

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1988-1989

10 JANVIER 1989

Projet de loi portant approbation de l'Accord maritime sur la marine marchande entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Bangladesh, signé à Dhaka le 31 juillet 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 Nations unies 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 pou-

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 14487*Voir :*

Document du Sénat :

397 - 1 (S.E. 1988).

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1988-1989

10 JANUARI 1989

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Bangladesh inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Dhaka op 31 juli 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

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 14487*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

397 - 1 (B.Z. 1988).

vaient accroître leur participation au sein des conférences maritimes, les avantages de cette convention sont devenus très relatifs par suite de l'adoption du règlement CEE 954/79.

Dans l'intervalle, 67 pays, dont la République populaire du Bangladesh (24 juillet 1975) ont accepté ce Code de conduite. Bien que ledit Code soit entré en vigueur le 6 octobre 1983, après sa ratification par les Pays-Bas et l'Allemagne de l'Ouest, certains pays en voie de développement continuent à prendre des mesures unilatérales discriminatoires visant à réserver du fret aux navires battant leur propre pavillon.

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

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

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

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

Articles 4, 5 et 6

La clause de répartition du fret a fait l'objet d'un large débat entre les parties intéressées. Finalement, l'on a pu se mettre d'accord, dans l'esprit du Code de conduite des Nations unies, pour assurer un accès égal au trafic maritime. En outre, les pavillons tiers pourront obtenir une part équitable, par exemple de 20 p.c., de ce trafic. L'article 6 vise à satisfaire aux exigences des règlements C.E.E. en la matière.

Articles 6 et 7

La délégation de l'U.E.B.L. a accepté le point de vue du Bangladesh selon lequel les navires ne peu-

binen lijnvaartconferenties konden opdrijven. De voordelen van dit verdrag zijn, gelet op de aanvaarding van de E.E.G.-Verordening 954/79, sterk gerelativeerd.

Reeds 67 landen, waaronder de Volksrepubliek Bangladesh (24 juli 1975), hebben de Gedragscode inmiddels aanvaard. Ondanks het internationaal van kracht worden van de V.N.-Code, door de ratificatie door Nederland en West-Duitsland, op 6 oktober 1983, blijven ontwikkelingslanden unilateraal discriminatoire maatregelen nemen om vrachten voor schepen onder de hun aangewezen vlag voor te behouden.

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

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

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

De onderhandelingen met Bangladesh gaven geen aanleiding tot bijzondere moeilijkheden. De hiernavolgende artikelen en/of clausules leidden tijdens de onderhandelingen tot enige discussie.

Artikelen 4, 5 en 6

Inzake de vrachtverdelingsclausule werd uitvoerig gedebatteerd tussen de betrokken partijen. Uiteindelijk kon worden bewerkstelligd dat, in de geest van de V.N.-Lijnvaartcode, een evenwichtige toegang tot de lijnvaartlading werd verzekerd. Bovendien kunnen derde vlaggen een billijk aandeel in de betrokken trafiek, zoals bijvoorbeeld 20 pct., valoriseren. Artikel 6 is bedoeld om te voldoen aan de vereisten van de E.E.G.-verordeningen ter zake.

Artikelen 6 en 7

De B.L.E.U.-delegatie heeft ingestemd met de Bangladeshese visie dat inzake behandeling van schepen

vent être traités qu'en application du principe de la nation la plus favorisée et non pas de la règle du traitement identique des navires concernés, traditionnellement adoptée dans les accords conclus par l'U.E.B.L. Le même point de vue a d'ailleurs prévalu pour la simplification des formalités (*cf.* l'article 7).

Articles 11 à 14

Pour ce qui est des documents d'identité de marin (le livret de marin), les principes en vigueur dans notre pays et figurant dans les clauses habituelles ont été acceptés par le Bangladesh à la demande de l'U.E.B.L., après de longues discussions.

Article 19

A la demande du Bangladesh, le rôle des diplomates et des agents consulaires en cas d'accident maritime a été défini plus en détail.

II. DISCUSSION

Un membre constate que les accords ont manifestement été rédigés en anglais. Les textes néerlandais et français sont qualifiés de traductions. Cela signifie-t-il qu'en cas de litige, seul le texte anglais fera foi ? Et devant quel juge faut-il alors que ce texte soit porté ? Les juges belges ne sont quand même pas censés manier l'anglais juridique.

Le Ministre fournit la réponse suivante.

Les juges belges ne disent évidemment pas le droit en anglais. Mais il est fréquent que les explications, parfois très techniques, soient données dans d'autres langues, et même par gestes (exemple : reconstitution d'un abordage à l'aide de modèles).

Les négociations avec le Pakistan et le Bangladesh ont eu lieu en anglais, qui est une langue très usitée en droit maritime.

Le projet de loi a été adopté 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.

enkel de behandeling van de meest begunstigde natie kon worden aangehouden, in plaats van de in de traditionele B.L.E.U.-akkoorden gekozen identieke behandeling van de betrokken schepen. Hetzelfde werd trouwens overeengekomen wat de vereenvoudiging der formaliteiten betreft (*cf.* artikel 7).

Artikelen 11 tot 14

Inzake de regeling van de identiteitspapieren (zeemansboek) der zeelieden, werden na lange discussies de in ons land vigerende principes in de gebruikelijke artikelen op verzoek van de B.L.E.U. door Bangladesh aanvaard.

Artikel 19

Op verzoek van Bangladesh werd uitvoeriger ingegaan op de rol van diplomaten en consulaire agenten bij scheepvaartongevallen.

II. BESPREKING

Een lid stelt vast dat de overeenkomsten blijkbaar in het Engels gevoerd zijn. De Nederlandse en Franse teksten worden betiteld als vertaling. Betekent dit dat bij betwisting alleen de Engelse tekst juridische waarde bezit ? En voor welke rechter moet zulke tekst dan gebracht worden ? Belgische rechters worden toch niet geacht Engelse rechtstaal te hanteren.

De Minister antwoordt als volgt.

Belgische rechters spreken uiteraard niet in het Engels recht. Doch vaak gebeurt de hele, soms zeer technische, uitleg in andere talen, o.a. in gebarentaal (bijvoorbeeld reconstructie van aanvaring met modellen).

De onderhandelingen met Pakistan en Bangladesh werden in het Engels gevoerd. Het Engels is een zeer verspreide zeerechtstaal.

Het wetsontwerp wordt aangenomen met eenparigheid door de 12 aanwezige commissieleden.

Dit verslag is goedgekeurd met dezelfde eenparigheid.

De Rapporteur,
J. DE BREMAEKER.

De Voorzitster,
H. HANQUET.