

**SENAT DE BELGIQUE**

---

**SESSION DE 1988-1989**

---

---

**10 JANVIER 1989**

---

**Projet de loi portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Cameroun, signé à Bruxelles le 13 mai 1986**

---

**RAPPORT**

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

---

**I. EXPOSE DU MINISTRE**

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

Si, à l'origine, cette convention était intéressante pour les armateurs belges, étant donné qu'ils pouvaient accroître leur participation au sein des conférences maritimes, les avantages de cette convention

---

Ont participé aux travaux de la Commission :

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

2. Membres suppléants : Mme Lieten-Croes, MM. Petitjean et Stroobant.

**R. A 14486****Voir :****Document du Sénat :****396 - 1 (S.E. 1988).****BELGISCHE SENAAT**

---

**ZITTING 1988-1989**

---

---

**10 JANUARI 1989**

---

**Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Kameroen, ondertekend te Brussel op 13 mai 1986**

---

**VERSLAG**

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

---

**I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER**

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

---

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

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

2. Plaatsvervangers : mevr. Lieten-Croes, de heren Petitjean en Stroobant.

**R. A 14486****Zie :****Gedr. St. van de Senaat :****396 - 1 (B.Z. 1988).**

sont devenus très relatifs par suite de l'adoption du règlement C.E.E. 954/79.

Dans l'intervalle, 67 pays, dont 5 pays européens industrialisés, ont accepté ce code de conduite. Malgré que ledit code soit entré en vigueur le 6 octobre 1983 et qu'il ait été ratifié par les Pays-Bas et l'Allemagne de l'Ouest, certains pays en voie de développement continuent à prendre des mesures unilatérales discriminatoires visant à réserver du fret aux navires battant leur propre pavillon. Cette politique se traduit notamment par la création de bureaux de contrôle du fret dans les ports d'Europe occidentale.

La délégation belge a dès lors souligné que de telles pratiques ne seront désormais plus tolérées dans nos ports, que les principes du Code de conduite des N.U., que la République du Cameroun a ratifié le 15 juin 1976, prévaudront dans le trafic commercial bilatéral et qu'en outre, les deux Parties ne pourront établir aucune entrave au trafic maritime.

Afin de combattre adéquatement cette politique, la Belgique, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne s'efforceront de trouver une solution à ce délicat problème, par le biais de discussions avec la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique occidentale et centrale. Ces discussions ne sont pas terminées à ce jour.

Entre-temps, le seul moyen de garantir une participation équitable des armateurs belges au trafic maritime avec le Cameroun est de conclure avec la République du Cameroun un accord maritime bilatéral qui prévoirait une répartition des cargaisons de 40/40/20, conformément à la règle établie dans le Code de conduite.

Les négociations avec le Cameroun n'ont pas posé de problèmes particuliers. Les clauses et/ou articles suivants ont néanmoins donné lieu à discussion au cours des négociations.

### Art. 3

La délégation camerounaise a fermement insisté pour qu'il soit fait état du lien national dans la définition de la « compagnie nationale de navigation maritime » en exigeant que la majorité du capital soit détenue par des nationaux. La Belgique s'est référée aux négociations des Nations unies menées dans le cadre d'une conférence diplomatique en vue de l'établissement des conditions d'enregistrement des navires, ce qui a permis d'élaborer un compromis prévoyant que ces compagnies doivent être agréées par les autorités maritimes respectives et avoir leur siège social dans le pays du pavillon.

van de E.E.G.-Verordening 954/79, sterk gerelativeerd.

Reeds 67 landen, waaronder vijf geïndustrialiseerde Europese landen, hebben de Gedragscode inmiddels aanvaard. Ondanks het internationaal van kracht worden van de V.N.-Code, op 6 oktober 1983 en de ratificatie door Nederland en West-Duitsland, blijven ontwikkelingslanden eenzijdig discriminatoire maatregelen nemen om vrachten voor schepen onder hun aangewezen vlag voor te behouden. Dit laatste uit zich onder meer door het oprichten van vrachtcontrolebureaus in Westeuropese havens.

