

BELGISCHE SENAAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1986-1987****SESSION DE 1986-1987**

11 MAART 1987

11 MARS 1987

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties, en van de Bijlage, opge maakt te Genève op 6 april 1974

Projet de loi portant approbation de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, et de l'Annexe, faites à Genève le 6 avril 1974

VERSLAG

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

RAPPORT

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

I. INLEIDING

Onderhavig wetsontwerp heeft tot doel de V.N.-conventie betreffende de gedragscode voor lijnvaartconferenties, door België ondertekend te New York op 30 juni 1975, goed te keuren onder voorbehoud van de bepalingen van E.E.G.-Verordening nr. 954/79.

De omstandigheden waarin deze Code is tot stand gekomen worden in de memorie van toelichting uiteengezet.

De Code is internationaal van kracht geworden na de bekrachtiging van het Verdrag door Nederland en West-Duitsland op 6 april 1983, met ingang van 6 oktober 1983

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

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

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

R. A 13685*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

371 (1985-1986) : N° 1 : Projet de loi.

I. INTRODUCTION

Le présent projet de loi a pour objet la ratification, sous réserve du règlement (C.E.E.) n° 954/79, de la convention des Nations unies concernant le Code de conduite des conférences maritimes, signée par la Belgique à New York le 30 juin 1975.

Les circonstances qui ont présidé à l'élaboration de ce Code sont décrites dans l'exposé des motifs.

Conformément aux dispositions de l'article 49, le Code est entré en vigueur sur le plan international le 6 octobre 1983 après la ratification dudit instrument par les Pays-Bas et la

Ont participé aux travaux de la Commission :

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

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

R. A 13685*Voir :*

Document du Sénat :

371 (1985-1986) : N° 1 : Projet de loi.

overeenkomstig de bepalingen van artikel 49. Heden zijn 67 landen partij bij deze internationale overeenkomst.

De Code heeft als objectief de geordonde expansie van de maritieme wereldhandel te stimuleren en daarbij de ontwikkeling te bevorderen van regelmatige en doelmatige maritieme diensten, welke aan de behoeften van de trafiek zijn aangepast. Tevens moet worden gestreefd naar een evenwicht tussen de belangen van degenen die de diensten verstrekken en degenen welke gebruik maken van de regelmatige diensten van maritiem transport.

Wat de lid-staten van de Europese Gemeenschap betreft, werd na jarenlange onderhandelingen een verordening van de Raad (nr. 954/79 van 15 mei 1979) genomen waarin bepaald wordt enerzijds dat de lid-staten welke de Code aanvaarden, deze volledig zullen toepassen t.a.v. de ontwikkelingslanden doch anderzijds tussen de reders van de E.G.-lid-staten alleen de E.G.-overeenkomst inzake de Code van toepassing is.

De E.E.G.-verordening bepaalt dat de scheepvaartondernemingen van de E.G. zullen deelnemen aan de trafiek in toepassing van de bijzondere bepalingen van de E.E.G.-verordening. Volgens deze bijzondere bepalingen moet onder meer de herverdeling van het ladingsaandeel onder de scheepvaartondernemingen van de E.G., leden van een conference, derwijze geschieden dat elk van deze ondernemingen een billijk aandeel zal verwerven van het conferencevervoer.

Volgens de voorafgaande overwegingen bij de E.G.-verordening moeten de E.G.-lid-staten t.o.v. de Code een gemeenschappelijke houding aannemen. Daaruit vloeit voort dat alle lid-staten de Code dienen te aanvaarden met inachtneming van de reserves die op blz. 5 van de memorie van toelichting vermeld staan.

II. BESPREKING

Hieronder worden de vragen en opmerkingen van de commissieleden opgenomen met telkens het antwoord dat door de Regering werd verstrekt.

Vraag 1

Welke redenen liggen ten grondslag aan de indiening van het wetsontwerp anno 1986, terwijl het verdrag zelf reeds werd aanvaard in 1974?

