Vous avez comparé ce texte à une modification de statut présentée dans une intercommunale. Si je n'avais pas répondu à cet argument en commission, c'est parce qu'il me paraissait vraiment dérisoire. Je constate aujourd'hui que, si dérisoire qu'il soit, vous le reprenez en séance publique. Si vous le désirez absolument, je demanderai à un membre de mon cabinet de bien vouloir comparer ces deux textes pour cet après-midi; cela ne lui prendra pas plus de dix minutes. Mais notez que cela a été fait automatiquement par tout membre qui a examiné ce projet de loi.

Venons-en au paragraphe 2, qui concerne la possibilité de fausser, à terme, la concurrence.

Ce paragraphe résulte d'une initiative parlementaire, à savoir d'un amendement présenté à la Chambre et adopté par sa majorité. En fait, cet amendement prévoit une hypothèse que, personnellement, je n'avais pas voulu envisager, celle d'un certain comportement de Distrigaz en raison des concessions exclusives que cette société possédera après la mise en exécution du présent projet. Il s'agit précisément de l'hypothèse dans laquelle Distrigaz abuse de la position de façon à fausser la concurrence pendant un temps relativement long, puisqu'on dit « à terme ». Dans le cas d'un tel comportement que, personnellement, je ne veux pas envisager et qui serait contraire à l'intérêt général, il est évident que des mesures devraient être prises.

Elles le seraient sans doute de manière directe en vertu des droits accordés à l'Etat en qualité d'actionnaire, à 50 p.c., de Distrigaz. S'il n'en était pas ainsi, le Conseil des ministres serait amené à les prendre après avoir pris l'avis du Comité de contrôle du gaz et de l'électricité. Vous constaterez que toutes les précautions ont donc bien été prises à ce niveau.

Il faut néanmoins reconnaître que, lorsqu'il y a concession exclusive ou monopole, nécessairement, il se présente toujours des difficultés sur le plan de la concurrence. Je renvois les membres de la Haute Assemblée qui n'en seraient pas convaincus aux écrits de nombreux auteurs, qu'ils soient catalogués de droite ou de gauche; en fait, un monopole est ce qu'il est, qu'il soit exercé par une société privée ou par une entreprise publique. Il présente toujours certains inconvénients auxquels il convient de remédier.

M. de Wasseige, actuellement excusé parce que retenu en commission, s'est inquiété de la perte possible, pour Distrigaz, de clients industriels. Il a notamment cité, à ce propos, les multinationales.

Je crois avoir déjà répondu à cette crainte exprimée en commission; je répète qu'elle est le résultat d'un mauvaise perspective. En effet, M. de Wasseige croit peut-être encore que nous sommes isolés sur le plan énergétique et que, dès lors, les entreprises, quels que soient le prix et le marché, consommeront une quantité déterminée d'énergie.

L'histoire récente démontre que cette vue est complètement fausse. En effet, si aujourd'hui la consommation de gaz a sensiblement baissé, c'est dû, certes, à des difficultés conjoncturelles mais aussi, et même principalement, au prix actuel du gaz comparé à celui des autres produits énergétiques. Alors que le gaz était particulièrement compétitif jusqu'en 1980, il est actuellement plus cher que d'autres sources d'énergie, ce qui a entraîné, dans le chef des entreprises industrielles, un relatif abandon.

En ce qui concerne les multinationales, elles peuvent agir avec plus de souplesse encore. En effet, si dans notre pays, nous ne parvenions pas à les approvisionner à un prix internationalement compétitif, elles pourraient envisager de déplacer certaines de leurs activités ou de développer l'une de leurs divisions dans un autre pays.

Je confirme à M. Declercq, comme je l'ai fait en commission, que la concession exclusive ou le « monopole » — ce dernier mot peut avoir une connotation péjorative — dont bénéficiait Distrigaz avant 1980, en vertu de la loi de 1965, n'est pas modifiée; elle est plutôt élargie. Elle l'est tout d'abord parce que la loi de 1965 ne portait que sur le gaz hollandais alors qu'elle visera maintenant tous les gaz naturels, et ensuite parce qu'elle ignorait le problème du stockage souterrain, qui s'est fort développé ultérieurement et qui est traité dans le présent projet. Ne perdons pas de vue qu'en 1965, nous en étions aux premiers balbutiements en matière d'utilisation de gaz naturel.

Je confirme que le transit comprend à la fois le transport d'un fournisseur extérieur au pays vers un client également étranger et la réception par Distrigaz. En cas d'importation directe par un utilisateur de gaz, il est évident qu'il n'y a pas de réception par Distrigaz.

Je demande donc aux membres de cette assemblée de bien vouloir rejeter les amendements présentés en séance publique — ils ont d'ailleurs déjà été rejetés en commission — et d'approuver ce projet, ce qui permettra à Distrigaz de poursuivre son activité tout en corrigeant les erreurs de la loi du 8 août 1980, ce qui nous mettra en règle avec les prescriptions du traité de Rome créant la Communauté économique européenne. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Geldolf.

De heer Geldolf. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, geachte collega's, ik zal zeer kalm antwoorden op de nochtans zeer speciale stijl van de staatssecretaris. Hij maakt nogal gemakkelijke insinuaties, zeggende dat de mensen hun teksten niet goed lezen, hun dossiers niet kennen en dergelijke. Wij zijn dit van hem gewend en ik zal dan ook niet repliceren. Het *punching-ball*effect reserveer ik voor het laatst.

Ik merk op dat de brief, waarvan sprake, geen brief van de EG is. Het gaat niet om een beslissing van de EG, van het Gerechtshof, of wat dan ook. Als de staatssecretaris zegt dat wij ons niet kunnen blootstellen aan de gevolgen van het niet-opvolgen van deze aanwijzingen, baseert hij zich slechts op hypothesen.

Het was niet nodig lezing te geven van die brief in zijn geheel. Ik heb hier alleen gelezen die paragrafen die meer in het bijzonder op het hypothetisch karakter wijzen : « ... zou de nodige informatie ... » en dergelijke zaken meer. Dan zou men kunnen verwijzen naar een arrest van 31 december 1969. Distrigaz bestond toen echter al in die vorm. De staatssecretaris doet net alsof men bij de oprichting van de maatschappij het bestaan van dit arrest niet kende en dit ook al die tijd nooit heeft ontdekt tot het ogenblik waarop een parlementaire vraag werd gesteld, op 11 december 1982. Dan eerst vond men het nodig heel die zaak in beweging te brengen.

De staatssecretaris heeft niet geantwoord op mijn argumenten dat wat er gezegd wordt in de punten 1 en 2 een dergelijke grondige wijziging niet noodzaakt. Onder meer vraagt men niet dat de invoer niet meer mogelijk zou zijn. Om collega Tijl Declercq een plezier te doen, heeft de staatssecretaris wat men in het Frans noemt *un exercice sur la corde raide* uitgevoerd, die niemand kon volgen, want hij heeft terzelfder tijd wit en zwart gezegd.

De staatssecretaris heeft mij beschuldigd te hebben gezegd dat men in de Kamer geen aandacht heeft geschonken aan deze zaak, maar ik heb dit helemaal niet gezegd. De staatssecretaris goochelt met teksten die hij blijkbaar niet goed gelezen heeft. Ik heb het project van artikel 1, document 495, nr. 1, goed bestudeerd. Mijn verwijt is vooral, dat men de discussie heeft afgeleid naar de paragraaf : « ... voor zover deze exclusieve concessie op termijn de concurrentie zou vervalsen, kan bij een in Ministerraad voorgelegd koninklijk besluit ... ». Daar is men dieper op ingegaan, maar men is voorbijgegaan, omdat de staatssecretaris het debat op deze manier heeft ingeleid, aan het eerste

punt: « De vennootschap Distrigaz heeft de exclusieve concessie in België voor de ondergrondse opslag en het vervoer van aardgas. » De wijziging van dit zinnetje heeft men niet gemotiveerd, en nochtans is ze van kapitaal belang; vooral wat er niet meer in staat, is belangrijk. Men heeft een schijndebat gevoerd door de aandacht te vestigen op concurrentievervalsing, terwijl de grond van het debat werd genegeerd, namelijk dat het essentiële van de eerste paragraaf, de monopoliepositie van Distrigaz, gewijzigd werd.

Nu kom ik tot het *punching-ball*effect. Ik heb nooit beweerd en zal dit ook nooit doen, dat ik een specialist ben inzake aangelegenheden die het gas betreffen. Ik heb enkel gezegd dat ik het in die periode een interessant experiment vond om als afgevaardigde van de Staat in een gemengde maatschappij de zaken mee te maken.

Dat is alles wat ik heb gezegd. Ik weet, mijnheer de minister, waarom u onaangename herinneringen hebt aan zekere debatten in de Kamer van volksvertegenwoordigers in verband met Distrigaz. Ik zal ze nog maar eens herhalen opdat akte zou worden genomen van het door u uitgelokte *punching-ball*effect.

U was pas staatssecretaris, de minister van Economische Zaken was ziek, de Eerste minister zou antwoorden, maar was verhinderd, en wij waren toen nog met enkele Kamerleden in het halfrond onder wie de meesten socialisten waren. U voelde zich wat onwennig. U trachtte ons te vleien, maar slaagde er niet in. U moest antwoorden wat Distrigaz betrof. U kon het niet en verklaarde het volgende: « Distrigaz, c'est la société qui distribue le gaz », tot grote hilariteit van de vergadering. Hierop heeft de voorzitter van die assemblée, de heer Dequae, u op de schouder getikt en gezegd: « Monsieur le secrétaire d'Etat, un ministre est censé pouvoir répondre. » Dit wat het *punching-ball*-effect betreft. *(Applaus op de socialistische banken.)*

M. le Président. — La parole est à M. Knoops, secrétaire d'Etat.

M. Knoops, secrétaire d'Etat à l'Energie, adjoint au ministre des Affaires économiques, et secrétaire d'Etat aux Classes moyennes, adjoint au ministre des Classes moyennes. — Monsieur le Président, je constate que, pas plus en séance publique qu'en commission, M. Geldolf n'a le sens de l'humour, car il ne replace pas du tout cette boutade dans le contexte adéquat.

Non seulement, M. Geldolf ne lit pas, mais encore il n'écoute pas. Il vient, en effet, de parler d'un arrêté de 1969 alors que j'ai relu, à cette tribune, la lettre de notre ambassadeur, document dont M. Geldolf nous a pourtant dit avoir pris connaissance à trois reprises, et qui parle d'un arrêt de 1976.

Certes, cette mesure survient bien après la loi de 1965, mais je ne fais pas d'exercice de trapèze. Je répète à M. Geldolf ce que j'ai dit à M. Declercq — et ma réponse l'avait satisfait — et je constate que maintenant, cela ne le contente plus. Comprenne qui pourra!

Je le répète, le présent projet ne modifie pas les droits de concession exclusive de Distrigaz tels qu'ils lui sont accordés par la loi de 1965, en ce sens qu'il ne diminue pas ces droits mais qu'il les élargit aux autres gaz naturels, *bis repetita placent,* monsieur Geldolf, aux autres gaz naturels.

Je n'ai pas relevé toutes vos erreurs, mais puisque vous tenez à l'effet punching-ball, je voudrais souligner l'une d'entre elles.

Vous avez dit — il est possible que cette société ait un mauvais effet sur certains représentants de l'Etat — que Distrigaz avait un droit de stockage illimité en vertu de la loi de 1965. En fait, elle n'a aucune concession exclusive de stockage. Par ce projet, nous lui accordons simplement cette concession exclusive pour le stockage souterrain.

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Vraagt niemand meer het woord in de algemene beraadslaging? Zo neen, dan verklaar ik ze voor gesloten.

Je signale que des amendements signés par moins de trois membres, ont été présentés à différents articles du projet de loi en discussion.

Ik deel u mee dat amendementen ondertekend door minder dan drie leden, zijn ingediend op verschillende artikelen van het in behandeling zijnde ontwerp van wet.

Puis-je considérer que ces amendements sont appuyés.

Mag ik aannemen dat deze amendementen gesteund worden? *(Talrijke leden staan op.)*

Aangezien deze amendementen reglementair gesteund worden, maken ze deel uit van de bespreking.

