

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1990-1991**

6 DECEMBRE 1990

**Projet de loi relatif
à l'enregistrement des navires****RAPPORT****FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. DE BONDT**

La Commission de l'Infrastructure a examiné le projet de loi relatif à l'enregistrement des navires au cours de sa réunion du 23 octobre 1990.

I. EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE

Dans son introduction, le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles renvoie à l'exposé des motifs (Doc. Chambre n° 1207-1), en particulier à la page 2, ainsi qu'au rapport de la Chambre (Doc. Chambre n° 1207-2).

La marine marchande doit actuellement faire face à un double problème de concurrence: d'une part, une surcapacité sur le marché mondial et, d'autre part,

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs: MM. Grosjean, président; Appeltans, Belot, Boël, Bouchat, Cardoen, Claeys, Clerdent, Cools, De Seranno, Hotyat, Op 't Eynde, Schellens, Vanderborght, Verschueren et De Bondt, rapporteur.

2. Membres suppléants: MM. De Bremaeker, de Wasseige, Eicher, Evrard, Priëls, Vannieuwenhuyze.

3. Autres sénateurs: Borremans, Verhaegen, Vaes.

R. A 15107*Voir :***Document du Sénat :**

1037-1 (1989-1990) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1990-1991**

6 DECEMBER 1990

**Ontwerp van wet betreffende
de registratie van zeeschepen****VERSLAG****NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR
UITGEBRACHT DOOR DE HEER DE BONDT**

De Commissie voor de Infrastructuur heeft het ontwerp betreffende de registratie van zeeschepen besproken op 23 oktober 1990.

I. INLEIDING VAN DE MINISTER

De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen verwijst in zijn inleiding naar de memorie van toelichting (Doc. Kamer nr. 1207-1), inzonderheid naar blz. 2, en naar het Kamerverslag (Doc. Kamer nr. 1207-2).

De handhaving van de koopvaardijvloot kampt met een dubbel mededingingsprobleem, enerzijds een overcapaciteit op de wereldzee en anderzijds de kost-

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Grosjean, président; Appeltans, Belot, Boël, Bouchat, Cardoen, Claeys, Clerdent, Cools, De Seranno, Hotyat, Op 't Eynde, Schellens, Vanderborght, Verschueren en De Bondt, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren De Bremaeker, de Wasseige, Eicher, Evrard, Priëls, Vannieuwenhuyze.

3. Andere senatoren : Borremans, Verhaegen, Vaes.

R. A 15107*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

1037-1 (1989-1990) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

une distorsion des coûts provoquée par des navires battant pavillon de complaisance. Bien que le problème de la surcapacité ait entre-temps changé d'aspect, les armateurs — et avec eux le Gouvernement — estiment que la seule manière d'échapper aux frais d'exploitation trop élevés consiste à réduire les charges sociales et fiscales.

Le Gouvernement a décidé que les armateurs belges pourraient échapper à la pression concurrentielle fatale en enregistrant leur navire dans un autre pays au nom d'un affréteur coque nue. Ce « dépavillonnage » des navires belges sera rendu possible par la création d'un registre public maritime luxembourgeois, projet qui vient d'être adopté par le Parlement du grand-duché du Luxembourg. Ce registre luxembourgeois pourra faire office de deuxième registre pour les navires belges.

Bien entendu, il serait souhaitable de créer un pavillon européen, mais les chances d'un aboutissement rapide dans ce domaine ne sont pas très grandes. Quoi qu'il en soit, la solution qui consiste à coopérer avec le grand-duché du Luxembourg ne constitue pas un obstacle à cet égard.

La possibilité du dépavillonnage au Luxembourg constitue une réponse adéquate au défi susmentionné, puisqu'elle permet de réduire les frais d'exploitation en abaissant les charges sociales et fiscales et qu'elle offre, en même temps, des garanties quant au maintien du niveau d'emploi actuel dans ce secteur, et ce grâce au « protocole marine marchande » du 31 décembre 1988, qui figure en annexe au rapport de la Chambre (Doc. Chambre n° 1207-2, p. 12).

II. DISCUSSION GENERALE

Plusieurs membres posent des questions sur différents sujets.

1. De grandes difficultés ne pourraient-elles empêcher le Parlement du grand-duché du Luxembourg d'adopter la loi créant un registre propre ?

Réponse :

Le Conseil d'Etat luxembourgeois avait attiré l'attention du Parlement sur les risques auxquels la sécurité sociale luxembourgeoise pourrait être exposée, ainsi que sur la responsabilité de l'Etat en matière de sécurité maritime. La Belgique a aidé à répondre à ces objections en proposant une aide opérationnelle par le biais de notre administration compétente et expérimentée en la matière. (Note du rapporteur : entre-temps, le Parlement luxembourgeois a adopté le texte de loi en question).

prijsscheefftrekking tengevolge het optreden van zeeschepen onder goedkope vlaggen. Alhoewel het probleem van de overcapaciteit intussen een gewijzigd uitzicht heeft gekregen, zijn de reders, en met hen de Regering, van mening dat om te ontsnappen aan te hoge exploitatiekosten er alleen de weg van de vermindering van de sociale en fiscale lasten overbleef.

De Regering besliste dat de Belgische reders door registratie in een ander land op naam van een rompbevrachter een uitweg uit de noodlottige mededingingsdruk zouden vinden. Dit « uitvlaggen » van Belgische zeeschepen, zal mogelijk worden nu het Parlement van het Groot-Hertogdom Luxemburg een eigen vlagregister heeft ingevoerd. Dat Luxemburgse register zal dan als tweede register voor de Belgische schepen kunnen fungeren.

Vanzelfsprekend zou het in de toekomst aanbeveling verdienen naar een Europese vlag te streven, maar de realisatiekansen liggen hier nog niet voor het grijpen. De oplossing in samenhang met het Groot-Hertogdom Luxemburg vormt daartoe alleszins geen hinderpaal.

De oplossing via het uitvlaggen naar Luxemburg is een aangepast antwoord op de eerder gesignaleerde uitdaging vermits het de exploitatiekosten inzake sociale en fiscale kosten drukt, maar meteen ook ingevolge het « protocol koopvaardij » van 31 december 1988, en als bijlage opgenomen in het Kamerverslag op blz. 12 (Doc. Kamer nr. 1207-2), garanties biedt inzake de handhaving van het huidige tewerkstellingsniveau in deze sector.

II. ALGEMENE BESPREKING

Verschillende leden stellen vragen over diverse onderwerpen.

1. Zijn er geen zware moeilijkheden die het Parlement van het Groot-Hertogdom Luxemburg zouden verhinderen de wet op instellen van een eigen register goed te keuren ?

Antwoord :

De Luxemburgse Raad van State had het Parlement gewezen op de risico's voor de Luxemburgse sociale zekerheid en op de kwestie van de verantwoordelijkheid van de Staat inzake veiligheid op zee. België heeft die bezwaren helpen opvangen door operationele steun te verlenen via onze bevoegde en ervaren administratie ter zake. (Inmiddels heeft het Luxemburgse parlement de betrokken wettekst goedgekeurd, verslaggever).