De Belgische delegatie heeft dan ook onderlijnd dat dergelijke praktijken in onze havens niet verder zullen worden gedoogd, en dat voor de Republiek Kameroen die reeds Partij is bij de V.N.-Gedragscode sinds 15 juni 1976, de hierin vervatte principes in het bilateraal handelsverkeer toch zullen voorgaan, en dat bovendien geen belemmeringen op scheepvaartgebied mogen worden ingesteld door beide Partijen.

Teneinde deze politiek adequaat te beteugelen zullen België, Nederland en West-Duitsland trachten, via de dialoog met de Ministeriële Conferentie van West- en Centraalafrikaanse Staten, een oplossing voor dit delicaat probleem pogen te bewerkstelligen. Deze besprekingen zijn op heden nog niet afgerond.

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

De onderhandelingen met Kameroen gaven geen aanleiding tot bijzondere moeilijkheden. De hiernavolgende artikelen en of clausules leidden tijdens de onderhandelingen evenwel tot discussie.

### Art. 3

De Kameroenese delegatie drong sterk aan op de vermelding van de nationale band bij de definitie van « nationale scheepvaartmaatschappij », door te eisen dat het meerderheidskapitaal in handen van ingezetenen diende te zijn. België verwees naar de V.N.-onderhandelingen inzake een diplomatieke conferentie tot vastlegging van de registratievoorwaarden voor schepen, zodat een compromisoplossing in die zin werd uitgewerkt, bij welke deze maatschappijen door de respectieve maritieme autoriteiten dienen te zijn erkend en hun hoofdzetel in de betrokken vlaggestaat moeten vestigen.

## Art. 10

Les autorités camerounaises ont souhaité que les Parties interviennent activement pour faire exécuter les jugements rendus dans un des pays contractants en ce qui concerne les garanties de dommages-intérêts. Bien que n'étant normalement partie d'aucun accord maritime, l'U.E.B.L. a finalement accepté une clause prévoyant une intervention non contraignante d'une des Parties à la demande de l'autre Partie.

## Art. 17

Etant donné que la formation des marins et l'assistance technologique sont importantes pour le Cameroun, il a été précisé que ces deux points feraient l'objet d'un accord bilatéral spécifique. Le Cameroun avait initialement exigé l'inclusion d'articles à ce propos dans l'accord maritime lui-même, mais la délégation de l'U.E.B.L. s'y est opposée.

## Art. 19 et 20

Etant donné que les autorités camerounaises attachaient beaucoup d'importance au suivi commercial de l'Accord, des dispositions-cadres ont été reprises à ce sujet en ce qui concerne l'application des taux et les privilèges de pavillon.

## Art. 21

La Commission mixte et le comité de concertation maritime se sont avérés être les organes adéquats pour veiller à l'exécution de l'Accord visé. Plutôt qu'une réunion annuelle, la délégation camerounaise a accepté la clause habituelle prévoyant que ces organes se réunissent à la demande de l'une des Parties contractantes.

Ce qui précède permet d'affirmer que cet Accord pourra contribuer pleinement à valoriser nos lignes maritimes, déjà réputées, à destination de l'Afrique occidentale (surtout à destination du Zaïre) en y incluant les ports camerounais.

Pour le résumé de l'accord, on voudra bien consulter les documents de la Chambre n° 976-1 et 517-1 et 2 de la session extraordinaire de 1988.

## Art. 10

De Kameroenese autoriteiten wensten dat de Partijen actief zouden tussenkomen ter uitvoering van vonnissen inzake waarborgen tot schadevergoeding uitgesproken in één der verdragsluitende landen. Alhoewel normaal niet deeluitmakende van een maritiem akkoord, heeft de B.L.E.U. uiteindelijk ingestemd met een formulering die voorzag in een niet-dwingende tussenkomst van één der Partijen in geval van verzoek door de andere Partij.