Ces amendements étant régulièrement appuyés, ils feront partie de la discussion.

L'article premier est ainsi rédigé:

Artikel 1. Het eerste lid van artikel 181 van de wet van 8 augustus 1980 betreffende de budgettaire voorstellen 1979-1980 wordt vervangen door de volgende bepaling:

« De Vennootschap Distrigaz heeft de exclusieve concessie in België voor de ondergrondse opslag en het vervoer van aardgas.

Voor zover deze exclusieve concessie op termijn de concurrentie zou vervalsen, kan bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit een afwijking worden toegestaan, na advies van het Controlecomité voor Gas en Elektriciteit.

Onder aardgasvervoer moet worden verstaan het vervoer van gas zoals bepaald in de artikelen 1 en 2 van de wet van 12 avril 1965 betreffende het vervoer van gasachtige produkten en andere door middel van leidingen.

Onder aardgas moet worden verstaan, gasvormige brandbare produkten van ondergrondse oorsprong hoofdzakelijk uit methaan samengesteld met uitzondering van mijngas.

Onder ondergrondse opslag van aardgas dient te worden verstaan het opslaan van aardgas in ondergrondse bergruimten in situ aangelegd, hetzij in een reservoirgesteente, hetzij in een natuurlijke of kunstmatige holte, waarvan de afscherming tegenover de omgeving hoofdzakelijk bestaat uit hetzelfde materiaal als de omgeving zelf. »

Article 1er. L'alinéa premier de l'article 181 de la loi du 8 août 1980 relative aux propositions budgétaires 1979-1980 est remplacé par la disposition suivante:

« La Société Distrigaz a la concession exclusive en Belgique du stockage souterrain et du transport de gaz naturel.

S'il apparaît que cette concession exclusive fausse à terme la concurrence, le Roi peut, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, accorder une dérogation, après avis du Comité de contrôle du gaz et de l'électricité.

Il faut entendre par transport de gaz naturel, le transport de gaz tel que défini aux articles 1er et 2 de la loi du 12 avril 1965 relative aux transports de produits gazeux et autres par canalisations.

Il faut entendre par gaz naturel, les produits combustibles gazeux d'origine souterraine constitués essentiellement de méthane, à l'exception du grisou.

Il faut entendre par stockage souterrain de gaz naturel, l'emmagasinage du gaz naturel dans des sites-réservoirs souterrains aménagés, soit dans une roche-magasin, soit dans une cavité naturelle ou artificielle, dont « l'enveloppe de protection » envers l'environnement est essentiellement constituée par le même matériau que l'environnement propre. »

M. de Wasseige présente les amendements que voici:

Remplacer cet article par le texte suivant:

« L'alinéa premier de l'article 181 de la loi du 8 août 1980 relative aux propositions budgétaires 1979-1980 est remplacé par la disposition suivante:

La Société Distrigaz a la concession exclusive en Belgique de l'importation en provenance de pays non membres des Communautés européennes, de la réception, du transit, et du transport et du stockage des gaz naturels.

Il faut entendre par gaz naturel, les produits combustibles gazeux d'origine souterraine, constitués essentiellement de méthane, à l'exception des gaz naturels communément appelés « grisou », extraits des mines de charbon.

Il faut entendre par transport, le transport de gaz tel qu'il est défini aux articles 1er et 2 de la loi du 12 avril 1965 relative aux transports de produits gazeux et autres par canalisation. »

Subsidiairement

Dans le texte de l'article 181 proposé par cet article supprimer le deuxième alinéa (« S'il apparaît que... »).

Dit artikel te vervangen als volgt:

« Het eerste lid van artikel 181 van de wet van 8 augustus 1980 betreffende de budgettaire voorstellen 1979-1980 wordt vervangen als volgt:

De Vennootschap Distrigaz is exclusief concessiehouder in België, voor de inontvangstneming, de doorvoer, het vervoer en de opslag van aardgas ingevoerd uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschappen.

Onder aardgas moet worden verstaan, gasvormige brandstoffen uit de ondergrond die hoofdzakelijk uit methaan bestaan, met uitzonde-

ring van aardgas gewoonlijk « mijngas » geheten, dat uit steenkolenmijnen wordt gewonnen.

Onder vervoer moet worden verstaan, het vervoer van gas zoals bepaald in de artikelen 1 en 2 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige en andere produkten door middel van leidingen. »

Subsidiair

Het tweede lid van artikel 181 voorgesteld door hetzelfde artikel te doen vervallen.

M. de Wasseige a déjà justifié ses amendements lors de son intervention dans la discussion générale.

De heer Geldolf stelt volgende amendementen voor :

A. Het eerste lid van artikel 181, voorgesteld door dit artikel, te vervangen als volgt :

« De vennootschap Distrigaz heeft de exclusieve concessie in België voor de invoer, de doorvoer, het vervoer en de opslag van aardgas. »

B. Het tweede lid van artikel 181, voorgesteld door hetzelfde artikel, te schrappen.

C. Het laatste lid van dit artikel te doen vervallen.

A. Remplacer le premier alinéa de l'article 181 proposé par cet article, par la disposition suivante :

« La société Distrigaz a la concession exclusive en Belgique de l'importation, du transit, du transport et du stockage des gaz naturels. »

B. Supprimer le deuxième alinéa de l'article 181 proposé par le même article.

C. Supprimer le dernier alinéa de cet article.

Het woord is aan de heer Geldolf.

De heer Geldolf. — Mijnheer de Voorzitter, het amendement van de heer de Wasseige heeft betrekking op artikel 1 in zijn geheel. Mijn eerste amendement heeft slechts betrekking op de eerste alinea van dit artikel. In de commissie werd eerst mijn amendement behandeld om moeilijkheden te voorkomen. Een deel van het subsidiair amendement van de heer de Wasseige is trouwens identiek met mijn amendement B.

De Voorzitter. — Normalerwijs worden inderdaad de amendementen met de verste strekking het eerst behandeld. Uw amendement B, mijnheer Geldolf, en het subsidiair amendement van de heer de Wasseige zijn identiek.

In uw amendement C stelt u voor het laatste lid van artikel 1 te schrappen.

De heer Geldolf. — Mijnheer de Voorzitter, met betrekking tot de eerste alinea van artikel 1 strekt mijn amendement verder dan dit van de heer de Wasseige. Het amendement van de heer de Wasseige is beperkt tot de landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap terwijl ik voorstel om de tekst van het ontwerp in zijn oorspronkelijke vorm te herstellen op één uitzondering na, te weten het transport van gassen in de petrochemische sector.

Voor het overige verwijs ik naar de verantwoording van mijn amendementen.

De Voorzitter. — Dat heeft ook de heer Wasseige gedaan tenzij de heer Paque daar, namens de heer de Wasseige, nog iets wenst aan toe te voegen. *(Ontkenning.)*

Uw tweede amendement, mijnheer Geldolf, luidt hetzelfde als het subsidiair amendement van de heer de Wasseige.

Wat moet er met uw derde amendement gebeuren ?

De heer Geldolf. — Mijnheer de Voorzitter, mijn derde amendement handhaaf ik voorlopig.

Mocht mijn eerste amendement worden verworpen, dan trek ik vanzelfsprekend mijn derde amendement in.

De Voorzitter. — De stemming over artikel 1 en de daarop ingediende amendementen wordt aangehouden.

Le vote sur l'article 1er et sur les amendements qui s'y rattachent est réservé.

Artikel 2 luidt :

Art. 2. Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 2. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge.*

— Aangenomen.

Adopté.

De Voorzitter. — Dames en heren, wij stemmen donderdag over artikel 1, over de daarop ingediende amendementen en over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Il sera procédé jeudi au vote sur l'article premier, sur les amendements qui s'y rattachent et sur l'ensemble du projet de loi.

PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 29 MARS 1958 RELATIVE A LA PROTECTION DE LA POPULATION CONTRE LES DANGERS RESULTANT DES RADIATIONS IONISANTES

Discussion générale

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 29 MAART 1958 BETREFFENDE DE BESCHERMING VAN DE BEVOLKING TEGEN DE UIT IONISERENDE STRALINGEN VOORTSPRUITENDE GEVAREN

Algemene beraadslaging

M. le Président. — Nous abordons l'examen du projet de loi modifiant la loi du 29 mars 1958 relative à la protection de la population contre les dangers résultants des radiations ionisantes.

Wij vatten de beraadslaging aan over het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 29 maart 1958 betreffende de bescherming van de bevolking tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

La parole est à M. Paque.

M. Sondag. — Avant le rapporteur, monsieur le Président ?

M. le Président. — M. Paque l'a demandé, monsieur Sondag.

M. Paque. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, j'ai demandé la parole avant le rapporteur pour les raisons que je vais exposer.

Tout d'abord, je ne voudrais pas que le président de la commission, M. Cuvelier, prît ombrage de mes remarques, car sa commission a bien travaillé. Par ailleurs, je tiens à féliciter le rapporteur, M. Sondag, pour son rapport. Mais en tant que municipaliste, j'estime que ce projet, très important pour assurer la sécurité de la population, aurait également dû être soumis, au préalable, à la commission de l'Intérieur, voire aux deux commissions réunies.

L'article 1er dispose, en effet, qu'au premier alinéa, les mots « à l'exclusion de l'autorité communale » sont insérés entre les mots « Le Roi » et les mots « est autorisé ». Ce même membre de phrase est également inséré au 1° et au 4° de l'article 2.

Suivant le rapport de M. Sondag, il apparaît que cette modification de la loi du 29 mars 1958 a été décidée à la suite de l'arrêté édicté en 1982 par le bourgmestre de Bruges en vue d'interdire le transit de déchets à faible radioactivité par le port de Zeebrugge. Une péripétie politique ne peut servir de prétexte pour modifier radicalement une loi.

Tout récemment, un accident grave, le renversement sur la voie publique de produits dangereux transportés par un camion, est survenu à Huy et a fait plusieurs victimes.

Il appartient, en toute logique, à l'autorité communale de la ville de Huy à prendre les mesures adéquates pour assurer la sécurité de la population.

Ne pourrions-nous donc suspendre la discussion de ce projet de loi pour le soumettre à la commission de l'Intérieur, afin que la sécurité de la population, qui est du ressort de l'autorité communale, soit assurée ?

De Voorzitter. — Het woord is aan staatssecretaris Aerts.

De heer Aerts, staatssecretaris voor Volksgezondheid en Leefmilieu, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, ik begrijp de opmerking van de heer Paque. Ik dring er echter op aan dat wij eerst het verslag van de rapporteur zouden horen. Dan heeft de heer Paque onmiddellijk een antwoord op zijn vragen.

Wij hebben de bevoegdheden helemaal niet gewijzigd, maar ze alleen duidelijker omschreven. De materie die hij aanhaalt blijft uiteraard ressorteren onder de burgemeester, zij het op grond van een decreet van Napoleon. Aan die bevoegdheid raakt het huidige ontwerp niet. Wij zullen daar straks wat meer uitleg over geven.

Ik meen dat het overbodig is dit ontwerp naar de commissie voor de Binnenlandse Aangelegenheden te verwijzen.

M. le Président. — La parole est à M. Paque.

M. Paque. — Monsieur le Président, je suis d'accord de poursuivre la discussion de ce projet de loi, mais je maintiens, et je reviendrai sur ma proposition, qu'il devrait faire l'objet d'un examen en commission de l'Intérieur.

Il apparaît, en effet, que vous enlevez une compétence importante à l'autorité communale. Il est indéniable, et l'exemple de Huy que j'ai cité tout à l'heure, en est la preuve, que l'autorité communale doit pouvoir prendre les mesures qui s'imposent, et vous lui enlevez cette possibilité.

M. Aerts, secrétaire d'Etat à la Santé publique et à l'Environnement, adjoint au ministre des Affaires sociales. — Il n'y a rien de changé.

M. Paque. — Monsieur le Président, je suis, je le répète, d'accord pour continuer le débat.

M. le Président. — Il est difficile, monsieur Paque, d'entamer le débat après votre demande de renvoi en commission de l'Intérieur.