2. Quels avantages sociaux les marins belges perdront-ils par le dépavillonnage au Luxembourg?

Réponse:

Les marins restent soumis au régime de sécurité sociale de la Communauté européenne et ne relèvent donc pas de l'O.S.S.O.M.; une régression pourrait se produire en cas de chômage, mais le protocole précité a remédié à ce problème (voir le point 3.3.).

3. Un membre aimerait que l'on actualise les statistiques de la population scolaire de l'Ecole supérieure de navigation; il aimerait, en outre, obtenir des chiffres précis concernant le pool des équipages.

Réponse:

La population estudiantine de l'Ecole supérieure de navigation (année scolaire 1990-1991) se présente comme suit:

Division « Pont »:

1 ^{re} année:	62 (37 NL + 25 FR, dont 8 étrangers)
2 ^e année:	53 (31 NL + 22 FR)
3 ^e année:	32 (19 NL + 13 FR)
4 ^e année:	28 (21 NL + 7 FR)
Total:	175

Division « Machines »:

1 ^{re} classe:	8
2 ^e classe:	6
3 ^e classe:	3
	17
Total:	192

La diminution est inquiétante (*cf.* le rapport de la Chambre, Doc. 1207-2, p. 7, chiffres de l'année précédente).

Le nombre d'inscriptions au Pool, au 23 octobre 1990, se présente comme suit:

	Officiers Officieren	Hommes d'équipage Scheepsgezellen	Total Totaal
Belges. — <i>Belgen</i>	1 204	595	1 799
Ressortissants C.E.E. — <i>E.E.G.-onderdanen</i>	83	337	
Polonais. — <i>Polen</i>	15	1	
Yougoslaves. — <i>Joegoslaven</i>	42 160	1 415	575
Chiliens. — <i>Chilenen</i>	1	51	
Autres. — <i>Overige</i>	19	25	
Total. — <i>Totaal</i>	1 364	1 010	2 374

Si l'on veut enrayer ce recul, il est sans doute nécessaire d'envisager des mesures concrètes en concertation avec toutes les autorités compétentes.

2. Welke sociale voordelen zullen de Belgische zeelieden bij de uitvlagging naar Luxemburg verliezen?

Antwoord:

De zeelieden blijven onder de E.G.-sociale zekerheid, gaan dus niet over naar D.O.S.Z., er kan een regressie zijn bij werkloosheid, maar dat werd opgevangen in het hoger genoemde protocol (zie het bepaalde onder 3.3.).

3. Een lid vraagt de statistiek van de schoolbevolking van de lagere Zeevaartschool te willen actualiseren, bovendien verlangt hij een preciese opgave over de pool der zeelieden.

Antwoord:

De studenten bevolking in de Hogere Zeevaartschool (academiejaar 1990-1991) ziet er als volgt uit:

Afdeling « Dek »:

1e jaar:	62 (37 NL + 25 FR, waarvan 8 vreemdelingen)
2e jaar:	53 (31 NL + 22 FR)
3e jaar:	32 (19 NL + 13 FR)
4e jaar:	28 (21 NL + 7 FR)
Totaal:	175

Afdeling « Machine »:

1e klas:	8
2e klas:	6
3e klas:	3
	17
Totaal:	192

De daling is zorgwekkend (zie Kamerverslag, Gedr. St. 1207-2, blz. 7, cijfers over het voorgaande jaar).

Het aantal ingeschrevenen in de Pool ziet er als volgt uit op 23 oktober 1990:

Om een verdere daling te stuiten is het allicht noodzakelijk om, in samenspraak met alle bevoegde Overheden, concrete maatregelen te overwegen.

4. Si toute la flotte commerciale belge passe sous pavillon luxembourgeois, la Belgique pourra-t-elle encore honorer ses obligations dans le cadre de l'O.T.A.N.?

Réponse:

L'avantage de la formule du double enregistrement, qui a été retenue, est que les navires dépavillonnés continuent à répondre aux obligations de l'O.T.A.N. En cas de conflit, on peut en effet exiger le retour de ces navires. Cela est clairement prévu à l'article 8, § 2.

5. Si ce projet représente la poursuite du mini-plan pour la marine marchande mis au point par le Ministre De Croo, la situation ne s'est-elle pas profondément modifiée depuis lors? Les navires sont beaucoup plus compliqués, la manutention des marchandises s'est profondément modifiée, l'effectif des équipages a considérablement diminué et leur niveau moyen de qualification est beaucoup plus élevé. Ne se trouve-t-on pas en présence d'un front des employeurs et des travailleurs qui se déchargent sur l'Etat de leurs difficultés supposées?

Réponse:

Du point de vue économique, il faut faire clairement la distinction entre la construction et l'exploitation des navires de mer.

Le projet à l'examen porte essentiellement sur l'exploitation, mais il y a un lien indirect avec la construction lorsqu'on fait usage des dispositions de la loi de 1947. Dans ce dernier cas, le navire doit rester sous pavillon belge durant quelques années.

Si le pavillon belge est insuffisamment intéressant sur le plan de l'exploitation, il n'y a pas non plus de raison de construire un navire. Comme les armateurs savent qu'ils peuvent faire usage du double enregistrement, ils ont un motif de construire en bénéficiant d'un subside sans devoir rembourser celui-ci dans le cadre de l'exploitation.

A long terme, on va vers la construction d'un autre type de navires, mais il n'empêche qu'un navire sert davantage que quelques années, et donc nous conservons une flotte comportant une partie importante de bâtiments employant un équipage nombreux. En outre, il y a une répercussion fiscale importante sur les frais d'exploitation.

Il s'agit en l'espèce d'une solution à court terme devant servir de tremplin vers une solution à long terme qui ne peut être qu'européenne. Qu'entre-temps l'on puisse dire des mesures en question qu'il

4. Indien het geheel van de Belgische handelsvloot uitvlagt naar Luxemburg kan België dan zijn verplichtingen in N.A.V.O.-verband nog wel nakomen?

Antwoord:

Het voordeel van de aangehouden formule met een dubbele registratie is dat de schepen die uitgevlagt worden, daardoor aan de verplichtingen van de N.A.V.O. blijven beantwoorden. In geval van een conflict, kan men immers de terugkomst van die schepen opeisen. Dit wordt duidelijk bepaald door artikel 8, § 2.

5. Als dit ontwerp de voortzetting vormt van het minikoopvaardijplan opgezet onder Minister De Croo, zijn de omstandigheden intussen niet ingrijpend gewijzigd? De zeeschepen zijn veel gesofisticeerder, de goederenbehandeling ingrijpend gewijzigd, het aantal bemanningsleden zwaar ingekrompen en hun gemiddeld scholingsniveau ligt veel hoger. Is men hier niet geplaagd tegenover een front van werkgevers en werknemers die hun veronderstelde moeilijkheden afwentelen op de rug van de Staat?