Antwoord

De ontwikkelingslanden konden in het kader van de Organisatie der Verenigde naties (U.N.C.T.A.D. te Genève) pas op 6 april 1974 hun rechten tot deelname aan het wereldlijnvvaartverkeer laten gelden via de goedkeuring van het V.N.-Verdrag houdende een gedragscode voor lijnvaartconferenties. Op dat ogenblik werd de lijnvaart overwegend gecontroleerd door sterke maritieme naties (Groot-Brittannië, Scandinavische landen, Frankrijk, West-Duitsland...) die de ratificatie van deze conventie zolang mogelijk uitstelden ten einde hun belangen adequaat verder verdedigd te zien. Deze

République fédérale d'Allemagne le 6 avril 1983. A l'heure actuelle, 67 Etats sont devenus parties contractantes à ladite convention.

L'objectif du Code consiste à stimuler l'expansion ordonnée du trafic maritime mondial et à promouvoir le développement de services maritimes réguliers et efficaces adaptés aux besoins du trafic considéré. Il tend également à assurer l'équilibre entre les intérêts des fournisseurs et des utilisateurs de services réguliers de transport maritime.

En ce qui concerne les Etats membres des Communautés européennes, un règlement du Conseil (n° 954/79 du 15 mai 1979) a été élaboré au terme de longues années de négociations. Il dispose, d'une part, que les Etats membres, lors de leur adhésion au Code, en appliqueront toutes les dispositions à l'égard des pays en voie de développement et, d'autre part, que le règlement de la C.E.E. relatif au Code est applicable seulement entre les armateurs des Etats membres des C.E.

Le règlement C.E.E. stipule que pour la participation au trafic des compagnies maritimes des C.E., ce sont les dispositions particulières du règlement C.E.E. qui seront d'application. Ces dispositions particulières prévoient notamment que la répartition des parts de cargaison entre les compagnies maritimes des C.E., membres d'une conférence, devra s'effectuer de manière à assurer à chacune de ces compagnies une part équitable du trafic de la conférence.

Conformément aux considérations préalables du règlement C.E.E., les Etats membres de la C.E. doivent adopter envers ce Code une attitude commune. Cela implique que tous les Etats doivent adopter le Code en se conformant aux réserves mentionnées à la page 5 de l'exposé des motifs.

II. DISCUSSION

Figurent ci-après les questions et les remarques des commissaires, suivies des réponses respectives fournies par le Gouvernement.

Question 1

Pour quelles raisons a-t-on déposé le projet de loi en 1986, alors que la convention elle-même date déjà de 1974?

Réponse

Les pays en voie de développement n'ont pu faire valoir leur droit de participer au trafic maritime mondial, dans le cadre de l'Organisation des Nations unies (C.N.U.C.E.D. à Genève), que le 6 avril 1974, grâce à l'approbation de la Convention des Nations unies concernant la conduite des conférences maritimes. A ce moment-là, le trafic maritime de ligne était principalement aux mains des grandes puissances maritimes (la Grande-Bretagne, les pays scandinaves, la France, l'Allemagne de l'Ouest...), qui ont retardé le plus longtemps possible la ratification de la présente convention

grote industrielanden vertegenwoordigden een belangrijk aandeel in de wereldtonnage zodat zij de inwerkingtreding van het verdrag overeenkomstig artikel 49 (24 lid-staten met 25 pct. wereldtonnage) ondanks de vele toetredingen van ontwikkelingslanden (kleine vloten) tot 1983 konden uitstellen. Dit lokte verontwaardiging uit van vele ontwikkelingslanden, die op hun beurt via unilaterale discriminatoire wetgevingen de « Code » in de ruime zin (totale lijnvaarttrafiek) toegepast en gecontroleerd wensten te zien.

Hierop werd sinds de Britse toetreding tot de E.E.G. geanticipeerd door de vastlegging van de E.E.G.-verordening 954/79 (*Brussels' package*) dd. 15 mei 1979, volgens dewelke de bepalingen van de code niet zullen toegepast worden in het lijnvaartverkeer tussen E.E.G. staten onderling, alsmede op basis van reciprociteit met O.E.S.O.-landen. Op basis van criteria tot een herverdeling zal de in de Code vermelde zgn. nationale 40 pct. tevens dienen te geschieden op E.E.G.-niveau.

Met deze filosofie als waarborg traden Nederland en Duitsland als eerste E.E.G.-landen toe tot dit verdrag, dat meteen internationaal van kracht werd op 6 oktober 1983. In het licht van de herzieningsconferentie (1988) volgden Groot-Brittannië, de Scandinavische landen en Frankrijk dit voorbeeld.