Comme nous devons tout de même voter demain après-midi sur la prise en considération de demandes de naturalisation, il serait préférable que vous reposiez votre question et développiez alors vos arguments, le secrétaire d'Etat et, éventuellement, le rapporteur, pourraient aussi faire valoir les leurs. Il appartiendrait, à ce moment, au Sénat de prendre la décision soit de renvoyer le projet à une réunion spéciale de la commission avec rapport oral, de façon qu'on puisse encore le discuter en séance publique avant les vacances, soit d'en poursuivre immédiatement l'examen.

A mon avis, entamer maintenant le débat serait du temps perdu.

Le 2° de l'article 25 de notre règlement vous autorise, en effet, monsieur Paque, à demander l'interruption du débat et le renvoi en commission. Il appartient au Sénat d'en décider.

La parole est au rapporteur.

M. Sondag, rapporteur. — Monsieur le Président, il me semble que le Sénat, avant de décider du renvoi éventuel à une autre commission, devrait être éclairé, même au-delà du rapport écrit, par un échange de vues que nous pourrions avoir maintenant, après le rapport introductif. Eventuellement, si le renvoi en commission de l'Intérieur, que je ne crois pas indispensable, s'avérait nécessaire, il me paraîtrait logique d'en décider alors.

M. le Président. — La parole est à M. Aerts, secrétaire d'Etat.

M. Aerts, secrétaire d'Etat à la Santé publique et à l'Environnement, adjoint au ministre des Affaires sociales. — Monsieur le Président, je dois souscrire aux propos du rapporteur, car j'ai l'intime conviction d'être à même de convaincre M. Paque que sa demande de renvoi en commission de l'Intérieur est absolument inutile et superflue. En effet, nous ne touchons en rien, en fin de compte, aux compétences du collège et du conseil communal, mais nous demandons uniquement qu'ils appliquent la loi.

M. le Président. — Maintenez-vous votre demande de renvoi en commission de l'Intérieur, monsieur Paque ?

M. Paque. — Oui, monsieur le Président.

M. le Président. — M. Paque maintenant sa demande, il ne nous reste qu'à reporter la décision à demain après-midi, et le Sénat se prononcera après avoir entendu les arguments aussi bien de M. Paque que du secrétaire d'Etat et, éventuellement, du rapporteur.

VOORSTEL VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 14 JULI 1971 BETREFFENDE DE HANDELSPRAKTIJKEN

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

PROPOSITION DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 14 JUILLET 1971 SUR LES PRATIQUES DU COMMERCE

Discussion générale et vote des articles

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het voorstel van wet tot wijziging van de wet van 14 juli 1971 betreffende de handelspraktijken.

Nous abordons l'examen de la proposition de loi modifiant la loi du 14 juillet 1971 sur les pratiques du commerce.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de heer De Cooman.

De heer De Cooman. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het wetsvoorstel dat wij vandaag in deze Hoge Vergadering bespreken is reeds een stap in de goede richting van de grondige wijziging van het geheel van de wet van 14 juli 1971 betreffende de handelspraktijken.

De wijziging in de derde paragraaf van artikel 2 zoals voorgesteld door collega Peeters, werd in de commissie in samenspraak met collega Peeters, collega Van den Broeck en mezelf geamendeerd. Wij wilden dit artikel zo duidelijk mogelijk maken en tot een uniforme prijsaanduiding komen met inbegrip van BTW en diensten. Aldus, wilden wij voorkomen dat de verbruiker door onvolledige prijsaanduiding zou kunnen worden misleid.

Collega Gijs en ikzelf hebben op 10 juni 1982 een wetsvoorstel ingediend tot wijziging van de wet op de handelspraktijken, waarin in artikel 1 ook in de wijziging van artikel 2 van het ontwerp is voorzien. Ons wetsvoorstel is veel verstrekkender. Vermits de minister in de commissie heeft medegedeeld dat een wetsontwerp tot wijziging van de wet van 14 juli 1971 na het reces in de Senaat zal worden ingediend, hebben wij in de commissie besloten dat wij tot 15 november zullen wachten om samen met het wetsontwerp ons wetsvoorstel te bespreken.

Wij zijn van mening dat de wet van 14 juli 1971 ten gronde moet worden gewijzigd. Reeds sedert 1976 circuleert er een voorontwerp waarover zowel aan de Hoge Raad voor de Middenstand als aan de Raad voor Verbruikers advies werd gevraagd.

De fundamentele wijzigingen die wij voorstellen houden vooral verband met de verkoop tegen verlies, de verkoop tegen verminderde prijzen en de gezamenlijke prijsaanbiedingen tegen een globale prijs. Met de huidige wet kan men dit op ieder ogenblik verkopen tegen verminderde prijzen, maar dan onder een andere benaming. Men kan ook de verbruiker door allerlei prijsmisleidende aanduidingen en verkeerde voorlichtingen tot kopen overhalen en men kan eveneens de uitverkoop als promotioneel middel gebruiken. Met de huidige wet kan men alle wegen op die misleidend zijn zowel voor de detailhandelaars als voor de verbruikers.

Wij wachten dan ook op het wetsontwerp om de wet op de handelspraktijken in een voor ieder goede vorm te gieten, waardoor al deze discriminaties tegenover de textiel- en lederdetailhandelaars bijvoorbeeld en alle misleidende praktijken die nu toegelaten zijn, zouden worden uitgeroeid. Door dit wetsontwerp zou er ook een einde moeten worden gemaakt aan de misleidende publiciteit die vandaag overal woedt.

Wij hopen dat de minister rekening zal houden met onze opmerkingen ter zake. Onze fractie zal dan ook dit voorstel van wet goedkeuren. *(Applaus op verschillende banken.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Paul Peeters.

De heer P. Peeters. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, mijn voorstel van wet tot wijziging van de wet van 14 juli 1971 betreffende de handelspraktijken, opgenomen onder nr. 262, 1-2, strekt ertoe in ons land de verplichting op te leggen aan de verbruikers een verkoopprijs aan te rekenen waarbij de belasting over de toegevoegde waarde en alle taksen en diensten inbegrepen zijn, en dit voor alle daden van koophandel, dus zowel voor goederenverhandeling als voor diensten.

Ik heb dit voorstel reeds in 1974 in de Kamer van volksvertegenwoordigers ingediend. De uitvaardiging van zulkdanige wet is immers het verlangen van de volledige middenstand. Door de wijze waarop de verkoopprijzen worden aangekondigd, geafficheerd, in tarieven opgenomen, enzovoort, wordt thans heel wat oneerlijke concurrentie gecreëerd. In alle ons omliggende landen is het systeem dat wij voor-

stellen sinds jaren van kracht. Het komt de verbruiker en de middenstander ten goede. Derhalve zijn wij de mening toegedaan dat een snelle uitvaardiging door iedereen zal worden toegejuicht.

Zoals blijkt uit het zeer degelijke verslag van de heer Capoen — waarvoor ik hem van harte dank —, heeft de commissie voor Economische Aangelegenheden, na amendering en een goede samenwerking met de commissiecollega's, dit voorstel van wet unaniem goedgekeurd. Ik ben er zeker van dat ook de Senaat dit voorstel unaniem zal willen aannemen en dank alle collega's hiervoor reeds vooral. *(Applaus op sommige banken.)*

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles de la proposition de loi.

Vraagt niemand meer het woord in de algemene beraadslaging? Zo neen, dan verklaar ik ze voor gesloten en gaan wij over tot de behandeling van de artikelen van het voorstel van wet.

Il conviendra sans doute au Sénat de prendre comme base de la discussion le texte proposé par la commission?

Ik stel de Senaat voor de tekst aangenomen door de commissie als basis te nemen voor de bespreking. *(Instemming.)*

Il en est ainsi décidé.

Aldus is beslist.

L'article premier est ainsi rédigé :

Artikel 1. Artikel 2, § 3, van de wet van 14 juli 1971 betreffende de handelspraktijken wordt vervangen als volgt :

« De aangeduide prijs of het tarief moet de door de verbruiker te betalen eindprijs of het eindtarief zijn, waarin BTW, alle taksen alsook de kosten van al de diensten die moeten betaald worden in supplement door de verbruiker begrepen zijn. »

Article 1er. L'article 2, § 3, de la loi du 14 juillet 1971 sur les pratiques du commerce est remplacé par la disposition suivante :

« Le prix ou tarif indiqué doit être le prix ou tarif global à payer par le consommateur, en ce compris la TVA, toutes autres taxes ainsi que le coût de tous les services à payer en supplément par le consommateur. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 2. Deze wet treedt in werking op de 1ste januari die volgt op haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad.*

Art. 2. La présente loi entre en vigueur le 1er janvier suivant la date de sa publication au *Moniteur belge.*

— Aangenomen.

Adopté.

M. le Président. — Il sera procédé jeudi prochain, au vote sur l'ensemble de la proposition de loi.

We stemmen donderdag over het voorstel van wet in zijn geheel.

ONTWERP VAN WET OP DE SCHEEPSMETING

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

PROJET DE LOI SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES

Discussion générale et vote des articles

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet op de scheepsmeting.

Nous abordons l'examen du projet de loi sur le jaugeage des navires.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Vraagt niemand het woord in de algemene beraadslaging? Zo neen, dan verklaar ik ze voor gesloten en gaan wij over tot de behandeling van de artikelen van het ontwerp van wet.

Artikel één luidt :

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° Verdrag : het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij wet van 7 april 1975;

2° Verdragsluitende Staat : Staat die partij is bij het Verdrag;

3° Schip : het vaartuig dat gewoonlijk op zee personen of zaken vervoert, de visvangst bedrijft, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevende verrichting van scheepvaart uitvoert, of dat ertoe bestemd is;

4° Internationale meetbrief (1969) : de meetbrief bedoeld in de artikelen 7 en 9 van het Verdrag;

5° Nationale meetbrief : de meetbrief afgegeven uitsluitend op grond van deze wet;

6° Nieuw schip : het schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van aanbouw bevindt op of na de datum van 18 juli 1982;

7° Bestaand schip : het schip dat geen nieuw schip is;

8° Lengte : 96 pct. van de totale lengte van de lastlijn op 85 pct. van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de lastlijn van de roerkoning op deze lastlijn gemeten, indien deze laatste lengte groter is. Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen moet de lastlijn waarop deze lengte wordt gemeten, evenwijdig aan de constructiewaterlijn worden genomen;

9° Bruto-tonnenmaat : de maat van de totale inhoud van een schip;

10° Netto-tonnenmaat : de maat van de nuttige capaciteit van een schip;

11° Internationale reis : een zeereis van een land waarop het Verdrag van toepassing is, naar een buiten dat land gelegen haven of omgekeerd. Te dien einde wordt elk gebied voor welks internationale betrekkingen een Verdragsluitende Staat verantwoordelijk is of waarover de Organisatie van de Verenigde Naties als gezagsorgaan het beheer uitoefent, als een afzonderlijk land beschouwd.

CHAPITRE Ier. — *Dispositions générales*

Article 1er. Aux fins de la présente loi on entend par :

1° Convention : la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, et les Annexes, faites à Londres le 23 juin 1969 et approuvées par la loi du 7 avril 1975;

2° Etat contractant : Etat partie à la Convention;

3° Navire : tout bâtiment faisant habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation, ou qui y est destinée;

4° Certificat international de jaugeage (1969) : le certificat de jaugeage visé aux articles 7 et 9 de la Convention;

5° Certificat national de jaugeage : le certificat de jaugeage délivré exclusivement en vertu de la présente loi;

6° Navire neuf : le navire dont la quille est posée, ou qui se trouve dans un stade d'avancement équivalent, à la date ou postérieurement à la date du 18 juillet 1982;

7° Navire existant : le navire qui n'est pas un navire neuf;

8° Longueur : 96 p.c. de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 p.c. du creux minimum sur quille, ou la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;

9° Jauge brute : capacité en fonction des dimensions hors tout d'un navire;

10° Jauge nette : la capacité d'utilisation d'un navire;

11° Voyage international : un voyage par mer, entre un pays auquel s'applique la Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement. A cet égard, tout territoire dont les relations internationales sont assurées par un Etat contractant ou dont l'Organisation des Nations Unies assure l'administration, est considéré comme un pays distinct.

— Aangenomen.

Adopté.

