

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 islamique du Pakistan, signé à Bruxelles le 8 septembre 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 pouvaient 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.

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 14488*Voir :***Document du Sénat :**

398 - 1 (S.E. 1988).

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1988-1989

10 JANUARI 1989

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Islamitische Republiek Pakistan, ondertekend te Brussel op 8 september 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 van de E.E.G.-Verordening 954/79, sterk gerelativeerd.

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 14488*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

398 - 1 (B.Z. 1988).

Dans l'intervalle, 67 pays, dont la République islamique du Pakistan (27 juin 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 Pakistan 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 Pakistan n'ont pas posé de problèmes particuliers. Les clauses et/ou articles suivants ont néanmoins donné lieu à discussion au cours des négociations.

Article 4

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. Enfin, les deux parties ne s'interdisent pas réciproquement de participer au trafic effectué en tant que pavillon tiers, eu égard aux éventuels engagements internationaux existants des Etats parties.

Articles 6 et 7

La délégation de l'U.E.B.L. a accepté le point de vue du Pakistan selon lequel les navires ne peuvent être traités qu'en application du principe de la nation la plus favorisée et non pas de la règle du

Reeds 67 landen, waaronder de Islamitische Republiek Pakistan (27 juni 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 april 1983, blijven ontwikkelingslanden unilateraal discriminatoire maatregelen nemen om vrachten voor schepen onder 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 bewerkstelligen die beantwoorden aan de vigerende principes van de Gedragscode enerzijds, alsmede aan de door de E.E.G.-Raad op 16 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 Pakistan te verzekeren, te bestaan uit het afsluiten van een bilaterale maritieme overeenkomst met deze Republiek, waarbij inzake vrachtverdeling de principes vervat in de Gedragscode worden toegepast.

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

Artikel 4

Inzake de vrachtverdelingsclausule werd uitvoerig gedebatteerd tussen de betrokken partijen. Uiteindelijk kon worden bewerkstelligd dat in de geest van de V.N.-Lijnvaartcode gelijke toegang tot de lijnvaartlading werd verzekerd. Bovendien kunnen derdevlagen een billijk aandeel in de betrokken trafiek, zoals bijvoorbeeld 20 pct., valoriseren. Tenslotte ontzeggen beide landen elkaar niet het recht om te participeren in de respectieve lijnvaartcrosstrade getiteld op mogelijk bestaande internationale verbintenissen der Verdragstaten.

Artikelen 6 en 7

De B.L.E.U.-delegatie heeft ingestemd met de Pakistanese visie dat inzake behandeling van schepen enkel de behandeling als meest begunstigde natie kon worden weerhouden, in plaats van de in de tradi-

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 en ce qui concerne la simplification des formalités (*cf.* l'article 7).

Articles 10 à 12

Outre la réglementation relative aux papiers d'identité des marins (livret de marin), des dispositions ont également été prévues dans les clauses habituelles, à la demande du Pakistan, concernant les membres de la famille des marins qui navigueraient éventuellement avec eux.

Article 19

Comme on l'a déjà fait avec beaucoup de pays en développement, compte tenu du contrôle financier rigide qui y est en vigueur (intervention des banques nationales dans les opérations financières), il a fallu rechercher avec le Pakistan une formule garantissant « en principe » le libre transfert des recettes de l'activité maritime pour autant que la législation locale en vigueur ne s'y oppose pas.

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.

tionele B.L.E.U.-akkoorden gekozen identieke behandeling van de betrokken schepen. Hetzelfde werd trouwens overeengekomen wat de vereenvoudiging der formaliteiten betreft (*cf.* art. 7).

Artikelen 10 tot 12

Benevens de regeling van de identiteitspapieren (zeemansboek) der zeelieden, werden in de gebruikelijke artikelen op verzoek van Pakistan eveneens regelingen getroffen voor de eventuele meevarende familieleden der zeelui.

Artikel 19

Zoals in vele ontwikkelingslanden reeds het geval is, gelet op hun vigerende rigide financiële controle (nationale bankinterventies op geldoperaties), diende met Pakistan eveneens een formule gezocht die « in principe » de vrije transfert van inkomsten uit het scheepvaartbedrijf waarborgt, voor zover de geldende plaatselijke wetgeving zich hiertegen niet verzet.

II. BESPREKING

Een lid stelt vast dat de overeenkomsten blijkbaar in het Engels gevoerd zijn. De Nederlandse en Franse tekst 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 spreker 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.