Antwoord:

In economisch perspectief moet een klaar onderscheid gemaakt worden tussen bouw en exploitatie van zeeschepen.

Wezenlijk gaat dit ontwerp over exploitatie, maar er bestaat een onrechtstreekse band met de bouw, wanneer men gebruik gemaakt heeft van de bepalingen van de wet van 1947. In dit laatste geval moet het schip gedurende enkele jaren onder Belgische vlag blijven.

Indien de Belgische vlag onvoldoende interessant is op het vlak van de exploitatie zijn er ook geen redenen om een schip te bouwen. Daar de reders weten dat ze van de dubbele registratie kunnen gebruik maken hebben ze een reden om te bouwen met subsidie zonder die terug te betalen in hun exploitatie.

Op lange termijn gaat men naar de bouw van andere type schepen. Maar dat neemt niet weg dat een schip meer dan enkele jaren werkt, dus behouden we een vloot met een belangrijk deel aan schepen met een talrijke bemanning. Daarenboven bestaat er een belangrijke fiscale weerslag op de exploitatiekosten.

Het gaat hier over een korte-termijnoplossing die een brug is naar de lange-termijnoplossing welke niet anders kan zijn dan een Europese. Dat men ondertussen die maatregelen verborgen subsidies kan noemen

s'agit d'une allocation déguisée de subventions n'est pas un problème. Sans elles, les armateurs feront passer leurs navires sous le pavillon de pays à l'égard desquels tout contrôle nous échappe. Et, excepté pour les navires construits avec le bénéfice des dispositions de la loi de 1947 — et ce pendant une période limitée —, le Ministre ne dispose d'aucun moyen pour empêcher un armateur belge de battre pavillon étranger.

Lorsqu'aura lieu la discussion européenne au sujet du registre européen, nous devons disposer d'une certaine flotte, si nous voulons encore avoir notre mot à dire dans le débat. Nous devons faire un choix, qui s'imposera à nous également dans le domaine de la navigation aérienne et, d'une manière générale, en ce qui concerne tous les modes de transport.

6. Pourquoi n'est-il pas question de la navigation intérieure dans le projet? Celui-ci prévoit pourtant, en son article 32, 2^o, l'abrogation de l'ensemble de la loi du 2 avril 1965 relative à la nationalité des navires de mer et l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur.

Réponse:

Se référant à une observation du Conseil d'Etat (Doc. Chambre, 1207-1, p. 25, observations générales), et dans le souci d'aller vite, le Gouvernement a limité la portée du projet aux navires de mer, parce que les Régions ne devaient pas être consultées à cet égard. Il déposera ultérieurement un projet relatif aux bateaux d'intérieur. Il convient, en outre, de faire observer que la loi du 2 avril 1965 prévoyait l'enregistrement facultatif et que les bateaux d'intérieur n'arborent aucun insigne de nationalité.

Cela résulte de conventions internationales. Ils doivent donc être inscrits facultativement dans les registres. Les procédures prévues à cet effet dans la loi de 1965 ont été introduites par la même loi dans le livre II du Code de commerce. C'est pourquoi il est facile d'abroger la loi de 1965 dans son intégralité, tout en laissant subsister les mesures s'inscrivant dans le cadre des procédures d'enregistrement inscrites au Code de commerce.

7. Le mini-plan relatif à la flotte marchande a-t-il été mis au point par le gouvernement précédent, puis repris par le gouvernement actuel, pour être prorogé jusqu'en 1990? Quels sont les frais pour l'Etat et à charge de quels postes budgétaires sont-ils inscrits?

Réponse:

Les charges apparaissent sous la forme de moins-values budgétaires.

vormt geen probleem. Zonder die maatregelen zullen de reders uitvlaggen naar landen waarover we geen enkele controle meer hebben. En uitgezonderd voor de schepen die met steun van de wet van 1947 gebouwd zijn, gedurende een beperkte periode, beschikt de Minister over geen middelen om een Belgische reder te beletten uit te vlaggen.

Wanneer de Europese discussie zal plaats hebben over het Europese register, indien we nog in het debat iets te zeggen willen hebben, moeten we over een zekere vloot beschikken. Het is een keuze die wij moeten maken, die ook voor het luchtverkeer en al de transportmiddelen in het algemeen zal moeten gemaakt worden.

6. Waarom wordt de binnenvaart niet in het ontwerp betrokken? Dit ontwerp schaft toch in zijn artikel 32, 2^o, de ganse wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen af.

Antwoord:

Inspelend op een opmerking van de Raad van State (Gedr. St., Kamer, 1207-1, blz. 25, algemene opmerking) en om vlug te kunnen gaan heeft de Regering zich in dit ontwerp beperkt tot de zeeschepen, omdat daarbij de Gewesten niet dienden geraadpleegd. Een ontwerp op de binnenschepen zal later ingediend worden. Bovendien is het goed op te merken dat de wet van 2 april 1965 de facultatieve registratie voorzag en de binnenschepen geen nationaliteit vertonen.

Dat vloeit voort uit de internationale verdragen. Ze moeten dus facultatief in de registers opgenomen worden. De procedures daarvoor die in de wet van 1965 bepaald zijn, werden, door dezelfde wet, in Boek II van het Wetboek van Koophandel ingevoegd. Daarom is het gemakkelijk de wet van 1965 integraal op te heffen, terwijl de maatregelen van de registratieprocedures in het Wetboek van Koophandel blijven staan.

7. Werd het minikoopvaardijplan door de vorige Regering opgesteld, door deze Regering overgenomen en verlengd tot en met 1990? En wat zijn de lasten voor de Staat en op welke begrotingsposten zijn die terug te vinden?

Antwoord:

De lasten komen voor onder de vorm van mininkomsten in de begroting.

Le texte du protocole « marine marchande », prévoyant une prolongation du plan « marine marchande » approuvé par le gouvernement en août 1987, est joint en annexe au rapport de la commission de la Chambre. Ce plan « marine marchande » prévoyait, sur une période de deux ans, un coût de 670 millions de francs répartis comme suit :

270 millions : diminution de charges fiscales et sociales ;

250 millions : (réarrangement) d'intérêts au sein du Fonds de l'armement et des constructeurs maritimes ;

150 millions : (réarrangement) d'intérêts par la S.N.C.I.

Avant l'entrée en vigueur du « pavillon luxembourgeois », ces mesures auront donc été prolongées d'une période complémentaire de deux ans.

8. Le projet ne contient aucune définition de la notion d'affrètement coque nue, qui y joue pourtant un rôle important. Le Ministre peut-il expliciter cette notion ?

Réponse :

L'affrètement coque nue est une convention par laquelle un navire est frété à un autre armateur et dans le cadre de laquelle ce dernier fait inscrire le navire dans le registre d'un autre pays de manière qu'il puisse battre pavillon de ce pays.

