

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1986-1987

11 DECEMBER 1986

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Bamako op 7 augustus 1984

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER CLOSE**

I. INLEIDING

Op 6 april 1974 werd te Genève door België de V.N.-Gedragscode voor Lijnvaartconferenties ondertekend met de intentie deze te aanvaarden zodra dit administratief gezien en op parlementair vlak mogelijk is. Deze conventie was oorspronkelijk interessant voor de Belgische reders gezien zij hun participatie binnen lijnvaartconferenties konden opdrijven. De voordelen van dit verdrag zijn gelet op de aanvaarding van de E.E.G.-Verordening 954/79 gerealiseerd.

Reeds 64 landen, waaronder Mali (op 15 maart 1978), hebben de Gedragscode inmiddels aanvaard. Ondanks het

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Leemans, voorzitter; J. H. Bosmans, Collignon, De Bremaeker, Deneir, Descamps, Gijs, mevr. L. Gillet, de heren Kelchtermans, Laverge, mevr. Rifflet-Knauer, de heren Swaelen, Van Grembergen en Close, rapporteur.

2. Plaatsvervanger : de heer J. A. Bosmans.

R. A 13634**Zie :****Gedr. St. van de Senaat :**

323 (1985-1986) : N° 1.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1986-1987

11 DECEMBRE 1986

Projet de loi portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali, signé à Bamako le 7 août 1984

RAPPORT

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

I. INTRODUCTION

Le 6 avril 1974, à Genève, la Belgique signait le Code de conduite des conférences maritimes des Nations Unies avec l'intention de l'adopter dès que cela s'avérerait possible sur les plans administratif et parlementaire. Au départ, cette convention était intéressante pour les armateurs belges car elle leur permettait d'accroître leur participation aux conférences maritimes. L'adoption du règlement C.E.E. 954/79 a sensiblement relativisé les avantages de cet accord.

64 Etats, dont le Mali (le 15 mars 1978) ont depuis lors déjà adopté le Code de conduite. Bien que le Code de

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Leemans, président; J. H. Bosmans, Collignon, De Bremaeker, Deneir, Descamps, Gijs, Mme L. Gillet, MM. Kelchtermans, Laverge, Mme Rifflet-Knauer, MM. Swaelen, Van Grembergen et Close, rapporteur.

2. Membre suppléant : M. J. A. Bosmans.

R. A 13634**Voir :****Document du Sénat :**

323 (1985-1986) : N° 1.

internationaal van kracht worden van de V.N.-Code, door de ratificatie door Nederland en West-Duitsland, blijven ontwikkelingslanden unilateraal discriminatoire maatregelen nemen om vracht voor schepen onder hun aangewezen vlag voor te behouden. Dit laatste uit zich ondermeer door het oprichten van vrachtcontrolebureaus in Westeuropese havens.

Teneinde deze politiek adequaat te beteugelen zullen België, Nederland en West-Duitsland reeds via de dialoog met de Ministeriële Conferentie van West- en Centraal-afrikaanse Staten een oplossing voor dit delicaat probleem pogen te bewerkstelligen.

Ondertussen blijkt de enige wijze om een billijke deelname van de Belgische reders in de maritieme trafiek met Mali te verzekeren, te bestaan uit het afsluiten van een bilaterale maritieme overeenkomst met de Republiek Mali waarbij inzake vrachtverdeling de 40/40/20 regel die opgenomen is in de Gedragscode, wordt toegepast.

II. BESPREKING EN STEMMINGEN

Een lid beschouwt het wel als een voordeel dat een gedeelte van de vracht wordt voorbehouden aan Belgische rederijen. Hij vraagt zich evenwel af hoe de eerbiediging van de afgesproken proporties kan worden gecontroleerd.

De Minister van Verkeerswezen antwoordt zoals volgt :

Gelet op het liberaal economisch bestel binnen de E.E.G., heeft de B.L.E.U. gen officiële stappen ondernomen om via wettelijke en administratieve maatregelen een controle uit te oefenen op de toepassing van de vrachtverdelingsleutel 40/40/20 in de lijnvaarttrafiek tussen ons land en ontwikkelingslanden.

Teneinde effectief de waarborg te hebben dat zij 40 pct. van de hun toekomende conferencecargo vervoeren, hebben vooral Afrikaanse en Aziatische landen via hun unilaterale wetgevingen « vrachtbureaus » gecreëerd, die op een a priori basis controle uitoefenen op de toepassing van de 40/40/20 sleutel.

Niettemin wensen de ontwikkelingslanden een voorkeur te geven aan conferencevervoer in plaats van aan outsiderlijnen. De Belgische reders opereren in conferenceverband.

Gezien conferences officiële commerciële akkoorden tussen lijnvaartreders betreffen, waarbij op basis van een monitoring (statistiek) bepaald en gecontroleerd wordt wie, wat en hoeveel werd vervoerd, is er voor de geïnteresseerde reders een bevredigende a posteriori controlesysteem voorhanden.

België onderhandelt trouwens tesamen met Duitsland en Nederland met de Ministeriële conferentie van West- en Centraalafrikaanse staten om het vrachtbureau-stelsel te vervangen door een neutraal statistisch monitoringssysteem.

conduite soit entré en vigueur sur le plan international à la suite de sa ratification par les Pays-Bas et l'Allemagne occidentale, des pays en voie de développement continuent à prendre unilatéralement des mesures discriminatoires en vue de réserver des cargaisons aux navires opérant sous le pavillon qui leur a été attribué, notamment en installant des bureaux de contrôle du fret dans des ports d'Europe occidentale.