## Art. 17

Gezien de vorming van zeevarenden alsmede de technologische bijstand belangrijk is voor Kameroen, werd vermeld dat dit het voorwerp zou uitmaken van een specifiek bilateraal akkoord. Kameroen eiste oorspronkelijk de opname van artikelen ter zake in het maritiem akkoord zelf; maar de B.L.E.U. delegatie bleef dit afwijzen.

## Art. 19 en 20

Gezien van Kameroenese zijde veel belang werd gehecht aan de commerciële follow-up van het akkoord, zijn daaromtrent ook kaderbepalingen opgenomen inzake de toepassing van tarieven en de vlagbevoorrechttingsregelen.

## Art. 21

De Gemengde commissie, alsmede een maritiem overlegcomité, bleken de adequate organen om toe te zien op de uitvoering van het betrokken akkoord. In plaats van jaarlijks te vergaderen, aanvaardde de Kameroenese delegatie de gebruikelijke stipulering, dat deze comités zouden worden samengeroepen op het verzoek van één der verdragsluitende partijen.

In het licht van wat voorafgaat kan derhalve worden gesteld dat dit akkoord een waardevolle bijdrage kan leveren aan de valorisatie van onze vermaarde lijndienst op Westelijk Afrika (meer bepaald de Zaïredienst) door de opname van de Kameroenese havens.

Voor de korte inhoud van de overeenkomst raadplege men de Kamerstukken nrs. 976-1 en 517-1 en 2 van de buitengewone zitting 1988.

## II. DISCUSSION

Un membre aimerait savoir ce que représente exactement la clé de répartition 40/40/20.

Le Ministre répond que l'assurance sur cargaison est prise en charge jusqu'à concurrence de 40 p.c., par le pays où les marchandises sont embarquées et, également jusqu'à concurrence de 40 p.c., par le pays où elles sont déchargées. Les 20 p.c. restants sont à charge d'un éventuel pays tiers. Cette règle a été instaurée par un code de conduite des Nations unies, approuvé par la Belgique par la loi du 17 juillet 1987.

Quant à la question de savoir si le Cameroun est en mesure de transporter 40 p.c. des marchandises, le doute ne se justifie guère. Le Cameroun est en effet un des rares pays africains à posséder une flotte relativement bien entretenue. S'il est vrai que l'obligation de transporter 40 p.c. des marchandises implique que l'Etat doit disposer d'un espace propre, il est également vrai que celui-ci peut être loué dans d'autres navires.

Le projet de loi a été adopté sans autre discussion, à l'unanimité des 12 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à la même unanimité.

*Le Rapporteur,*  
J. DE BREMAEKER.

*La Présidente,*  
H. HANQUET.

## II. BESPREKING

Een lid vraagt wat de 40/40/20-verdeling precies inhoudt.

De Minister antwoordt dat de vrachtverzekering telkens voor 40 p.c. ten laste valt van het land waar de vracht ingescheept en uitgeladen wordt. De 20 pct. is bedoeld voor een eventueel derde land. Dit is een V.N.-Gedragscode die door België bekrachtigd werd bij de wet van 17 juli 1987.

In het geval van Kameroen zou men kunnen twifelen of het wel in staat is om 40 pct. van de vracht te vervoeren. Toch is deze twijfel ongegrond. Kameroen is een van de weinige Afrikaanse staten, die over een vrij behoorlijk onderhouden vloot beschikken. De verplichting, 40 pct. van de vracht te vervoeren, betekent weliswaar dat een staat over eigen scheepsruimte moet beschikken. Deze kan ook in andere schepen gehuurd worden.

Het wetsontwerp wordt zonder verdere bespreking aangenomen met eenparigheid door de 12 aanwezige leden.

Dit verslag is goedgekeurd met eenzelfde eenparigheid.

*De Rapporteur,*  
J. DE BREMAEKER.

*De Voorzitster,*  
H. HANQUET.