HOOFDSTUK II. — *Bepalingen welke gelden voor schepen die de Belgische vlag voeren*

Afdeling 1. — Algemeen

Art. 2. Onverminderd het bepaalde in artikel 20 moet een schip dat de Belgische vlag voert voorzien zijn van :

— hetzij een internationale meetbrief (1969), indien het een lengte heeft van 24 m en meer, en internationale reizen maakt;

— hetzij een nationale meetbrief, indien het een lengte heeft van minder dan 24 m of indien het geen internationale reizen maakt.

CHAPITRE II. — *Dispositions applicables aux navires sous pavillon belge*

Section 1. — Généralités

Art. 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 20 un navire battant pavillon belge doit être muni :

— soit d'un certificat international de jaugeage (1969), s'il a une longueur égale ou supérieure à 24 m, et s'il fait des voyages internationaux;

— soit d'un certificat national de jaugeage, s'il a une longueur inférieure à 24 m ou s'il ne fait pas de voyages internationaux.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 3. Een meetbrief wordt op schriftelijk verzoek van de scheepseigenaar of zijn lasthebber afgegeven door de dienst van de scheepsmeting tegen betaling van een retributie. Het hoofd van deze dienst kan evenwel de bevoegde overheid van een andere Verdragsluitende Staat verzoeken de bruto- en netto-tonnenmaat van het schip vast te stellen overeenkomstig het Verdrag en ten behoeve hiervan een internationale meetbrief (1969) af te geven. De hieraan verbonden kosten zijn ten laste van de scheepseigenaar of zijn lasthebber.

Art. 3. Un certificat de jaugeage est délivré à la demande écrite du propriétaire du navire ou de son mandataire, par le service des jaugeages contre le paiement d'une rétribution. Le chef de ce service peut néanmoins demander à l'autorité compétente d'un autre Etat contractant de déterminer les jauges brute et nette du navire conformément à la Convention et de délivrer un certificat international de jaugeage (1969) à l'usage de ce navire. Les frais afférents à ce jaugeage sont à la charge du propriétaire du navire ou de son mandataire.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 4. De scheepseigenaar of zijn lasthebber is gehouden de dienst van de scheepsmeting schriftelijk kennis te geven van elke wijziging aan de inrichting, de bouw of de kenmerken van het schip waardoor de bruto-tonnenmaat of de netto-tonnenmaat kan veranderen.

Art. 4. Le propriétaire du navire ou son mandataire est tenu d'informer par écrit le service des jaugeages de toute modification dans l'aménagement, la construction ou les caractéristiques du navire, qui est de nature à changer la jauge brute ou la jauge nette.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 5. § 1.1. Een internationale meetbrief (1969) verliest zijn geldigheid en wordt door de dienst van de scheepsmeting ingetrokken indien zodanige wijzigingen hebben plaatsgevonden in de inrichting, de bouw, de capaciteit, het benutten van de ruimten, het totale aantal passagiers dat het schip volgens zijn certificaat van deugdelijkheid voor passagiersschepen mag vervoeren, het vastgestelde vrijboord of de toegestane diepgang, dat daaruit noodzakelijkerwijs een vermeerdering van de bruto- of netto-tonnenmaat voortvloeit.

2. Een door de dienst van de scheepsmeting ten behoeve van een de Belgische vlag voerend schip afgegeven internationale meetbrief (1969) verliest zijn geldigheid wanneer het schip onder de vlag van een andere Staat wordt gebracht, behoudens het bepaalde in het derde lid.

3. Indien het schip onder de vlag van een andere Verdragsluitende Staat wordt gebracht, blijft de internationale meetbrief (1969) van kracht voor een periode van ten hoogste drie maanden ofwel tot het tijdstip waarop die andere Staat een andere internationale meetbrief (1969) ter vervanging uitgeeft, al naargelang welke tijdstip eerder valt.

4. De dienst van de scheepsmeting doet zo spoedig mogelijk, nadat het schip de vlag van de andere Staat is gaan voeren, aan die andere Staat een afschrift toekomen van de op het tijdstip van de verandering van de vlag door het schip gevoerde meetbrief en een afschrift van de hierop betrekking hebbende berekening van de tonnenmaten.

§ 2. Een nationale meetbrief verliest zijn geldigheid en wordt door de dienst van de scheepsmeting ingetrokken indien zodanige wijzigingen hebben plaatsgevonden aan het schip dat daaruit noodzakelijkerwijs een vermeerdering van de bruto- of netto-tonnenmaat voortvloeit of indien het schip onder de vlag van een andere Staat wordt gebracht.

Art. 5. § 1er.1. Un certificat international de jaugeage (1969) cesse d'être valable et est retiré par le service des jaugeages si l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire est autorisé à transporter selon les indications de son certificat de navigabilité pour navire à passagers, le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire, ont subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette.

2. Un certificat international de jaugeage (1969) délivré par le service des jaugeages à un navire battant pavillon belge cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du troisième alinéa.

3. Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'un autre Etat contractant, le certificat international de jaugeage (1969) demeure valable pendant une période ne dépassant pas trois mois ou jusqu'à la date à laquelle cet autre Etat délivre en remplacement un autre certificat international de jaugeage (1969), si cette dernière date est plus rapprochée.

4. Le service des jaugeages adresse à cet autre Etat, dès que possible après le changement de nationalité, copie du certificat dont le navire est pourvu à la date du changement, ainsi que des calculs des jauges correspondants.

§ 2. Un certificat national de jaugeage cesse d'être valable et est retiré par le service des jaugeages si le navire a subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, ou si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat.

— Aangenomen.

Adopté.

Afdeling II. — Bijzondere gevallen

Art. 6. § 1. De internationale meetbrief (1969) van een schip dat onder Belgische vlag wordt gebracht blijft van kracht voor een periode van ten hoogste drie maanden ofwel tot op het tijdstip waarop de dienst van de scheepsmeting een internationale meetbrief (1969) ter vervanging uitgeeft al naargelang welk tijdstip eerder valt.

§ 2. Een schip waarvoor geen internationale meetbrief (1969) is afgegeven en dat onder Belgische vlag wordt gebracht, wordt door de dienst van de scheepsmeting opnieuw gemeten ten einde de bruto- en netto-tonnenmaat vast te stellen.

Deze dienst geeft naargelang van het in artikel 2 vermeld onderscheid een internationale meetbrief af.

Section II. — Cas spéciaux

Art. 6. § 1er. Le certificat international de jaugeage (1969) d'un navire qui passe sous pavillon belge demeure valable pendant une période ne dépassant pas trois mois ou jusqu'à la date à laquelle le service des jaugeage délivre en remplacement un certificat international de jaugeage (1969), si cette dernière date est plus rapprochée.

§ 2. Un navire pour lequel aucun certificat international de jaugeage (1969) n'a été délivré et qui passe sous pavillon belge est rejaugé par le service des jaugeages pour déterminer les jauges brute et nette.

Ce service délivre un certificat international de jaugeage (1969) ou un certificat national de jaugeage selon la distinction visée à l'article 2.

— Aangenomen.

Adopté.

HOOFDSTUK III. — *Bepaling welke geldt voor schepen die een vreemde vlag voeren*

Art. 7. De dienst van de scheepsmeting mag ingaan op het verzoek van een bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat om een internationale meetbrief (1969) af te geven ten behoeve van een schip dat de vlag van die Staat voert of zal voeren, en daartoe tegen betaling van de kosten de bruto- en netto-tonnenmaat van het schip vast te stellen.

CHAPITRE III. — *Disposition applicable aux navires battant pavillon étranger*

Art. 7. Le service des jaugeages est autorisé à donner suite à la demande d'une autorité compétente d'un Etat contractant, de délivrer un certificat international de jaugeage (1969) à l'usage d'un navire qui bat ou qui battra pavillon de cet Etat, et de déterminer à cet effet les jauges brute ou nette du navire contre le paiement des frais.

— Aangenomen.

Adopté.

HOOFDSTUK IV. — *Bepalingen welke voor alle schepen gelden*

Art. 8. § 1. Op het eerste verzoek van de bevoegde Belgische overheid moet de kapitein van een schip dat de Belgische vlag of een vreemde vlag voert, of zijn lasthebber, bij aankomst van het schip in een Belgische haven of bij vertrek uit die haven een geldige meetbrief vertonen.

§ 2. Als geldige meetbrief wordt beschouwd :

a) de internationale meetbrief (1969);

b) de nationale meetbrief;

c) de meetbrief afgegeven overeenkomstig het reglement bedoeld in artikel 20, § 2;

d) tot 18 juli 1994, iedere andere meetbrief dan de internationale meetbrief (1969), afgegeven door of namens de bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat waarvan het schip de vlag voert;

e) iedere andere door de dienst van de scheepsmeting aanvaarde meetbrief.

CHAPITRE IV. — *Dispositions applicables à tous les navires*

Art. 8. § 1er. A la première demande de l'autorité belge compétente, le capitaine d'un navire battant pavillon belge ou étranger, ou son mandataire, doit, lorsque le navire entre dans un port belge ou quitte celui-ci, exhiber un certificat de jaugeage valable.

§ 2. Est considéré comme un certificat de jaugeage valable :

a) le certificat international de jaugeage (1969);

b) le certificat national de jaugeage;

c) le certificat de jaugeage délivré conformément au règlement visé à l'article 20, § 2;

d) jusqu'au 18 juillet 1994, tout certificat de jaugeage autre que le certificat international de jaugeage (1969), délivré par l'autorité compétente d'un Etat contractant dont le navire bat pavillon ou au nom de cette autorité;

e) tout autre certificat de jaugeage admis par le service des jaugeages.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 9. § 1. Ieder schip dat de Belgische vlag of een vreemde vlag voert is gehouden zich te onderwerpen aan de inspectie waartoe de dienst van de scheepsmeting beslist over te gaan.

§ 2. De inspectie heeft enkel en alleen tot doel na te gaan of :

a) het schip voorzien is van een geldige meetbrief zoals in artikel 8, § 2 bepaald;

b) de voornaamste kenmerken van het schip in overeenstemming zijn met de gegevens vermeld op de aan boord zijnde meetbrief.

§ 3. Deze inspectie mag geen enkele vertraging voor het schip meebrengen.

§ 4. Indien uit de inspectie blijkt dat de voornaamste kenmerken van het schip afwijken van die vermeld op de meetbrief in die mate dat dit tot een vermeerdering van de bruto- of netto-tonnenmaat leidt, wordt de Staat wiens vlag het schip voert hiervan door de dienst van de scheepsmeting onverwijld in kennis gesteld.

Art. 9. § 1er. Tout navire battant pavillon belge ou étranger est tenu de se soumettre à l'inspection décidée par le service des jaugeages.

§ 2. L'inspection doit avoir pour seul objet de vérifier si :

a) le navire est pourvu d'un certificat de jaugeage valable tel que visé à l'article 8, § 2;

b) les caractéristiques principales du navire correspondent aux indication portées sur le certificat de jaugeage se trouvant à bord.

§ 3. Cette inspection ne peut entraîner aucun retard pour le navire.

§ 4. Dans le cas où l'inspection révèle que les caractéristiques principales du navire diffèrent des indications portées sur le certificat de jaugeage, de telle manière qu'elles entraînent une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, l'Etat dont le navire bat pavillon en est immédiatement informé par le service des jaugeages.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 10. Op vordering van de dienst van de scheepsmeting wordt de bruto- en netto-tonnenmaat vastgesteld van elk schip dat de Belgische of een vreemde vlag voert en niet voorzien is van een geldige meetbrief zoals bedoeld in artikel 8, § 2.

Art. 10. A la requête du service des jaugeages, il est procédé à la détermination des jauges brute et nette de tout navire battant pavillon belge ou étranger, qui n'est pas pourvu d'un certificat de jaugeage valable tel que visé à l'article 8, § 2.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 11. Als het schip de in artikelen 9 en 10 bepaalde verplichtingen niet naleeft, wordt het op verzoek van het hoofd van de dienst van de scheepsmeting door de waterschout weerhouden.

Art. 11. S'il ne remplit pas les obligations visées aux articles 9 et 10, le navire est retenu par le commissaire maritime sur demande du chef du service des jaugeages.

— Aangenomen.

Adopté.

HOOFDSTUK V. — *Suez- of Panamameetbrief*

Art. 12. § 1. Op vraag van de scheepseigenaar of zijn lasthebber kan de dienst van de scheepsmeting een bijzondere meetbrief afgeven ten gebruike voor de vaart door het Suez- of Panamakanaal tegen betaling van een retributie.