9. On peut lire dans le rapport de la Chambre (Doc. Chambre, 1207-2, p. 4) qu'un groupe d'experts a été constitué et que celui-ci a fait trois constatations. Le Ministre peut-il dire quelle sanction financière l'on pourrait éventuellement appliquer, si une série d'armateurs décidaient de battre, par exemple, pavillon cypriste ? Autrement dit, l'Etat serait-il en droit de réclamer le remboursement d'un montant déterminé au cas où il aurait alloué des crédits ?

Réponse :

Lorsqu'un navire a été construit ou acheté sous le bénéfice des dispositions de la loi de 1947, il doit battre pavillon belge pendant un certain nombre d'années, jusqu'à ce que toutes les conditions requises soient remplies. Au cas où ces conditions ne seraient pas respectées, la sanction consisterait dans l'obligation de rembourser immédiatement les avantages obtenus.

Le tableau ci-dessous fournit une idée de l'ordre de grandeur des crédits engagés dans le secteur belge de la construction navale.

De tekst van het protocol koopvaardij, dat in een verlenging voorziet van het in augustus 1987 door de regering goedgekeurde koopvaardijplan, is in bijlage aan het verslag van de kamercommissie opgenomen. Dit koopvaardijplan voorzagt, over een periode van twee jaar, een kostprijs van 670 miljoen frank verdeeld als volgt :

270 miljoen : sociale- en fiscale bijdragevermindering ;

250 miljoen : herschikking van interesten binnen het Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen ;

150 miljoen : interestherschikking door de N.M.K.N.

Vooraleer de Luxemburgse vlag in werking treedt, zullen deze maatregelen dus verlengd zijn geworden met een bijkomende periode van twee jaar.

8. In het ontwerp komt geen definitie voor van het begrip rompbevrachting, alhoewel het in het ontwerp een wezenlijke rol speelt. Kan de Minister dit begrip toelichten ?

Antwoord :

Rompbevrachting is een overeenkomst waarbij een schip wordt verhuurd aan een andere reder, en waarbij de huurder het schip laat inschrijven in het register van een ander land, zodat het onder de vlag van dit land kan varen.

9. In het verslag van de Kamer (Gedr. St., Kamer, 1207-2, blz. 4), staat dat een werkgroep van deskundigen opgericht werd, die tot een drietal bevindingen is gekomen. Kan de Minister medelen welke financiële sanctiemogelijkheden er zouden zijn, als een aantal reders naar een andere vlag, de Cypriotische, zouden overgaan ? M.a.w. zou de Staat gerechtigd zijn een zeker bedrag terug te vorderen in dit geval van toegekende kredieten ?

Antwoord :

Wanneer een schip gebouwd of aangekocht is met de steun van de wet van 1947, moet het een aantal jaren onder Belgische vlag blijven totdat eraan de gestelde voorwaarden helemaal werd voldaan. In geval van overtreding van die voorwaarden, bestaat de sanctie in de onmiddellijke terugbetaling van de genoten voordelen.

De hiernavolgende tabel geeft een indruk over de orde van grootte van de geëngageerde kredieten in de Belgische zeescheepsbouw.

Crédits maritimes en cours (en francs)

1^{er} janvier 1989:

Fonds	45 176 241 015
C.G.E.R./S.N.C.I.	17 153 919 109

Total	62 330 160 124
-----------------	----------------

30 septembre 1990:

Fonds	47 038 790 436
C.G.E.R.	23 530 643 023

Total	70 569 433 459
-----------------	----------------

10. Il est dit plusieurs fois dans le projet que « le Roi désigne l'autorité habilitée à... ». Quelle est cette autorité? Le Ministre, un parastatal, ou une autre autorité encore?

Réponse:

Cela dépendra. Dans certains cas, ce sera le conservateur des hypothèques, dans d'autres cas l'Administration de la marine, etc. Mais ce ne sera jamais un parastatal et le Ministre compétent restera toujours responsable.

Les lois actuelles des 2 et 13 avril 1965 règlent un certain nombre de choses qui auraient pu l'être en fait par le Roi, parce qu'elles ne concernent que la désignation des administrations ou des fonctionnaires qui doivent intervenir dans les procédures administratives de l'enregistrement. Dans le présent projet, on a opté pour une autre technique.

Tout d'abord, la loi prévoit tout ce qui, en principe, ressortit à la compétence du législateur. D'autre part, le Roi est explicitement chargé de régler certaines choses. A vrai dire, le Roi peut déjà en régler pas mal en application de l'article 67 de la Constitution.

Mais l'administration qui élabore les projets de loi doit compter avec la section de législation du Conseil d'Etat, qui est plutôt sévère quand il s'agit de déterminer ce que le Roi peut faire en vertu de l'article 67. C'est la raison pour laquelle elle veut spécifier expressément dans ce projet quel est exactement le pouvoir de l'administration, de sorte qu'il ne puisse y avoir à l'avenir aucun doute à ce sujet.

11. Un large échange de vues s'engage à propos de la notion de « lien substantiel ». Plusieurs membres aimeraient connaître le contenu exact de cette notion.

Uitstaande scheepskredieten (in franken)

1 januari 1989:

Fonds	45 176 241 015
A.S.L.K./N.M.K.N.	17 153 919 109

Totaal	62 330 160 124
------------------	----------------

30 september 1990:

Fonds	47 038 790 436
A.S.L.K./N.M.K.N.	23 530 643 023

Totaal	70 569 433 459
------------------	----------------

10. In het ontwerp wordt meermaals gezegd dat « de Koning de overheid zal aanwijzen die bevoegd is... ». Wie is die overheid? De Minister, een parastatale, of nog iemand anders?

Antwoord:

Naargelang het geval, zo zal het in bepaalde gevallen de hypotheekbewaarder zijn, in andere gevallen het zeewezen, enz. Maar nooit een parastatale en steeds blijft de bevoegde Minister verantwoordelijk.

De huidige wetten van 2 en 13 april 1965 regelen bepaalde zaken die eigenlijk door de Koning zouden kunnen geregeld worden, omdat ze enkel te maken hebben met het aanwijzen van administraties of ambtenaren die in de administratieve procedures van de registratie moeten optreden. Er is in dit ontwerp gekozen voor een andere techniek.

Ten eerste, in de wet wordt alles voorzien wat in principe tot de bevoegdheid van de wetgever behoort. Aan de andere kant een uitdrukkelijke opdracht aan de Koning geven om bepaalde zaken te regelen. Eigenlijk kan de Koning al heel wat zaken regelen bij toepassing van artikel 67 van de Grondwet.

Maar de administratie die de wetsontwerpen opstelt heeft af te rekenen met de afdeling wetgeving van de Raad van State, die nogal streng is bij het uitmaken van wat de Koning mag doen op grond van artikel 67. Daarom wil ze in dit ontwerp uitdrukkelijk specificeren welke de macht eigenlijk is van de administratie, zodanig dat daarover geen enkele twijfel kan ontstaan.