België dat geen traditionele zeevarende natie was, heeft dan ook ter bestrijding van hogervernoemde discriminaties, en in het vooruitzicht van de E.E.G. herverdeling van trafiek-rechten eerst bilaterale scheepvaartakkoorden gebaseerd op de Gedragscode, onderhandeld met ontwikkelingslanden, ten einde de positie van onze koopvaardij te versterken. Door de ratificatie vóór 1988 kan ons land bovendien deelnemen aan de herzieningsconferentie van 1988, en voldoen wij ruimschoots aan de ons via E.E.G.-verordening 954/79 opgelegde verplichting tot ratificeren.

Vraag 2

In de inleiding tot de bespreking door de Commissie van de Kamer van het bilateraal verdrag met Maleisië komt de volgende zinsnede voor: « Deze conventie (d.i. de V.N.-gedragscode) was oorspronkelijk interessant voor de Belgische reders... ».

Wat wordt hiermee bedoeld?

Antwoord

Het gunstig effect van de geplande toepassing van de U.N.C.T.A.D.-Gedragscode voor lijnvaartconferenties is door het E.E.G.-reglement nr. 954/79 van 15 mei 1979 afgezwakt geworden. Hier werd gestreefd naar een compromisoplossing zodat de « nationale 40 pct. » eigenlijk wordt omgebogen tot een tussen de in de E.E.G.-landen (en eventueel met O.E.S.O.-landen via de reciprociteitsregel) gevestigde en

afin de continuer à préserver leurs intérêts de façon appropriée. Ces grands pays industrialisés représentaient une part considérable du tonnage mondial, de sorte qu'ils purent retarder jusqu'en 1983 l'entrée en vigueur de la convention conformément à l'article 49 (24 Etats au moins dont le tonnage global représente au moins 25 p.c. du tonnage mondial) en dépit des nombreuses adhésions de pays en voie de développement (petites flottes). Cette politique a suscité l'indignation de maints pays en voie de développement, qui souhaitaient à leur tour voir appliquer et contrôler le « Code » au sens large (trafic maritime global) par la voie de législations unilatérales et discriminatoires.

Ce mouvement a été anticipé, depuis l'adhésion de la Grande-Bretagne aux C.E.E., par le règlement C.E.E. 954/79 (*Brussels' package*) du 15 mai 1979, qui prévoit que les dispositions du Code ne sont pas appliquées dans les trafics de conférence entre les Etats membres de la Communauté européenne et, sur une base de réciprocité, entre ces Etats et d'autres pays de l'O.C.D.E. Sur la base de critères spécifiques, les 40 p.c. dits nationaux prévus par le code devront être redistribués au niveau de la C.E.E.

Cette philosophie offrant des garanties, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne furent les premiers Etats membres de la C.E.E. à adhérer à la convention, qui est aussitôt entrée en vigueur sur le plan international le 6 octobre 1983. Dans la perspective de la conférence de révision (1988), la Grande-Bretagne, les pays scandinaves et la France ont suivi cet exemple.

La Belgique, qui n'était pas une nation maritime traditionnelle, a par conséquent, en vue de lutter contre les discriminations précitées et en prévision de la redistribution des droits de trafic à l'intérieur de la C.E.E., d'abord négocié des accords maritimes bilatéraux, basés sur le code de conduite, avec des pays en voie de développement, aux fins de renforcer la position de notre marine marchande. En ratifiant la convention avant 1988, notre pays peut, en outre, participer à la conférence de révision de 1988, et satisfait largement à l'obligation de ratification qui nous est imposée par le règlement C.E.E. 954/79.

Question 2

Dans l'introduction à la discussion en commission de la Chambre de la convention bilatérale avec la Malaisie, il est dit que la convention (à savoir le code de conduite des Nations unies) était à l'origine intéressante pour les armateurs belges.

Qu'entend-on par là?

Réponse

Les effets favorables de l'application prévue du code de conduite des conférences maritimes, élaboré par la C.N.U.C.E.D., ont été restreints par le règlement C.E.E. n° 954/79 du 15 mai 1979. Ce dernier visait à trouver une solution de compromis, de sorte que « les 40 p.c. nationaux » sont en fait devenus 40 p.c. à redistribuer entre les compagnies maritimes nationales établies et reconnues dans les

erkende nationale scheepvaartmaatschappijen te herverdelen 40 pct. Deze herverdeling gebeurt op basis van 4 criteria welke niet alle voordelig zijn voor onze reders. De afsluiting van bilaterale scheepvaartakkoorden gebaseerd op de Code kan de onderhandelingspositie van onze reders bij de latere commerciële herverdeling op Europees vlak beslist versterken.