§ 2. Voor de afgifte van de bijzondere meetbrief worden de tonnenmaten door de dienst van de scheepsmeting vastgesteld volgens de metingsvoorschriften voor de betreffende kanalen.

Deze meetbrieven dienen een verklaring te bevatten volgens welke bepalingen de tonnenmaten van het schip, waarvoor de meetbrief is afgegeven, zijn vastgesteld.

§ 3. Artikel 4 is van toepassing wanneer het schip van een bijzondere meetbrief is voorzien.

CHAPITRE V. — *Certificat de jaugeage Suez ou Panama*

Art. 12. § 1er. A la demande du propriétaire du navire ou de son mandataire le service des jaugeages peut délivrer un certificat de jaugeage spécial à l'usage de la navigation dans le canal de Suez ou de Panama, et ce, contre paiement d'une rétribution.

§ 2. Pour la délivrance du certificat de jaugeage spécial, les jauges sont déterminées par le service des jaugeages selon les prescriptions de jaugeage régissant les canaux en question.

Ces certificats de jaugeage doivent comprendre une déclaration énonçant selon quelles dispositions les jauges du navire, au profit duquel le certificat de jaugeage a été délivré, ont été déterminées.

§ 3. L'article 4 est applicable lorsque le navire est pourvu d'un certificat de jaugeage spécial.

— Aangenomen.

Adopté.

HOOFDSTUK VI. — *Strafbepalingen*

Art. 13. § 1. Met gevangenisstraf van één maand tot één jaar en met een geldboete van vijfhonderd tot drieduizend frank of met één van die straffen alleen wordt gestraft, de kapitein of de eigenaar van een schip dat de Belgische vlag voert doch niet voorzien is van een geldige meetbrief, andere dan een Suez- of Panamameetbrief.

Wordt met dezelfde straffen gestraft de in deze paragraaf bedoelde kapitein of eigenaar die de in artikel 4 voorziene verplichting niet heeft nageleefd.

§ 2. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen allees wordt gestraft hij die de in artikel 9, §§ 1 en 2, bedoelde inspectie heeft verhinderd of belemmerd.

Met dezelfde straffen wordt gestraft hij die weigert in te gaan op de in artikel 10 bedoelde vordering tot vaststelling van de bruto- of netto-tonnenmaat van het schip.

§ 3. Met gevangenisstraf van één tot zeven dagen en met een geldboete van één tot vijfentwintig frank wordt gestraft, de kapitein of zijn lasthebber die de in artikel 8 voorziene verplichting niet heeft nageleefd.

§ 4. Met de straffen gesteld in artikelen 276, 280 en 281 van het Strafwetboek, naar het aldaar voorziene onderscheid en onverminderd de toepassing van artikelen 299, 400 en 401 van hetzelfde Wetboek, wordt gestraft ieder die de ambtenaren van de dienst van de scheepsmeting in de uitoefening of naar aanleiding van de uitoefening van hun ambt smaadt of slaat.

Gezegde ambtenaren kunnen de bij deze paragraaf bedoelde strafbare handelingen op staande voet vaststellen door middel van processenverbaal die bewijskracht hebben tot het tegenbewijs is geleverd.

§ 5. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op de misdrijven die in dit artikel, met uitzondering van § 4, zijn bepaald.

Art. 13. § 1er. Est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de cinq cents à trois mille francs ou d'une de ces peines seulement, le capitaine ou le propriétaire d'un navire battant pavillon belge qui n'est pas pourvu d'un certificat de jaugeage valable, autre qu'un certificat de jaugeage Suez ou Panama.

Est puni des mêmes peines le capitaine ou propriétaire visé au présent paragraphe, qui n'a pas rempli l'obligation prévue à l'article 4.

§ 2. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six à trois cents francs, ou d'une de ces peines seulement, celui qui a empêché ou entravé l'inspection visée à l'article 9, §§ 1er et 2.

Est puni des mêmes peines celui qui refuse de donner suite à la requête visée à l'article 10 en vue de déterminer la jauge brute ou nette du navire.

§ 3. Est puni d'un emprisonnement d'un à sept jours et d'une amende d'un à vingt-cinq francs, le capitaine ou son mandataire qui n'a pas rempli l'obligation prévue à l'article 8.

§ 4. Est puni des peines prévues aux articles 276, 280 et 281 du Code pénal, selon les distinctions y établies et sans préjudice de l'application des articles 299, 400 et 401 du même Code, celui qui insulte ou qui frappe les fonctionnaires du service des jaugeages lors de l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leur profession.

Lesdits fonctionnaires peuvent constater sur-le-champ par procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire les actes punissables visés au présent paragraphe.

§ 5. Les dispositions du livre Ier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions visées par le présent article, à l'exception du § 4.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 14. § 1. Onverminderd de bevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie zijn gelast de overtredingen van de bepalingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten op te sporen en vast te stellen :

1. De waterschouten.
2. De ambtenaren van de dienst van de scheepsmeting.
3. De ambtenaren van de dienst van de zeevaartinspectie.
4. De Belgische consulaire ambtenaren in het buitenland ten aanzien van schepen die de Belgische vlag voeren.

Zij maken daartoe een proces-verbaal op dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd.

§ 2. Het hoofd van de dienst van de scheepsmeting of zijn gemachtigde kan elk schip dat de voorschriften van deze wet of van haar uitvoeringsbesluiten overtreedt, doen ophouden. Hij beslist tot vrijlating van het schip zodra aan de gestelde voorwaarden is voldaan. Van die beslissingen wordt kennis gegeven aan de waterschout, die het schip ophoudt of vrijlaat.

Art. 14. § 1er. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, sont chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des arrêtés d'exécution de celle-ci :

1. Les commissaires maritimes.
2. Les fonctionnaires du service des jaugeages.
3. Les fonctionnaires du service de l'inspection maritime.
4. Les fonctionnaires consulaires belges à l'étranger à l'égard des navires battant pavillon belge.

Ils dressent à cet effet un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire.

§ 2. Le chef du service des jaugeages ou son délégué peut faire arrêter tout navire qui se trouve en infraction aux prescriptions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution. Il décide de la libération du navire dès qu'il est satisfait aux conditions requises. Ces décisions sont notifiées au commissaire maritime qui procède à l'arrêt et à la libération du navire.

— Aangenomen.

Adopté.

HOOFDSTUK VII. — *Diverse bepalingen*

Art. 15. Indien de aanvrager van een meetbrief meent dat de daarin vermelde bruto- of netto-tonnenmaat niet juist is, kan hij binnen de veertien dagen na afgifte van de meetbrief de dienst van de scheepsmeting schriftelijk om een nieuwe meting verzoeken.

Voor die tweede meting wijst het hoofd van de dienst van de scheepsmeting twee ambtenaren aan die niet aan de eerste meting hebben deelgenomen.

Voor de nieuwe meting is geen enkele retributie verschuldigd in geval beide metingen van elkaar verschillen.

CHAPITRE VII. — *Dispositions diverses*

Art. 15. Lorsque le demandeur d'un certificat de jaugeage estime que les jauges brute ou nette mentionnées dans le certificat de jaugeage ne sont pas correctement déterminées, il peut demander par écrit au service des jaugeages dans les quatorze jours de la délivrance du certificat, qu'il soit procédé à un nouveau jaugeage.

Pour procéder à ce second jaugeage, le chef du service des jaugeages désigne deux fonctionnaires qui n'ont pas participé au premier.

Aucune rétribution pour le nouveau jaugeage n'est due en cas de différence entre les deux jaugeages.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 16. De vaststelling van de bruto- en netto-tonnenmaat, de afgifte van de meetbrief en iedere handeling door de dienst van de scheepsmeting verricht voor het uitvoeren van zijn taak, geven aanleiding tot een retributie of tot de betaling van de kosten, ten laste van de scheepseigenaar of zijn lasthebber.

Behalve voor het geval van een nieuwe meting, zoals bedoeld in artikel 15, derde alinea, wordt geen meetbrief afgegeven dan op overlegging van het bewijs van betaling van de retributie of van de kosten.

Art. 16. La détermination des jauges brute et nette, la délivrance du certificat de jaugeage et toute opération effectuée par le service des jaugeages pour l'exécution de sa mission, donnent lieu à une rétribution ou au paiement des frais, à charge du propriétaire du navire ou de son mandataire.

Sauf pour le cas d'un nouveau jaugeage, tel que visé à l'article 15, alinéa 3, il n'est délivré de certificat de jaugeage que sur la production de la preuve du paiement de la rétribution ou des frais.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 17. § 1. De Koning bepaalt :

1. De nadere regels voor het vaststellen van de bruto- en netto-tonnenmaat met het oog op de afgifte van de internationale meetbrief (1969) en van de nationale meetbrief.
2. Het bedrag van de retributies bedoeld in artikel 16.
3. De inhoud, het model en de geldigheidsduur van de internationale meetbrief (1969) en de nationale meetbrief.
4. De nadere regels in verband met de aanvraag, de afgifte en de intrekking van de meetbrieven.

§ 2. De Koning kan onder door Hem te bepalen voorwaarden uitwerking verlenen aan de wijzigingen van de Bijlagen van het Verdrag,

welke voor de Verdragsluitende Staten van kracht zijn geworden volgens de procedure voorzien in artikel 18, 2 en 3, van gezegd Verdrag.

Art. 17. § 1er. Le Roi fixe :

1. Les modalités de détermination des jauges brute et nette pour la délivrance du certificat international de jaugeage (1969) et du certificat national de jaugeage.

2. Les montants des rétributions visées à l'article 16.

3. La teneur, le modèle et la durée de validité du certificat international de jaugeage (1969) et du certificat national de jaugeage.

4. Les modalités de la demande, de la délivrance et du retrait des certificats de jaugeage.

§ 2. Le Roi est autorisé à donner, dans les conditions qu'Il détermine, effet aux amendements aux Annexes de la Convention qui sont entrés en vigueur pour les Etats contractants suivant la procédure prévue à l'article 18, 2 et 3, de ladite Convention.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 18. De Koning richt de dienst van de scheepsmeting in.

Art. 18. Le Roi organise le service des jaugeages.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 19. De Koning kan deze wet geheel of gedeeltelijk toepasselijk verklaren op andere vaartuigen dan schepen.

Art. 19. Le Roi peut rendre la présente loi applicable, en tout ou en partie, à des bâtiments autres que les navires.

— Aangenomen.

Adopté.

HOOFDSTUK VIII. — *Overgangs- en opheffingsbepalingen*

Art. 20. § 1. Een bestaand schip dat de Belgische vlag voert, dat een lengte heeft van 24 m of meer en een internationale reis maakt, behoeft niet van een internationale meetbrief (1969) voorzien te zijn vóór 18 juli 1994, tenzij :

1) het schip veranderingen of wijzigingen heeft ondergaan welke door de dienst van de scheepsmeting worden geacht aanzienlijke afwijking te vormen van de bestaande bruto-tonnenmaat;

2) de scheepseigenaar of zijn lasthebber zulks verlangt, in welk geval de tonnenmaten van het schip na de afgifte van de internationale meetbrief (1969) niet meer kunnen vastgesteld worden overeenkomstig de bepalingen die door de dienst van de scheepsmeting voordien worden toegepast.

§ 2. Het in § 1 bedoeld schip dat niet van een internationale meetbrief (1969) is voorzien blijft onderworpen aan het Algemeen Reglement voor de meting van zeeschepen, gehecht aan het koninklijk besluit van 2 december 1897.

§ 3. De bestaande schepen die de Belgische vlag voeren, die hetzij een lengte hebben van minder dan 24 m, hetzij een lengte van 24 m of meer hebben doch geen internationale reizen maken, blijven onderworpen aan het reglement bedoeld in § 2.

CHAPITRE VIII. — *Dispositions transitoires et dérogatoires*

Art. 20. § 1er. Un navire existant battant pavillon belge ayant une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et qui fait un voyage international ne doit pas être pourvu d'un certificat international de jaugeage (1269) avant le 18 juillet 1994, à moins que :

1) le navire n'ait subi des transformations ou des modifications que le service des jaugeages considère comme une modification importante de la jauge brute;

2) le propriétaire du navire, ou son mandataire ne l'exige, auquel cas les jauges du navire ne peuvent plus, après la délivrance du certificat international de jaugeage, être déterminées conformément aux dispositions qui ont été appliquées par le service des jaugeages avant cette délivrance.