11. Rond het begrip « wezenlijke band » ontstaat een uitvoerige gedachtenwisseling. Verschillende leden willen de nauwkeurige inhoud van dit begrip kennen.

Réponse :

En vue de permettre une meilleure compréhension de la notion de « lien substantiel », qui traduit le rapport existant entre le navire et l'Etat, une note documentaire circonstanciée est jointe en annexe. On peut en tirer les conclusions suivantes :

En dépit de toutes les contestations en droit international, la situation est claire : l'attribution du pavillon est essentiellement une procédure administrative, qui doit faire l'objet de toute la publicité nécessaire et implique l'obligation d'exercer effectivement une juridiction et certains contrôles à l'égard du navire. La règle susmentionnée est considérée comme une pratique des Etats et une coutume internationalement admise.

C'est pourquoi l'exposé des motifs du projet de loi relatif à l'enregistrement des navires précise que le Roi fixe concrètement ce qu'il faut entendre par « lien substantiel » qui doit exister entre la Belgique et chaque navire qui bat son pavillon. Cette disposition tient compte du fait que la conception qu'ont les Etats du sens à donner au lien substantiel peut varier dans l'espace et dans le temps.

En tout cas, seuls les navires remplissant les conditions fixées par le Roi devront ou pourront être enregistrés. Seul cet enregistrement leur confère le droit de battre pavillon belge.

Dans l'exercice de la compétence susvisée, le Roi s'inspirera de la pratique suivie par la plupart des pays maritimes en ce qui concerne le sens à donner au lien substantiel. (Voir l'annexe I.)

III. DISCUSSION DES ARTICLES**Articles 1^{er} à 8**

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Article 9

Un membre ayant demandé si le terme néerlandais « chertepartij », utilisé dans cet article, est bien correct, le Ministre répond que ce terme figure dans le dictionnaire Van Dale.

A propos du même article 9, un membre constate que les créanciers hypothécaires doivent marquer expressément leur consentement. Cela ne complique-t-il pas les choses ? Le Ministre répond que ces créanciers sont inscrits au registre des hypothèques, auprès du conservateur des hypothèques à Anvers.

Antwoord :

Om een beter inzicht in het begrip « wezenlijke band » als uitdrukking van de verbondenheid tussen schip en Staat, wordt in bijlage een uitvoerige documentaire nota opgenomen. Uit die nota kan men tot het hierna volgende besluiten :

Alle volkenrechtelijke betwistingen ten spijt is de situatie duidelijk : de toekenning van de vlag is in essentie een administratieve procedure waarbij de nodige publiciteit dient te worden gevoerd en die tot de uitoefening verplicht van effectieve rechtsmacht en van zekere controles t.a.v. het schip. Voormelde regel wordt als een statenpraktijk en een internationaal aanvaarde gewoonte ervaren.

Daarom wordt in de memorie van toelichting van het ontwerp van wet betreffende de registratie van zeeschepen gepreciseerd dat de Koning de concrete inhoud bepaalt van de « wezenlijke band » die moet bestaan tussen België en het schip dat zijn vlag voert. Hierdoor wordt rekening gehouden met het feit dat de opvatting der Staten m.b.t. de inhoud van de wezenlijke band, naar plaats en tijd kan veranderen.

In ieder geval zullen enkel de schepen die aan de door de Koning vastgestelde voorwaarden voldoen, moeten of mogen geregistreerd worden. Enkel deze registratie verleent hen het recht de Belgische vlag te voeren.

De Koning zal zich bij het uitoefenen van zijn voormelde bevoegdheid, laten leiden door de praktijk die in de meeste maritieme landen wordt gevolgd op het punt van de inhoud van de wezenlijke band. (Zie bijlage I.)

III. BESPREKING DER ARTIKELEN**Artikelen 1 tot 8**

Die artikelen geven geen aanleiding tot opmerkingen.

Artikel 9

Bij dit artikel vraagt een lid of het woord « de chertepartij » correct Nederlands is, waarop de Minister antwoordt dat dit aldus in Van Dale's-woordenboek voorkomt.

Eveneens bij artikel 9 stelt een lid vast dat de uitdrukkelijke toestemming van de hypothecaire schuldeisers vereist is. Maakt zulks de zaak niet ingewikkeld ? De Minister verklaart dat die in het hypotheekregister bij de hypotheekbewaarder te Antwerpen zijn ingeschreven.

Article 10

A cet article, le texte néerlandais dit: «De Koning... heeft toegestemd», alors que le texte français dit «Le Roi l'autorise». Le Ministre explique que le texte a été rédigé initialement en néerlandais; il propose de consulter le Service linguistique du Sénat à ce sujet. Ce dernier a estimé que les deux textes concordaient.

Articles 11 à 30

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Article 31

Au sujet de cet article, un membre déclare que la présence d'une disposition interprétative dans un article de loi éveille toujours sa curiosité.

Selon le texte néerlandais, trois notions sont visées: «Teboekstelling», «register van teboekstelling» et «scheepsregister». Mais elles doivent s'entendre dans le sens de «registratie» et de «register der zeeschepen». Il est donc question de trois notions, mais à celles-ci ne correspondent que deux notions dans le texte. L'intervenant préférerait que les choses soient exprimées d'une manière plus explicite.

Le Ministre répond que cette situation vient de ce que l'on s'est conformé à l'avis du Conseil d'Etat. L'enregistrement des bateaux d'intérieur ne pouvait pas être réglé en même temps que celui des navires de mer. Cela veut dire qu'il faut abroger pour les navires de mer et maintenir pour les bateaux d'intérieur des dispositions qui, jusqu'ici, figuraient dans la législation relative à l'immatriculation des deux types de bâtiments, alors que la réglementation relative aux bateaux d'intérieur se réfère pour l'essentiel à celle qui a trait aux navires de mer. Il faut donc tenir compte de tous les tours de prestidigitation qu'a demandé la formulation du texte. L'article 27 du projet en est un exemple.

La présence de cet article est due au fait que bien des articles du Code judiciaire traitent de la saisie conservatoire et de la saisie-exécution sur navires de mer et bateaux d'intérieur. Ces dispositions renvoient au «register van de teboekstelling» et sans doute aussi au «scheepsregister». C'est justement parce que l'on doit supprimer la «teboekstelling» pour les navires de mer et la maintenir pour les bateaux d'intérieur que l'on a inséré cette disposition interprétative, de sorte que, pour la saisie des navires, l'on devra faire référence à l'inscription des bâtiments au «register der zeeschepen» et non plus au «register van teboekstelling». Ce dernier n'existe plus que pour les bateaux d'intérieur. Le Ministre reconnaît que la solution n'est pas idéale, mais tous ces problèmes seront réglés dès que le second projet aura été voté.