Afin de contrecarrer adéquatement cette politique, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne occidentale s'efforceront de trouver une solution à ce problème délicat par le dialogue avec la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Entretemps, il apparaît que la seule manière d'assurer aux armateurs belges une part équitable du trafic maritime avec le Mali consiste à conclure avec la République du Mali un accord maritime bilatéral prévoyant d'appliquer pour la répartition du fret la règle des 40/40/20 inscrite dans le Code de conduite.

II. DISCUSSION ET VOTES

Un membre considère effectivement comme avantageux qu'une partie du fret soit réservée aux armateurs belges. Il se demande toutefois de quelle manière on peut contrôler le respect des pourcentages convenus.

Le Ministre des Communications donne la réponse suivante :

Compte tenu du régime d'économie libérale qui prévaut au sein de la C.E.E., l'U.E.B.L. n'a entrepris aucune démarche officielle en vue de contrôler par des mesures légales et administratives l'application de la clé de répartition 40/40/20 fixée pour le trafic de ligne entre notre pays et les pays en voie de développement.

Dans le but d'avoir effectivement la garantie qu'ils transportent 40 p.c. des cargaisons de conférence qui leur reviennent, certains pays, africains et asiatiques surtout, ont adopté unilatéralement des législations créant des « bureaux de fret » qui exercent un contrôle à priori sur l'application de la clé de répartition 40/40/20.

Néanmoins, les pays en voie de développement souhaitent donner la préférence au transport en conférence plutôt qu'à des lignes indépendantes. Les armateurs belges opèrent dans le cadre de conférences.

Etant donné que les conférences sont des accords commerciaux officiels conclus entre armateurs de lignes dans lesquels on fixe et on contrôle sur la base d'un monitoring (statistiques) qui a transporté quoi et en quelle quantité, il existe pour les armateurs intéressés un système de contrôle à posteriori satisfaisant.

La Belgique négocie d'ailleurs en même temps que l'Allemagne et les Pays-Bas avec la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en vue de remplacer le système des bureaux de fret par un système de monitoring statistique neutre.

Een lid vraagt waarom in het akkoord uitdrukkelijk wordt verwezen naar de V.N.-Gedragscode voor lijnvaart-conferenties, als Mali deze Code reeds heeft geratificeerd:

Hierop antwoordt de Minister dat alhoewel de betrokken ontwikkelingslanden, Mali en ook Angola, partij zijn bij de V.N.-Gedragscode, het nog nuttig is te verwijzen naar dit Verdrag, omdat hogervernoemde landen in de praktijk een bredere toepassing geven aan het Verdrag dan wel beoogd. België dat eveneens de gedragscode wenst te ratificeren wil een juiste en strikte toepassing van dit Verdrag verzekerd zien naar analogie met de E.E.G.-scheepvaartpolitiek der lid-staten.

Naar aanleiding van een vraag hieromtrent, wordt bevestigd dat Mali, als geëncloveerde staat, over geen havens beschikt en bovendien geen eigen koopvaardijvloot heeft, zodat de belangen van onze reders ter zake nog versterkt worden. Trafieken verlopen via Senegal, Mauretanië en Ivoorkust, landen waarmee België reeds maritieme akkoorden heeft afgesloten.

Een lid wenst te vernemen of beide partijen, en meer bepaald de Belgische reders, voordeel hebben bij het afsluiten van dit akkoord.

De Minister antwoordt dat door de afsluiting van het akkoord de reders kunnen deelnemen aan het bilateraal verkeer zonder gepenaliseerd te worden door bestaande discriminatoire wetgevingen op het zeevervoer. Tevens kunnen zij binnen de conferenties grotere druk uitoefenen teneinde een billijker aandeel op de lijnvaarttrafiek te verkrijgen.

Tenslotte laat de instelling van een gemengde commissie toe snel en efficiënt tussen te komen wanneer er zich daadwerkelijk maritieme problemen zouden stellen in de toekomst.

♦♦

Het ontwerp van wet wordt bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden aangenomen.

De Commissie heeft vertrouwen geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,
R. CLOSE.

De Voorzitter,
E. LEEMANS.

Un membre demande pourquoi l'accord fait expressément référence au Code de conduite des conférences maritimes des Nations Unies alors que le Mali a déjà ratifié ce Code.

Le Ministre répond que, même si les pays en voie de développement concernés — le Mali et aussi l'Angola — sont parties au Code de conduite des Nations Unies, il reste utile de s'y référer parce que, dans la pratique, les pays précités donnent à la convention une application plus large que celle visée par celle-ci. La Belgique, qui désire également ratifier le Code de conduite, veut s'assurer une application juste et stricte de cette convention, par analogie avec la politique maritime des Etats membres de la C.E.E.

En réponse à une question, il est confirmé que le Mali, Etat enclavé, ne dispose d'aucun port et n'a en outre pas de flotte marchande propre, ce qui renforce encore les intérêts de nos armateurs en la matière. Les trafics se font par le Sénégal, la Mauritanie et la Côte d'Ivoire, pays avec lesquels la Belgique a déjà conclu des accords maritimes.

Un membre aimerait savoir si les deux parties, et plus particulièrement les armateurs belges, ont intérêt à ce que cet accord soit conclu.

Le Ministre répond que la conclusion de l'accord permet aux armateurs de participer au trafic bilatéral sans être pénalisés par les législations discriminatoires existant en matière de transport maritime. De plus, au sein des conférences, ils peuvent faire davantage pression en vue d'obtenir une part plus équitable du trafic de ligne.

Enfin, la création d'une commission mixte permettra d'intervenir rapidement et efficacement lorsque les problèmes maritimes se poseront effectivement à l'avenir.

♦♦

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité des douze membres présents.

La Commission a fait confiance au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
R. CLOSE.

Le Président,
E. LEEMANS.