§ 2. Le navire visé au § 1er qui n'est pas pourvu d'un certificat international de jaugeage (1969) reste soumis au Règlement général pour le jaugeage des navires, annexé à l'arrêté royal du 2 décembre 1897.

§ 3. Les navires existants battant pavillon belge, qui sont d'une longueur inférieure à 24 mètres, et ceux d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres qui ne font pas de voyages internationaux, restent soumis au règlement visé au § 2.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 21. In artikel 63 van boek II van het Wetboek van koophandel worden de volgende wijzigingen gebracht :

1) de woorden : « de eigendomsakte van het schip » worden geschrapt;

2) tussen de woorden « de cognossementen » en « het certificaat van deugdelijkheid of het voorlopig certificaat van deugdelijkheid en desgevallend de vereiste internationale certificaten » worden de woorden « de meetbrief » ingevoegd.

Art. 21. Dans l'article 63 du livre II du Code de commerce, sont apportées les modifications suivantes :

1) les mots « l'acte de propriété du navire » sont supprimés;

2) entre les mots « les connaissements » et les mots « le certificat de navigabilité ou le certificat de navigabilité provisoire et, le cas échéant, les certificats internationaux requis » sont insérés les mots « le certificat de jaugeage ».

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 22. Behoudens andersluidende bepaling geven de in de wetten en verordeningen vermelde tonnenmaten de bruto-tonnenmaat aan zoals die is vastgesteld in Bijlage I van het Verdrag.

Art. 22. Sauf disposition contraire, les tonneaux de jauge mentionnés dans les lois et règlements indiquent la jauge brute telle qu'elle est déterminée dans l'Annexe I de la Convention.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 23. De wet van 20 juni 1883 tot het instellen van een nieuwe wijze van meting van zeeschepen, gewijzigd bij de wetten van 31 maart 1927 en van 29 maart 1965, wordt opgeheven.

Art. 23. La loi du 20 juin 1883 établissant un nouveau mode de jaugeage des navires de mer, modifiée par les lois du 31 mars 1927 et du 29 mars 1965, est abrogée.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 24. De Koning bepaalt de datum waarop deze wet in werking treedt.

Art. 24. Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

— Aangenomen.

Adopté.

M. le Président. — Il sera procédé jeudi prochain au vote sur l'ensemble du projet de loi.

We stemmen aanstaande donderdag over het ontwerp van wet in zijn geheel.

INTERPELLATIE VAN DE HEER EGELMEERS TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, OVER « DE BESTELLING VAN CONTAINERSCHEPEN DOOR EEN BELGISCHE REDERIJ »

INTERPELLATION DE M. EGELMEERS AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, SUR « LA COMMANDE DE NAVIRES PORTE-CONTENEURS PAR UN ARMATEUR BELGE »

De Voorzitter. — Aan de orde is de interpellatie van de heer Egelmeers tot de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, over « de bestelling van containerschepen door een Belgische rederij ».

Het woord is aan de interpellant.

De heer Egelmeers. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, op 4 februari 1983 vraagt een Antwerpse rederij om een kredietverlening voor de bouw van 6 volcontainerschepen 413 TEV

op grond van de wet van 23 augustus 1948. De schepen worden per drie stuks gebouwd op de scheepswerven Boel-Temse en Sint-Pieter-Hemiksem. Het contract moest ten laatste op 31 maart 1983 van kracht zijn om de opleveringstermijnen te kunnen waarborgen, namelijk het eerste schip in oktober 1984 en het laatste in september 1985. De aanvragende rederij is naar Belgisch recht gesticht en met een Belgische meerderheidsparticipatie.

Bij het onderzoek van het dossier werden reeds veiligheidsmaatregelen opgeworpen ingevolge de Nato-verplichtingen ten opzichte van schepen onder Belgische vlag varende. Die obstakels werden weggenomen en voor Buitenlandse Betrekkingen en of Landsverdediging zijn er geen redenen van verzet meer.

De bal zit dus nu bij u, mijnheer de minister van Verkeerswezen. In mijn inleidende nota heb ik zonder omwegen de vraag gesteld wat u zinnens bent te doen met de aanvraag om scheepskrediet te bekomen voor de bouw van drie schepen. Die vraag is duidelijk. Ik verwacht nu een even duidelijk antwoord en in de hoop dat het antwoord ook voor uw departement gunstig zal zijn voor de aanvragen. Waarom dring ik — samen met anderen ongetwijfeld — aan opdat met die bouw van de containers wordt begonnen?

Heel eenvoudig omdat minstens voor een bedrijf, namelijk Scheepswerven Sint-Pieter-Hemiksem, het van levensbelang is voor de werf en zijn ± 300 werknemers. De Rupelstreek is al zo zwaar geteiserd door de crisis en het volstaat niet hoge bezoeken van verschillend niveau in de Rupelstreek te organiseren, wanneer het bij « bezoeken » blijft. De bevolking vraagt daden en geen publiciteitsbezoeken van ministers.

Welke gunstige effecten op onze Belgische nijverheid heeft de bouw van die zes containerschepen, wetende dat de thuishaven van de schepen Antwerpen is en zij worden ingezet tussen het continent en de Middellandse zee met als hoofdhaven Antwerpen?

Ik som op: twerkstelling bij Sint-Pieter-Hemiksem en Boelwerven, ook voor hun onderleveranciers; 70 pct. van de leveringen zijn bestemd voor Belgische bedrijven; de know-how van de werven kan erdoor worden verrijkt aangezien het gaat over een nieuw ontwerp: een middelgroot containerschip; een bijkomende tewerkstelling van ongeveer 160 Belgische zeelieden en ongeveer 20 bedienden in de maritieme sector; verhoogde trafiek voor de haven van Antwerpen — als hoofdhaven — met ongeveer 80 bijkomende aanlopen met circa 20 000 containerverladingen per jaar gedurende 17 jaar — het gevolg neem ik aan van het chartercontract — en dus ook meer werk voor havenarbeiders; onderhoud van de schepen door Belgische bedrijven, dus de scheepsherstelling; werk voor de vervoerondernemingen (overslagcontainers) via de spoorweg, wegvervoer en binnenvaart; werk voor de scheepsbouwers, uiteraard Boel en Sint-Pieter — dat had ik al gezegd in mijn uiteenzetting bij de begroting van Verkeerswezen — namelijk ongeveer 180 000 mandagen; en als toemaatje: met overleg en begrip uitgevoerd werk voor de Boomse Metaalwerken: 12 kranen van 35 ton, er rekening mee houdend dat ieder schip twee hijskranen op dek heeft.

Mijnheer de minister, dat lijstje is gestoffeerd, indrukwekkend en meer dan voldoende om in dit dossier ronduit « ja » te zeggen, om minstens enkele honderden arbeidsplaatsen te behouden en een honderdtal nieuwe te scheppen.

De tijd dringt om een nieuwe beslissing te nemen, mijnheer de minister. Maar ook uw verantwoordelijkheid in dit dossier is enorm groot. Mijnheer de minister, laat ons geen tijd meer verliezen. Neem uw verantwoordelijkheid. Het is nog niet te laat, maar het is wel de hoogste tijd en zovele betrokkenen verwachten van u een gunstig antwoord. *(Applaus op verschillende banken.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Nelly Maes.

Mevrouw N. Maes. — Mijnheer de Voorzitter, ik wens mij aan te sluiten bij de interpellatie van de heer Egelmeers en mij te richten tot de nationale minister vas Verkeerswezen. Daarstraks nog was ik in de commissievergadering waar het plan-Gandois werd besproken en wij nogmaals levensgroot werden geconfronteerd met één van onze nationale sectoren, de staalsector, waarin Cockerill-Sambre de toegekende enveloppes heeft overschreden.

Wanneer wij de situatie in de staalnijverheid vergelijken met deze in de scheepsbouw stellen wij vast dat er een enorm verschil is en dit wordt aan de oevers van de Schelde zeer sterk aangevoeld. De scheepsbouw is immers ook een nationale sector.

De herstructurering van de scheepsbouw waar men sedert jaren van sprak, is een feit geworden toen men een grote scheepswerf, Cockerill Yards, in faling liet gaan. Men heeft dan een ontvangstmaatschappij opgericht, de NV Scheepswerven, die thans is gefusioneerd met de Boelwerf. Aldus hebben, ondanks een enorm verlies aan arbeidsplaatsen, toch nog 4 000 mensen werk gevonden.

Het dossier van de scheepsbouw blijft echter moeilijk omdat de internationale marktvooruitzichten er niet gunstiger op worden. In de scheepsbouw moet men voortdurend afrekenen met de vrees dat op lange termijn de orderboeken niet zullen volstaan om die belangrijke sector van onze nationale industrie in stand te houden.

Daarom ook zijn wij zo bekommerd telkens wanneer wij vernemen dat vertraging ontstaat in de toekenning van de scheepskredieten. De enveloppes voor de scheepsbouw zijn in elk geval niet overschreden. Wij kunnen dan ook niet accepteren dat men telkens weer de toekenning van kredieten voor de scheepsbouw afhankelijk maakt van nieuwe negotiaties en compromissen op nationaal vlak. Wij beschouwen dit als een chantagepolitiek en wij wensen dat men in deze Staat, wat de scheepsbouw betreft, resoluut zijn weg gaat. De kredieten voor de scheepsbouw kunnen niet worden vergeleken met welke kredieten dan ook omdat het hier gaat om bedragen die worden terugbetaald.

Daarom wil ik, met de heer Egelmeers, aandringen op een zeer spoedige goedkeuring van de gevraagde scheepskredieten ten einde de bouw van zes nieuwe schepen, waarvan er drie op de Boelwerf, zullen worden gebouwd, te kunnen aanvatten.

Wij kijken in het Waasland daarnaar met grote verwachting uit. De werkloosheid begint in onze streek dramatisch te worden. Lange tijd lagen de cijfers inzake werkloosheid in onze streek lager dan het rijksgemiddelde, maar op het ogenblik is de evolutie juist andersom. Terwijl de werkloosheid — tenminste volgens de cijfers van de heer Hansenne — daalt, stijgt ze bij ons.

De dagelijkse werkloosheid is zo dramatisch aan het worden, dat men niet meer kan spreken van gedeeltelijke werkloosheid. Als werknemers van Nobels-Peelman slechts één week op vier of vijf weken werken, kan men nog moeilijk spreken van gedeeltelijke werkloosheid; ze benadert dan de volledige werkloosheid. Het dossier-Nobels-Peelman evolueert trouwens in die zin dat vele werknemers een onvolledige werkloosheid voor een volledige zullen moeten ruilen.

Derhalve, omwille van de tewerkstelling, vragen wij u met aandrang mijnheer de minister, de moed te hebben om zonder verder dralen deze scheepskredieten toe te kennen. *(Applaus op verschillende banken.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan minister De Croo.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, de Senaat zal zich herinneren dat enige tijd geleden het wetsontwerp waarbij het plafond van de zogenaamde scheepskredieten werd verhoogd quasi unaniem werd goedgekeurd. De kredieten werden toen verhoogd van 30 naar 40 miljard. Ik kan de Senaat aankondigen dat het de bedoeling is na het reces het plafond opnieuw op te trekken van 40 naar 50 miljard.

Het systeem dat is tot stand gebracht met de wet van 1948 kan als volgt worden geresumeerd. Deze wet werd uitgewerkt op een ogenblik dat wij, ook tengevolge van de oorlog, een grote nood hadden aan de wederopbouw van onze nationale koopvaardijvloot. Onlangs heeft de heer Hancké in deze Kamer nog aangetoond, ter gelegenheid van de bespreking van een wetsontwerp in verband met de controle op de veiligheid van de schepen, dat amper 4 à 5 pct. van onze maritieme handel met de eigen nationale vloot gebeurt. Hoewel er de jongste twee jaar een stijging was van 18 pct., blijven wij een schuchtere maritieme mogendheid. In 1980 stonden wij op de 28ste plaats.