Artikel 10

Bij dit artikel staat in het Nederlands «De Koning... heeft toegestemd», in het Frans «Le Roi l'autorise». De Minister verklaart dat de tekst oorspronkelijk in het Nederlands werd gesteld, hij stelt voor de Taaldienst van de Senaat te raadplegen. Deze is de mening toegedaan dat beide teksten met elkaar overeenstemmen.

Artikelen 11 tot 30

Die artikelen geven geen aanleiding tot opmerkingen.

Artikel 31

Bij dit artikel merkt een lid op dat een interpretatieve bepaling in een wetsartikel steeds zijn nieuwsgierigheid opwekt.

Er zijn drie begrippen: «Teboekstelling», «register van teboekstelling» en «scheepsregister». Die worden vervangen door twee begrippen: «registratie» en «register der zeeschepen». Dus er zijn drie begrippen die nu onder de vorm van twee begrippen zullen gelezen worden. Liever zou het lid zien dat deze vervanging duidelijker zou uitgedrukt worden.

De Minister antwoordt dat deze toestand het gevolg is van het involgen van het advies van de Raad van State. De registratie van de binnenschepen kon niet tegelijkertijd worden geregeld als die van de zeeschepen. Dat wil zeggen dat men sommige zaken, die, tot nu toe, door de wetgeving die betrekking heeft op de teboekstelling en op beide soorten schepen sloeg, nu moet opheffen voor de zeeschepen en in stand houden voor de binnenschepen, terwijl de regeling voor de binnenschepen hoofdzakelijk naar die voor de zeeschepen verwijst. Dus men moet rekening houden met al de goocheltoeren die men op het gebied van de formulering heeft moeten uitdenken. Een voorbeeld daarvan is het artikel 27 van het ontwerp.

Dit artikel staat erin omdat heel wat artikelen in het Gerechtelijk Wetboek verband houden met het bewarend en uitvoerend beslag op zee- en binnenschepen. Die bepalingen verwijzen namelijk naar het register van de teboekstelling en waarschijnlijk ook naar het scheepsregister. Het is precies omdat men de teboekstelling voor zeeschepen moet opheffen en voor binnenschepen laten bestaan dat men gewoon deze interpretatieve bepaling heeft opgenomen zodanig dat men, als het over beslag op zeeschepen gaat, zal moeten verwijzen naar de inschrijving van het schip in het register der zeeschepen; dus niet meer in het register van teboekstelling. Dit laatste bestaat enkel nog voor de binnenschepen. De Minister geeft voorts toe dat de oplossing niet ideaal is. Maar al die problemen zullen in orde komen zodra het tweede ontwerp gesteld zal worden.

Un membre fait observer que le problème ne se pose pas dans le texte français. Il n'y est question que de deux notions, qui sont remplacées par deux nouvelles.

Le Ministre déclare que les mots « registre matricule » ont été introduits par un arrêté royal de 1908 et par un arrêté royal de 1967 qui a réglé pour la première fois l'immatriculation en Belgique. En français, les mots « registre matricule » subsistent.

Le terme néerlandais « scheepsregister » doit être supprimé parce qu'il s'applique spécifiquement aux navires de mer. La notion de « registre matricule » couvre donc les deux notions néerlandaises « register van teboekstelling » et « scheepsregister ».

Le Ministre promet que cet article interprétatif sera supprimé dans le futur projet relatif aux bateaux d'intérieur.

Articles 32 à 35

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

IV. VOTES

Les articles du projet sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Le projet de loi a été adopté par 12 voix et 1 abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 12 membres présents.

Le Rapporteur,
F. DE BONDT.

Le Président,
A. GROSJEAN.

Een lid merkt op dat het probleem in de Franse tekst niet bestaat. Er zijn daar slechts twee begrippen die door de twee andere vervangen worden.

De Minister verklaart dat het woord « scheepsregister » ingevoerd is door een koninklijk besluit van 1908 en een koninklijk besluit van 1967, dat voor de eerste keer in België de teboekstelling heeft geregeld. In het Frans is dat « registre matricule », dat blijft bestaan.

« Scheepsregister » moet opgeheven worden omdat het specifiek slaat op de zeeschepen. Dus het begrip « registre matricule » bevat de twee begrippen « register van teboekstelling » en « scheepsregister ».

De Minister belooft dat n.a.v. het voorleggen van het ontwerp op de binnenschepen dit interpretatief artikel zal geschrapt worden.

Artikelen 32 tot 35

Die artikelen geven geen aanleiding tot opmerkingen.

IV. STEMMINGEN

De artikelen van het ontwerp worden aangenomen met eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Het ontwerp wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

Het verslag is goedgekeurd met eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

De Rapporteur,
F. DE BONDT.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.

ANNEXE 1

LA NOTION DE LIEN SUBSTANTIEL
EN DROIT MARITIME

1. Introduction

Le problème concernant le lien substantiel est expliqué par le Prof. Y. Vandermensbrughe :

« Depuis plus d'un siècle, il était accepté que l'Etat agissait de façon autonome dans la fixation des critères pour l'octroi du caractère national à un navire. Pour autant qu'il n'octroyait pas sa nationalité à des navires qui en avaient déjà une, ce droit n'était pas contesté, surtout que les Etats n'octroyaient le droit de battre pavillon qu'aux navires qui, moyennant différentes modalités, étaient apparemment liés avec eux. Le système était simple et ne donnait pas lieu à de grands problèmes d'application.

Lors de l'apparition des pavillons de complaisance, des problèmes surgirent. Dès que des Etats se montraient trop souples lors de l'octroi du caractère national à des navires, leur droit d'agir de façon tout à fait autonome était contesté.

Pour y remédier, on a voulu rendre plus étroite la liaison entre les navires et l'Etat. L'exigence du lien substantiel est un exemple de cette tendance à plus de vérité et d'efficacité. » (R.W., 25 décembre 1966, pp. 3-42) (*traduction*).

La question de savoir si ce moyen est efficace est cependant très discutable. La difficulté principale de l'application de la notion de lien substantiel consiste en l'absence de lien juridique explicite entre le navire et l'Etat, surtout si le navire est la propriété d'une personne morale composée d'associés de nationalité différente.

Il faut de toute façon constater que la notion de lien substantiel n'a eu aucun effet pratique en vue d'empêcher la transition de navires d'un registre à un autre.

En outre, la notion n'est pas la même dans les différents pays. Néanmoins, la plupart des pays maritimes exigent qu'un navire appartienne en tout ou au moins pour la moitié à leurs ressortissants.

L'existence de ce lien substantiel a toujours été considérée dans les pays maritimes traditionnels comme une condition pour l'enregistrement et non comme une conséquence. L'opinion dominante est d'ailleurs toujours que l'enregistrement n'est que la preuve de la nationalité (*instrumentum*), mais qu'il n'en est pas la conséquence. En ce qui concerne la Belgique, il y aura un changement dans le présent projet de loi : ce n'est que par l'enregistrement qu'un navire obtiendra le droit de battre pavillon belge. Le Roi déterminera quels navires devront ou pourront être enregistrés. Pour ce faire, Il déterminera Lui-même le contenu de la notion de lien substantiel. En la matière, il ne peut être dérogé à l'attitude de la plupart des pays maritimes.