Vraag 3

Uit het voorgaande blijkt dat reeds een zekere uitvoering aan de Gedragscode werd gegeven.

Zijn er eigenlijk nog voordelen aan de ratificatie van het Verdrag en ook wat betreft de bilaterale akkoorden?

Antwoord

Het weze gesteld dat het afsluiten van maritieme akkoorden tot op heden een adequaat middel is gebleken voor de reders om zich in bepaalde vaargebieden commercieel in te werken. Door de afsluiting van bilaterale maritieme akkoorden met bepaalde ontwikkelingslanden werd de code, voor dat land, reeds van toepassing gemaakt op het bilateraal lijnvaartverkeer.

De Belgische maritieme politiek tot verbetering van de positie van onze gevestigde nationale reders op wereldvlak, liet toe de Code reeds vroeg in toepassing te brengen en versterkte tevens de belangen van onze reders die anders meer en meer af te rekenen hadden met unilaterale vrachtbevoorrechttings-wetgevingen van de ontwikkelingslanden in Afrika en het Verre-Oosten.

Tevens kunnen Belgische reders binnen de conferenties grotere druk uitoefenen teneinde een billijker aandeel op de lijnvaarttrafiek te verkrijgen. Zo kunnen de reders onder andere hun « past performance » betonen en bouwen op diverse vaargebieden waar de traditionele zeevarende naties reeds lang het roer in handen hadden, en hun politiek oplegden. Tenslotte laat de instelling van een gemengde commissie (voorzien in de bilaterale akkoorden) toe snel en op efficiënte wijze tussen te komen wanneer er zich daadwerkelijk maritieme problemen stellen in de toekomst.

Vraag 4

Speelt de vlag van het schip een bepaalde rol?

Antwoord

De Belgische vlag is niet langer concurrentieel te noemen in vergelijking met vele vreemde vlaggen (goedkope vlaglanden, economische vlaggen, oneerlijke concurrentie uit het Verre-Oosten, staatsvloten enz...). De Belgische Regering bestudeert dan ook deze complexe problematiek, die trouwens eveneens in andere O.E.S.O.- en vooral E.E.G.-landen verder wordt onderzocht.

Etats membres de la C.E.E. (et éventuellement entre ces Etats et les pays de l'O.C.D.E. en vertu de la règle de réciprocité). Cette redistribution est effectuée sur la base de quatre critères qui n'avantagent pas tous nos armateurs. La conclusion d'accords maritimes bilatéraux basés sur le Code peut indéniablement renforcer la position de négociation de nos armateurs lors de la prochaine redistribution commerciale au niveau européen.

Question 3

Il ressort de ce qui précède que le code de conduite a déjà été appliqué dans une certaine mesure.

La ratification de la convention et la conclusion d'accords bilatéraux présentent-elles encore des avantages?

Réponse

La conclusion d'accords maritimes s'est avérée jusqu'à présent être un moyen approprié pour les armateurs de s'introduire dans certains secteurs du commerce maritime. Par la conclusion d'accords maritimes bilatéraux avec certains pays en voie de développement, le code a déjà été rendu applicable, pour ces pays, au trafic maritime bilatéral.

La politique maritime de la Belgique, visant à améliorer, au niveau mondial, la position de nos armateurs nationaux établis, a permis de mettre rapidement le code en application et a, par la même occasion, renforcé les intérêts de nos armateurs qui, autrement, se seraient trouvés de plus en plus aux prises avec des législations unilatérales mises en place par des pays en voie de développement de l'Afrique et de l'Extrême-Orient et visant à avantager le fret.

De même, les armateurs belges peuvent exercer, au sein des conférences, une plus grande pression afin d'obtenir une part plus équitable du trafic maritime. Ainsi, les armateurs peuvent, notamment, améliorer leurs résultats antérieurs dans plusieurs secteurs maritimes dominés depuis longtemps déjà par les nations maritimes traditionnelles qui y imposaient leur politique. Enfin, l'institution d'une commission mixte (prévue dans les accords bilatéraux) permettra d'intervenir rapidement et efficacement en cas de problèmes maritimes réels.