Zelfs indien de resultaten niet spectaculair zijn, is de verbeterde toestand toch te danken aan de oordeelkundige toepassing van de wet van 1948. Men zou ze kunnen vergelijken — als de Senaat mij deze gemakkelijk te begrijpen vergelijking toestaat — met de wet-De Taeye, naar de gelijknamige minister die aldus de woningbouw stimuleerde. In de scheepsbouw is de procedure de volgende. Een reder doet een aanvraag voor het bouwen van een schip. Wanneer deze aanvraag door alle sluizen van technische commissie, NMKN en administratie is gegaan, wordt op het bedrag van de vermoedelijke kostprijs van het te bouwen zeeschip een lening onder gunstige voorwaarden van 70 à 80 pct. toegekend, geventileerd tussen de Nationale Maatschappij voor krediet aan de nijverheid en het Fonds zelf.

Voor die kredieten wordt een verlaging van de rentevoet toegepast, waarvan de belangrijkheid echter schommelt. Zo heb ik recent 7,5 pct. gevraagd aan de uitbater van de Flandriamaatschappij voor een kleiner Flandriaschip, waar enkele jaren geleden, dank zij een alarmplan slechts 1 pct. ten laste van de reder kwam. Wij zijn wat strenger geweest de jongste maanden toen wij met dergelijke dossiers geconfronteerd werden, maar de tegemoetkoming in de rentelast blijft toch zowat tussen deze twee percentages.

Het derde onderdeel is de terugbetaling. Deze wordt gewaarborgd onder meer door een eerste hypotheek op het schip. Ze begint slechts te lopen twee jaar na het in vaart nemen en heeft gewoonlijk een looptijd van vijftien jaar.

Grosso modo gaat het zo: de reder doet een aanvraag en, mits het geven van een aantal waarborgen krijgt hij een krediet van 75 à 80 pct. van de kostprijs. De terugbetaling start gewoonlijk maar twee jaar na het in vaart nemen en loopt over vijftien jaar, tegen een interestvoet die te negotiëren is. De volgende voorwaarden moeten echter worden vervuld: het schip moet in België worden gebouwd — wat soms problemen geeft omdat bepaalde onderdelen, bijvoorbeeld sommige types van motoren, in het buitenland moeten worden besteld —, moet onder Belgische vlag varen en worden uitgebaat door een Belgische maatschappij. Ingeval het schip wordt verkocht, moet het totale nog verschuldigde bedrag worden terugbetaald.

Mevrouw Maes heeft er daarnet aan herinnerd dat de scheepsbouw een van de nationale sectoren is. Eigenlijk konden wij beter spreken van steun aan de reders om schepen te bouwen en in de vaart te brengen. Men heeft hier enkele scheepswerven geciteerd o.a. de Boelwerf en Sint-Pieter, maar ik ben het niet helemaal eens met de benadering van de Senaat. Ik blijf bij de toepassing van de wet van 1948. Voor het departement van Verkeerswezen is de enige correspondent de Belgische reder, ongeacht welke werf met hem heeft onderhandeld over de bouw van een schip.

Ingevolge een bepaalde techniek van financiering voor de bouw van schepen, moet de minister wanneer hij het plafond van 1948 wenst op te trekken, hiervoor de goedkeuring vragen van de Kamer en Senaat. Zulks is echter niet het geval voor andere, meer recente financieringsmechanismen ter ondersteuning van bepaalde sectoren. Toen de wet van 1948 werd aangenomen, verkeerden wij nog in een andere faze van samenwerking tussen de Staat en het privé-initiatief. De wet van 1948 bepaalt bovendien dat, nadat het plafond is verhoogd, de vrijmaking van bepaalde tranches moet worden geregeld bij in Ministerraad overlegde koninklijke besluiten. Deze plafonds zijn vlug gestegen. Indien de Kamer en de Senaat dit jaar onder ons beleid nog de tweede stijging van 10 miljard zouden goedkeuren, betekent dit een verhoging van 30 miljard tot 50 miljard.

Mevrouw Maes, ik wil dit argument gebruiken, omdat u het ook over enveloppes heeft gehad. Hier is een soort enveloppetechniek ingecalculeerd, vermits Kamer en Senaat zich moeten uitspreken wanneer het plafond voor het fonds moet worden opgetrokken. Dat is nodig door het feit dat op het fonds een beroep wordt gedaan voor een groter volume van financiering. De jongste jaren is er inderdaad een grote schaalverruiming in de scheepsbouw gekomen. Schepen tot en met 140 000 ton verlaten nu de werven en zij kosten meer. De schepen waarover u het nu hebt, zijn schepen die 680 miljoen het stuk kosten. Voor andere schepen bedraagt dat 1,8 miljard en meer. Die enorme schaalvergroting van de schepen heeft tot gevolg dat de terugbetalingen pas beginnen, na 12 à 18 maanden voor het bouwen, 2 jaar genadetermijn, dus 3 à 4 jaar, nadat de eerste financieringen, deelsgewijze bij kiellegging, zijn geschied.

Om deze redenen is het fonds wat in geldnood gekomen. Belangrijke terugstortingen nemen maar een aanvang na een paar jaar. Men kan een zekere vergelijking maken tussen de enveloppebenadering en de verhoging van de plafonds van het fonds. Verontschuldig mij voor die lange uiteenzetting, maar ik wil het debat in de juiste context plaatsen.

Ik herinner eraan dat tot hiertoe met een kleine uitzondering van ongeveer 10 miljoen, alle uitgeleende bedragen zijn terugbetaald. Dat is een van de bronnen van inkomsten van het fonds. Dit jaar bedroegen de terugbetalingsschijven meer dan 2 miljard. De noden van het fonds zijn sterk gestegen sinds we aan ruimere en dus duurdere scheepsbouw zijn begonnen. Dat mag niet worden vergeten. Mocht de dramatische crisis die zich op wereldgebied, wat de koopvaardijvloot aangaat, aan het ontwikkelen is, voortduren, dan kan de vrees groeien dat deze terugbetalingscapaciteiten niet meer zouden kunnen worden behouden. Wij moeten hiermee rekening houden.

Voor de reder is het fonds een belangrijke steun. Hij kan tot 80 pct. geld krijgen met de nodige waarborgen, naast die van de hypotheek op het schip. Er is een intrestlastvermindering die enkele maanden geleden enorm was. Die last bedroeg toen 14, 15 à 16 pct. en was teruggebracht voor de reder tot 3, 4 à 5 pct. Het is een belangrijke steun. Indien men rekening houdt met de terugbetalingstermijn en de subsidiëring voor de intresten, bereikt die steun soms de waarde van het schip en in sommige gevallen wordt de waarde overtroffen.

Op die 17 jaar komt men soms tot 106 en zelfs tot 116 pct. van de waarde van het schip met de techniek van gunstige kredieten. Alles hangt af van de rentevoet waartegen wordt geleend. Er mag niet worden vergeten dat ook de reder met eigen middelen 20 of 25 pct. van de kostprijs van het schip moet co-, pre- of postfinancieren. Ik laat u de keuze van de juiste term want de financiering van de bouw en het in-de-vaart-brengen van het schip geschiedt gespreid.

Ik kom nu tot het probleem waarover de heer Egelmeers heeft geïnterpelleerd en waaraan mevrouw Maes enkele opmerkingen heeft toegevoegd. Ik vond het normaal dat ik de Senaat vooraf een beeld gaf van de gehele situatie.

Het gaat thans over een moeilijke en delicate zaak die reeds in een vroeg stadium in de belangstelling van de bevoegde middens, de publieke opinie en de belangstellende kringen van het Parlement is gekomen, waar de zaak mijn kabinet slechts bereikte op 29 juni jongstleden. Ik zou, tot verwondering van velen, hier de talrijke opsporingsnota's kunnen voorlezen. Hoe het ook zij, er is geen laattijdige behandeling geweest binnen de normale organen. Er waren alleen problemen van technische en adviserende aard. De administratie heeft mij tijdig het dossier overgemaakt en de secretaris-generaal heeft het begeleidend schrijven op 27 juni ondertekend. Ik heb het, gezien de administratieve geplogenheden, een paar dagen later op mijn kabinet ontvangen.

De aanvraag werd destijds door de naamloze vennootschap Sogemar gedaan. Dat was in den beginne geen rederij, maar een agentuur bestaande uit grotendeels uitheems kapitaal. Om de aanvraag tot de bouw van nieuwe containerschepen te kunnen doen, werd een nieuwe naamloze vennootschap opgericht. Deze is nog in wording en zal een beginkapitaal hebben van 50 miljoen. In den beginne had die vennootschap het idee om drie grote en zes kleine schepen te bouwen. Over de drie grote schepen werden onderhandelingen aangevat met de Boelwerf. Voor de zes kleine schepen werd onderhandeld met de werf Sint-Pieter. Vanaf het ogenblik dat voor de zes kleine schepen een definitieve prijsvorming aan de gang was, is tot de verdeling van de opdracht tussen de twee werven — elk drie schepen — overgegaan. Na veelvuldige wijzigingen van het dossier, na bezoeken aan mijn kabinet van een afvaardiging uit de DDR en de ambassadeur van het land, en na velerlei contacten heb ik op dit ogenblik *hic et nunc* nog geen zekerheid of het preakkoord met de werven al gesloten is. Om de Senaat een idee te geven van de moeilijkheden, kan ik bijvoorbeeld zeggen dat vrijdag jongstleden de onderhandelingen tussen de NV Sogemar in wording en de twee scheepswerven zijn afgesprongen, nadat een paar uur daarvoor de dossiers op mijn kabinet waren toegekomen. Die onderhandelingen blijken gisteren, 4 juli, weer hervat te zijn, luidens een verklaring van de betrokken partijen.

In deze zaak schuilen velerlei moeilijkheden. Enerzijds moet de toelating voor de financiering tot voltooiing van het project wettig worden geconsolideerd. Anderzijds, mochten de schepen in België worden gebouwd, dan zal het werk twee jaar duren, gelet op de capaciteit van de werven.

Daarenboven zijn er nog bepaalde onduidelijkheden, wat betreft de waarborgen die normaal moeten worden gevraagd, wat één van de oorzaken is geweest dat het dossier een lange voorbereiding op het ambtelijk vlak heeft gevergd.

Tenslotte blijkt uit de contacten die ik met de werven heb gehad dat dringend een beslissing wordt verwacht.

Ik moet de interpellant misschien ontgoochelen in mijn antwoord, maar ik ken zeer goed het plaatselijk probleem. Ik weet door informatie wat de toestand van de streek is. Ik ben daar, mijnheer Egelmeers, nooit op paradebezoek geweest.

De heer Egelmeers. — Ik zal namen noemen als u wil.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — U hebt mij niet geviseerd, want ik ben niet in de Rupelstreek geweest.

Ik ben meer bezorgd voor de tewerkstelling aldaar en voor het behoud van een deel van de scheepsbouwnijverheid ter plaatse.

Mevrouw Maes, het is juist wat u heeft gezegd. Ik heb de cijfers eens bekeken. Er had daar een belangrijke tewerkstellingsvermindering plaats, in het bijzonder wanneer men de cijfers vergelijkt tussen ex-Cockerill Yards en de ex-NV Scheepswerven met deze van de Boelwerven. Het personeelsbestand van de beide werven bedroeg op 28 december 1982 3 694. Dat is natuurlijk een wisselend cijfer. Destijds bedroeg dat 5 000. Er was natuurlijk iets meer tewerkstelling bij de Boelwerf dan in Cockerill Yards.

De regering heeft een heel grote inspanning gedaan toen Cockerill Yards in faling werd gesteld. Toen hebben wij de vier schepen kunnen afwerken, waarvan de ene in ver gevorderd stadium en de andere in zeer elementair stadium van afwerking waren. Dat is gebeurd met overbruggingskredieten en met bijkomende gelden voor meer dan twee miljard. Er was ook de steun vanwege de rederijen door het verzachten van de verplichtingen, daar zij hun schepen veel later dan gepland in de vaart kregen.

Hier zijn er nu nog de problemen van waarborg. Ik meen dat in de heel nabije toekomst — dat blijkt mogelijk te zijn gelet op de onderhandelingen die ik heb gevoerd met een aantal belanghebbenden in en om de betrokken werven —, eind volgende week de desbetreffende beslissingen kunnen worden genomen door de regering.