BIJLAGE 1

HET BEGRIJP WEZENLIJKE BAND
IN HET RECHT VAN DE ZEE

1. Inleiding

De probleemstelling m.b.t. de wezenlijke band wordt door Prof. Y. Vandermensbrughe als volgt uiteengezet.

« Sinds meer dan een eeuw werd aanvaard dat de Staat praktisch eigenmachtig optrad bij het aanwenden van criteria voor de toekenning van het nationaal karakter (aan een schip). Voor zover hij zijn nationaliteit niet toekende aan schepen die er reeds een hadden, was dat recht onbetwist, te meer daar de Staten het recht hun vlag te voeren in de regel slechts toekenden aan schepen die, zij het onder verschillende modaliteiten, klaarblijkelijk met hen verbonden waren. Het systeem was eenvoudig en gaf geen aanleiding tot grote toepassingsmoeilijkheden.

Met de verschijning van goedkope vlaggen, kwam echter een kink in de kabel. Zodra bleek dat Staten zich bij de toekenning van het nationaal karakter aan schepen al te ruim toonden, werd hun recht om ter zake gans autonoom op te treden, betwist.

Om dat te verhelpen, wilde men de verbondenheid tussen schip en Staat hechter maken. Het vereiste van de wezenlijke band is de uiting van dit streven naar meer waarheid en effectiviteit. » (R.W., 25 december 1966, blz. 3-42).

De vraag of dit middel doeltreffend is, is echter hoogst controverseel. De voornaamste moeilijkheid met de toepassing van het begrip wezenlijke band bestaat erin dat geen uitgesproken rechtsband te bespeuren valt tussen een schip en een Staat, zeker als dat schip eigendom is van een rechtspersoon gevormd door vennoten van verschillende nationaliteit.

In ieder geval moet worden vastgesteld dat het begrip « wezenlijke band » geen praktisch effect heeft gehad met het oog op het beletten van de overgang van schepen van het ene register naar een ander.

Het begrip heeft overigens in verschillende landen een verschillende betekenis. Nochtans vereisen de meeste maritieme landen dat het schip geheel of voor minstens de helft eigendom is van hun onderdanen.

Het bestaan van die wezenlijke band werd in de traditionele maritieme landen steeds als een voorwaarde voor de registratie beschouwd en niet als een gevolg daarvan. Als overheersende mening geldt trouwens nog altijd dat registratie enkel een bewijs (*instrumentum*) is van nationaliteit maar dat zij niet constitutief is. In dit wetsontwerp wordt dat wat België betreft anders : enkel door de registratie verwerft een schip het recht de Belgische vlag te voeren. De Koning zal bepalen welke schepen moeten of mogen geregistreerd worden. Hij zal daartoe zelf de inhoud van de wezenlijke band bepalen. Ter zake kan uiteraard niet worden afgeweken van de opvattingen die in de meeste maritieme landen worden gehuldigd.

2. Contenu de la notion de lien substantiel

La notion de lien substantiel comprend essentiellement deux éléments. D'abord, il y a les relations entre le navire et l'Etat dans le chef de la propriété ou de la nationalité des commandants. En plus, il y a le lien entre le navire et l'Etat découlant de la compétence de ce dernier en ce qui concerne la navigabilité, l'équipement du navire, les conditions de travail pour les équipages, etc.

Les obligations précitées, notamment l'octroi et le maintien du droit de battre pavillon et le comportement à l'égard d'un navire, appartiennent à l'Etat dans le chef de sa souveraineté.

3. Evolution de la notion dans le droit des traités

(N.B. Pour le présent exposé, il est fait usage de deux articles publiés par le Prof. Dr E. Somers, notamment dans *Studia Diplomatica* de 1976, 379-406, et dans *Tijdschrift voor Diplomatie* de 1977, pp. 49 et 50.)

a) Convention de Genève de 1958 sur la haute mer

Le terme de lien substantiel a été utilisé dans l'arrêt de la Cour internationale de justice dans l'affaire *Nottebohm* et a été repris par la Commission pour le droit international en 1956 dans le projet de convention sur la haute mer, parce que les critères proposés concernant l'octroi de la nationalité en fonction de la propriété et de l'équipement ne suffisaient apparemment pas.

Ni dans les travaux préparatoires de la Convention, ni à la conférence de Genève elle-même, le contenu de la notion n'a été décrit clairement. L'article 5 de la Convention de Genève sur la haute mer ne confirme que le principe, sans le définir: l'Etat doit effectivement exercer sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires qui battent son pavillon. A première vue, il n'y a donc aucune clarté concernant la notion. Du texte de l'article 5, on pourrait déduire que la notion de lien substantiel indique plutôt les conséquences d'un lien existant que la liaison réelle avec un Etat.

Le terme *genuine link* est resté pour ces raisons un concept ambigu, ne permettant pas d'empêcher le dépavillonnage de navires des pays développés vers les Etats de pavillons de complaisance.

b) La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (U.N.C.L.O.S. III 1982)

On peut poser la question de savoir si à la Troisième Conférence sur le droit de la mer, la notion de « lien substantiel » a été circonscrite de façon plus cohérente. Cela ne paraît pas être le cas. La seule précision du lien substantiel semble contenue dans l'article 94 de U.N.C.L.O.S. III.

Par cet article, les Etats sont obligés de tenir un registre des navires indiquant les noms et les spécificités des navires battant leur pavillon. Quoique cela exprime une certaine relation entre le navire et l'Etat, il ne peut pas être déduit du texte que cela constituerait une condition pour l'octroi du caractère national à un navire. Par contre, l'existence du lien substantiel peut être considérée comme une condition. L'obligation de tenir un registre des navires semble en conséquence plutôt une obligation en dehors du lien substantiel. La tenue d'un registre des navires constitue plutôt une formalité administrative qu'un élément démontrant le lien substantiel entre le navire enregistré et l'Etat. Ce qui précède change évidemment si l'enregistrement est une condition du droit de battre pavillon; même dans ce cas, l'enregistrement en soi ne suffit pas pour mettre en place un lien effectif.

2. Inhoud van het begrip wezenlijke band

In essentie zijn er aan de wezenlijke band twee aspecten verbonden. Vooreerst zijn er de raakpunten tussen schip en Staat uit hoofde van eigendom of van de nationaliteit van de gezagvoerders. Daarnaast is er ook de band tussen schip en Staat voortvloeiend uit de bevoegdheid van deze laatste inzake zeewaardigheid, uitrusting van het schip, werkvoorwaarden voor de bemanning en dergelijke meer.

De beide verplichtingen, nl. het verlenen en doen behouden van het recht om de vlag te voeren en het zich op een bepaalde wijze gedragen met betrekking tot het schip, behoren bij de Staat uit hoofde van zijn soevereiniteit.