Question 4

Le pavillon du navire joue-t-il un rôle déterminé?

Réponse

Le pavillon belge ne peut plus être qualifié de concurrentiel par rapport à de nombreux pavillons étrangers (pays à pavillons de complaisance, pavillons économiques, concurrence déloyale de l'Extrême-Orient, flottes d'Etat, etc.). Le Gouvernement belge étudie dès lors cette problématique complexe. Une étude analogue se poursuivant d'ailleurs dans d'autres pays de l'O.C.D.E. — et principalement dans les pays de la C.E.E.

Alhoewel sommige Europese landen een beroep wensen te doen op de registratie onder de zogenaamde « economische vlag » (*cf.* Kerguelen voor Frankrijk, *Isle of Man* voor Groot-Brittannië) betekent dit geen oplossing op lange termijn en is deze formule niet levensvatbaar voor ons land. De Minister van Verkeerswezen heeft trouwens niet geaarzeld dit probleem onder het Belgische Voorzitterschap onder de aandacht van de maritieme middens van de E.E.G. te brengen (*cf.* Symposium op 5 en 6 mei 1987 te Antwerpen).

Vraag 5

Hoe kaderen de bilaterale scheepvaartverdragen in de Code en de E.E.G.-verordening 954/79 ?

Antwoord

Zoals reeds hogervermeld heeft België via bilaterale maritieme akkoorden, de principes van de V.N.-Gedragscode in samenspraak met geïnteresseerde ontwikkelingslanden zelfs reeds vóór het van kracht worden van het Verdrag toegepast. De in deze verdragen toegekende vrachtverdeling voor Belgische reders zal bij de uitvoering van E.E.G.-verordening 954/79 later commercieel worden herverdeeld. Daartoe bepaalt een artikel in elk akkoord dat de verdragsluitende staten over hun trafiekrechten kunnen beschikken overeenkomstig internationaal gemaakte afspraken. Op 22 december 1986 werden door de E.E.G.-Raad van Ministers trouwens 4 nieuwe verordeningen op het zeevervoer goedgekeurd. Verordening 4055/86 inzake de vrijheid van dienstverlening, regelt het statuut van de bestaande bilaterale akkoorden, en sluit zelfs de toekomstige onderhandeling ervan (al dan niet door de E.E.G.-Commissie) niet uit.

III. STEMMINGEN

De artikelen en het ontwerp van wet in zijn geheel worden bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden aangenomen.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,
P. DESCAMPS.

De Voorzitter,
E. LEEMANS.

Bien que certains pays européens souhaitent recourir à l'immatriculation sous ce qu'on appelle le pavillon économique (*cf.* Kerguelen pour la France, *Isle of Man* pour la Grande-Bretagne), cela ne constitue pas une solution à long terme et cette formule n'est pas viable pour notre pays. Le Ministre des Communications n'a d'ailleurs pas hésité à soumettre ce problème, au cours de la présidence belge, à l'attention des milieux maritimes de la C.E.E. (*cf.* le symposium des 5 et 6 mai 1987 à Anvers).

Question 5

Quel rapport y a-t-il entre les accords maritimes bilatéraux, d'une part, et le code et le règlement C.E.E. 954/79, d'autre part ?

Réponse

Comme il a déjà été dit, la Belgique a appliqué, par la voie d'accords maritimes bilatéraux, les principes du code de conduite des Nations unies, en concertation avec des pays en voie de développement intéressés, dès avant l'entrée en vigueur de la convention. Les parts de cargaisons attribuées aux armateurs belges par ces accords feront l'objet d'une redistribution commerciale lors de la mise en œuvre du règlement C.E.E. 954/79. A cet effet, un article prévoit dans chaque accord que les Etats contractants peuvent disposer de leurs droits de trafic conformément aux accords internationaux conclus. Par ailleurs, le 22 décembre 1986, le Conseil des ministres de la C.E.E. a approuvé quatre nouveaux règlements sur les transports maritimes. Le règlement 4055/86 relatif à la liberté des services règle le statut des accords bilatéraux existants et n'exclut même pas la négociation future de ceux-ci (que ce soit ou non par la Commission de la C.E.E.).

III. VOTES

Les articles et l'ensemble du projet de loi ont été adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

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

Le Rapporteur,
P. DESCAMPS.

Le Président,
E. LEEMANS.