In deze harde wereld van de reders onder elkaar, waar men ten strijde moet trekken voor het verwerven van trafieken, is het niet bewezen dat deze trafieken, die zouden kunnen worden verworven door de mogelijke bouw van deze containerschepen, de globale haventrafiek van Antwerpen, of andere havens, zouden kunnen doen toenemen. Er zijn immers ook andere routes waar Belgische koopvaardijmaatschappijen varen.

Toen onder de heer Chabert de zaken in de koopvaardijwereld dramatisch bleken te zijn, heeft men meer dan 200 000 frank per personeelslid per jaar voor de bemanning van de schepen moeten bijleggen, als exploitatiesteun. Met het saldo van die subsidiëring, de beloften daaromtrent werden budgettair niet uitgevoerd, zullen wij trachten schepen te bouwen.

Naast de heel grote moeilijkheden van de koopvaardij op wereldvlak, waar een aantal schepen konden opgelegd, zijn er nog de moeilijkheden van de scheepsbouw zelf. U kent de problemen in West-Duitsland, de drama's in Nederland en de beginnende moeilijkheden in Korea en in Japan. Bij de berekeningswijze van de toelage die de Staat voorschiet en de subsidiëring van de intrestlasten, die wij ook dragen, werden bijna mathematisch de verschillen opgevuld tussen de kostprijs van een schip dat hier wordt gebouwd — u weet dat er over zeeën en oceanen geen afstanden zijn — en de kostprijs van een gelijkaardig schip dat in Zuid-Korea of in Japan wordt gebouwd.

Men heeft ons bewezen dat men voor een zelfde schip van identieke kwaliteit en met een identieke uitrusting in België tot 50 pct. meer betaalt dan in Japan. Dit verschil in kostprijs moeten wij trachten op te vangen met de kredieten die de wet van 1948 onder bepaalde voorwaarden ter beschikking stelt van reders ter vernieuwing van hun koopvaardijvloot.

Ik heb met grote bezorgdheid naar de sprekers geluisterd. Mevrouw Maes, er schijnen destijds andere afspraken te zijn gemaakt met het land waarover hier vooral gesproken is, en met de grote bedrijven waarvan u de naam heeft aangehaald. Deze afspraken blijken niet helemaal in de lijn te liggen van de compensaties die hier werden voorgesteld. Wij trachten deze dossiers te behandelen met eerbiediging van de wet van 1948, ons welbewust van de impact ervan op economisch en sociaal vlak. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Egelmeers.

De heer Egelmeers. — Mijnheer de Voorzitter, ik kan de minister slechts danken voor zijn cursus over de draagwijdte en de toepassing van de wet op het scheepskrediet.

Het was nochtans niet mijn bedoeling de nadruk te leggen op de scheepswerven Boel en Sint-Pieter. Indien dit dossier in andere economische omstandigheden een normaal verloop had gekend, dan was ik hier niet op de tribune gekomen. Ik meen nochtans voldoende te hebben gewezen op de dramatische situatie in één van onze vijf nationale sectoren, en in het bijzonder op de tewerkstellingsproblemen bij de scheepswerf Sint-Pieter en ook bij Boel. Ik heb van dit democratisch middel gebruik gemaakt om aan te tonen dat er in die sector wat gaande is. Ik heb geen belangen in die werven of in die rederij.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer Egelmeers, een aantal collega's van u hebben de belangen van deze mensen en van hun streek bij mij verdedigd. Wat dit betreft, is er op het ogenblik een collectief initiatief aan de gang.

De heer Egelmeers. — Wij zitten inderdaad op de goede golflengte. U zegt echter dat de onderhandelingen die waren afgesproken, weer aan de gang zijn gebracht. Uit het dossier, dat mij welbekend is, blijkt evenwel dat de contracten met de Belgische rederij waarover u sprak, volledig afgerond waren. Vermits de beslissing van uw diensten over de toepassing van de wet op het scheepskrediet in dit geval echter uitblijft, kan heel deze zaak op de helling worden gezet.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mag ik u even onderbreken, mijnheer Egelmeers, want de waarheid moet aan de publike opinie en speciaal aan de Senaat worden medegedeeld ? Op 30 juni ontving ik het dossier, maar slechts op vrijdagnamiddag 1 juli vernam ik dat de onderhandelingen over de prijs en de inhoud alsmede andere zaken gevraagd voor de schepen, afgesprongen waren. Er was dus niet het minste verband tussen beide zaken. Omdat ik zeer nieuwsgierig was en zelfs in het weekend één van mijn medewerkers bij deze zaak heb betrokken, heb ik op 4 juli vernomen dat de onderhandelingen opnieuw waren hervat. Sommigen in deze zaal kunnen dit zelfs misschien getuigen. Zoals gezegd is er dus geen verband tussen de behandeling van het dossier en de louter commerciële aangelegenheid tussen een reder en een werf, waarbij wij niet tussenbeide komen.

De heer Egelmeers. — In elk geval, het blijft een zaak tussen een scheepswerf en een bedrijf, van belang of niet ten opzichte van de begin van het jaar ingediende aanvraag. De vraag of de *secret mission* voor elke kapitein van belang in oorlogstijd, in de benarde situatie waarin wij ons thans bevinden, voorrang heeft op de inzet van minstens 300 jobs en de mogelijkheid er 200 in andere sectoren te krijgen, laat ik over aan de Nato-strategen en alles wat daarbij te pas komt. De publieke opinie zal hierover dan ook oordelen. Als dat de verklaring is, o.k. voor mij.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Neen, mijnheer Egelmeers.

De heer Egelmeers. — Uit uw antwoord, mijnheer de minister, heb ik toch menen te begrijpen dat u een initiatief wou nemen om het plafond van het scheepskrediet van 40 tot 50 miljard te brengen. Ik ben dan ook nog zo naïef te geloven dat die kredietverhoging bestemd zou zijn voor de bouw van die zes containers.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer Egelmeers, het betreft hier een zeer delicate materie. Willen wij één grote en vier kleine scheepswerven alsmede een paar kleine werven, soms in het andere landsgedeelte in stand houden — ik spreek vooral namens de scheepswerven — dan hebben wij grosso modo acht à negen miljard voor scheepsbouw nodig per jaar.

U kunt dan zelf uitrekenen welk krediet nodig is. Als men deze vuistregel toepast, dan hebben wij jaarlijks voor het Fonds verschillende miljarden nodig die weliswaar later worden terugbetaald. Objectief bekeken is een plafondverhoging voor de twee komende jaren nodig. Van het verband dat u meende te zien is er dus geen sprake en ik zou niet willen, mijnheer Egelmeers, dat u het als dusdanig interpreteert.

De heer Egelmeers. — Uw uitleg bevestigt, mijnheer de minister, dat ik bij de aanvang van mijn repliek gelijk had. Ik dank u voor uw professorale uiteenzetting over de wet van 1948.

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Nelly Maes.

Mevrouw N. Maes. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, een korte repliek na een lang antwoord waarin toch tal van interessante elementen zaten.

Mijn besluit is : ten zeerste, de duur van de voorbereiding heeft te maken met al de adviezen die moeten worden ingewonnen. U zegt, mijnheer de minister, dat u op het moment nog geen vertraging in de behandeling van het dossier hebt vastgesteld. De vertraging gaat dus aan de behandeling door uw kabinet vooraf. Men zou toch eens goed moeten onderzoeken hoe men tot een meer efficiënte besluitvorming kan komen.

Ten tweede, wij noteren het voornemen van de regering het plafond voor de scheepskredieten te verhogen en daar de medewerking van het Parlement voor te vragen.

Ten derde, wij zullen onmiddellijk « checken » hoe het zit, of er nog enige twijfel is over het akkoord tussen Sogemar en de Scheepswerven.

Wij noteren dat u een beslissing belooft tegen het einde van volgende week en wij zullen dat ook in onze streek meedelen. Wij hopen natuurlijk dat het een positieve beslissing zal zijn.

De heer Geldolf. — Mijnheer de Voorzitter, ik vraag het woord.

De Voorzitter. — Strikt genomen mag ik u het woord niet verlenen, want repliek is voorbehouden voor degenen die in het debat het woord hebben gevoerd.

Aangezien wij niet zo talrijk zijn en het debat wellicht niet zal ontaarden, geef ik u toch het woord.

De heer Luyten. — Of een debat al of niet ontaardt, hangt af van de aanwezigen.

De Voorzitter. — Met honderdvijftig aanwezigen gebeurt dat toch veel makkelijker.

Het woord is aan de heer Geldolf.

De heer Geldolf. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik had inderdaad tot hiertoe niet de intentie het woord te voeren in dit debat. In zijn antwoord heeft de minister echter een element aangehaald waarop ik wil ingaan. Er is het aspect Waasland, door mevrouw Maes behandeld, en er is het aspect Rupel en het algemeen aspect, behandeld door de heer Egelmeers. Maar er is ook het derde element. Op een bepaald moment heeft de minister in zijn repliek echter doen uitschijnen dat het nog niet zo zeker was dat er in dit project supplementaire trafiek voor de haven van Antwerpen zou inzitten. Het gaat nochtans over 60 000 containers, met 80 beurten per jaar. Hij heeft daar twijfel over uitgesproken en hij heeft ook iets gezegd over de harde wereld van de reders, wat mij nogal cynisch in de oren klonk.

Ik meen dat de minister een brief heeft gekregen van zijn partijgenoot, de voorzitter van de Gom, gouverneur Kinsbergen, om aan te dringen in deze aangelegenheid.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ik krijg vele brieven.

De heer Geldolf. — Ook het VEV en het vakbondsfront van de haven van Antwerpen hebben aangedrongen en vanavond zal eveneens de gemeenteraad van Antwerpen zich hierover uitspreken, waarschijnlijk unaniem.

Er is nog, de heer Egelmeers heeft het terecht even vermeld, het internationaal aspect.

Over deze kwestie werd een paar weken geleden in de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen gehandeld omdat wij geruchten hadden opgevangen alsof het zou gaan om de strategische betekenis. Men heeft dat dan gelogenstraft.

Onzes inziens zijn er twee redenen waarom dat dossier zo lang aansleept; ten eerste, omdat men eerst geprobeerd heeft dat strategisch nummer op te voeren en ten tweede, omdat de reders ertegen zouden zijn, wat minister Tindemans in de commissie voor Buitenlandse Betrekkingen heeft gezegd.

Waarschijnlijk zijn alleen sommige reders ertegen. Ik vraag echter welke belangen hier primeren, het belang van de tewerkstelling voor het Waasland, de Rupel en de haven van Antwerpen of de zeer beperkte belangen van sommige reders die met schepen onder vreemde vlag varen, de fameuze, volgens de oude benaming, Panlibhonco-schepen.

Wij hopen, mijnheer de minister, dat het MCESC, einde volgende week een beslissing zal nemen, en dat u er alles zult op zetten opdat het een gunstige beslissing zou zijn.

De Voorzitter. — Tot besluit van deze interpellatie heb ik twee moties ontvangen.

De eerste, ingediend door de heren Geldolf en Seeuws, luidt :

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Egelmeers tot de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, over de bestelling van containerschepen door een Belgische rederij,

Dringt aan dat het dossier onverwijld zou worden goedgekeurd door het Ministercomité voor Sociale en Economische Expansie en gaat over tot de dagorde. »

De tweede, ingediend door mevrouw Panneels en de heer Van Herck, luidt :

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Egelmeers et la réponse du ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

Passe à l'ordre du jour. »

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Egelmeers en het antwoord van de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

Gaat over tot de orde van de dag. »

Nous procéderons jeudi 7 juillet 1983, au vote sur l'ordre du jour pur et simple, qui bénéficie de la priorité.

Wij stemmen donderdag 7 juli 1983, over de eenvoudige motie, die de voorrang heeft.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Je vous propose d'interrompre ici nos travaux. *(Assentiment.)*

Nous les poursuivrons cet après-midi à 14 heures avec la discussion des projets de loi relatifs au budget des Affaires économiques.

Wij zullen onze werkzaamheden vanmiddag te 14 uur voortzetten met de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van Economische Zaken.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 12 h 25 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 12 u. 25 m.)

37.216 — E. Guyot, s. a., Bruxelles.

2874