3. Verdragsrechtelijke evolutie van het begrip

(N.B. Voor deze uiteenzetting wordt gebruik gemaakt van twee artikelen gepubliceerd door Prof. Dr. E. Somers, m.n. in *Studio Diplomatica* 1976, 379-406 en in *Tijdschrift voor diplomatie* van 1977, blz. 49 en 50.)

a) Het Verdrag van Genève 1958 inzake de volle zee

De term wezenlijke band stamt uit het arrest van het Internationaal Hof van Justitie in de *Nottebohm*-zaak en werd door de Commissie voor Internationaal Recht in 1956 in het verdragsontwerp betreffende de volle zee opgenomen, omdat de voorgestelde criteria inzake toekenning van nationaliteit in functie van eigendom en bemanning klaarblijkelijk niet voldeden.

Noch tijdens de voorbereidende werkzaamheden van het verdrag, noch op de Conferentie van Genève zelf werd de inhoud van het begrip duidelijk omschreven. Artikel 5 van het Verdrag van Genève betreffende de volle zee stelt enkel het beginsel, zonder het te definiëren, nl. de Staat moet effectief zijn rechtsmacht en controle uitoefenen inzake administratieve, technische en sociale zaken over schepen die zijn vlag voeren. Op het eerste gezicht bestaat er dus blijkbaar geen klaarheid omtrent het begrip. Uit de tekst van artikel 5 zou kunnen afgeleid worden dat de wezenlijke band veeleer duidt op de gevolgen van een bestaande band dan op de werkelijke binding met een Staat.

De term *genuine link* bleef om die reden een ambigu wettelijk concept dat niet in staat was het uitvlaggen van schepen uit ontwikkelde landen naar de goedkope vlagstaten te beletten.

b) Het Verdrag van de Verenigde Naties over het recht van de zee (U.N.C.L.O.S. III 1982)

We kunnen de vraag stellen of op de Derde Zeerechtconferentie het begrip « *genuine link* » een meer coherente omschrijving kreeg. Dit blijkt niet het geval te zijn. De enige voorkomende precisering van de wezenlijke band lijkt vervat in artikel 94 van U.N.C.L.O.S. III.

In dit artikel wordt de Staten verplichting opgelegd een scheepsregister bij te houden met vermelding van de namen en bijzonderheden van de schepen onder hun vlag. Hoewel hierdoor een bepaalde relatie tussen schip en Staat tot uitdrukking wordt gebracht, kan uit de tekst niet worden afgeleid dat het een voorwaarde zou zijn voor de toekenning van het nationaal karakter aan een schip. Het bestaan van een wezenlijke band daarentegen kan hiervoor wel als een voorwaarde beschouwd worden. De verplichting om een scheepsregister bij te houden lijkt dan ook veeleer een verplichting buiten de wezenlijke band om. Het bijhouden van een scheepsregister is meer een administratieve formaliteit dan een element waaruit een essentiële band zou moeten blijken tussen het geregistreerde schip en de Staat. Dit verandert uiteraard als de registratie een voorwaarde is van het recht de vlag te voeren maar dan nog is de registratie op zichzelf niet voldoende om een effectieve band te doen ontstaan.

Outre la tenue d'un registre des navires, le même article prescrit que les Etats doivent exercer leur juridiction sur les navires battant leurs pavillons et sur leurs commandants et équipages en matière administrative, technique et sociale. Cela implique que les Etats décrètent une législation nationale maritime, qu'ils adhèrent aux accords internationaux, qu'ils organisent un système de contrôle en vue de surveiller l'exécution des prescriptions nationales et internationales. Comme l'obligation précitée, celle-ci implique que (certains) critères du lien substantiel sont déjà présents.

Avant de pouvoir exercer une juridiction, il doit exister une certaine relation entre l'Etat et le navire, permettant à l'Etat d'assumer la juridiction.

Le deuxième paragraphe de cet article ne peut par conséquent être considéré comme un approfondissement ou une interprétation du lien substantiel. Il impose des obligations à l'Etat, qui ne constituent cependant pas des conditions pour l'octroi de nationalité.

A côté de ces obligations, les paragraphes suivants de l'article 94 en prévoient de nombreuses autres. Il n'y a pas de doute que celles-ci ne constituent pas d'éléments du lien substantiel, p.e. « 3. *Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea* ».

Les mesures à prendre sont donc destinées notamment à améliorer la sécurité maritime. Il faut cependant constater que ces mesures concernent des matières qui, dans le passé, entre autres par l'absence de lien substantiel entre le navire et l'Etat, ont donné lieu plusieurs fois à des problèmes, comme la navigabilité des navires et les conditions de travail de l'équipage. Les obligations pour les Etats, figurant dans le texte, forment un cadre dans lequel les Etats ont une certaine compétence d'action. Sans doute ces mesures offrent-elles une contribution très positive à l'amélioration de la sécurité maritime. De plus, elles offrent la possibilité d'éliminer plus ou moins un certain nombre d'abus provenant de la pratique des pavillons de complaisance (et, par conséquent, à cause de l'absence de lien substantiel). Elles n'approfondiront cependant pas le principe du lien substantiel. On peut douter qu'une telle façon de procéder soit plus effective que l'exigence du lien substantiel. En effet, la difficulté se trouve auprès des Etats, notamment les Etats de pavillons de complaisance, qui ne sont pas en mesure d'exercer un contrôle et une juridiction efficaces sur les navires qui battent leur pavillon. La problématique est donc étroitement liée aux conditions établies pour l'octroi de la nationalité. Tant qu'il n'y a pas d'accord général sur ce point, tous les efforts sur le plan international, sont, comme le lien substantiel, condamnés à rester sans effet.

En résumé, on peut dire que la Troisième Conférence sur le droit de la mer :

- abandonne la possibilité de donner une interprétation sur le contenu du lien substantiel, et que

- elle a essayé, par nombre d'obligations explicites pour les Etats, d'empêcher des abus ou des manquements éventuels dans le monde maritime, notamment en matière de navigabilité des navires, de leur équipement, des qualifications de leurs commandants et des conditions de travail de l'équipage.

Ce qui précède mène à penser qu'il est clair que la cause des abus n'est pas éliminée, parce que celle-ci est liée à l'impuissance des Etats de pavillons de complaisance d'exercer leur juridiction et leur contrôle de façon efficace sur des navires battant leur pavillon.

La cause ne peut être éliminée que si des conditions claires et universelles sont convenues pour l'octroi du pavillon. Cela pourrait se faire en indiquant de façon non équivoque qu'il faut un

Benevens het bijhouden van een scheepsregister bepaalt hetzelfde artikel dat de Staten rechtsbevoegdheid moeten opnemen over de schepen onder hun vlag en over de gezagvoerders en bemanning m.b.t. administratieve, technische en sociale zaken aangaande het schip. Dit impliceert dat de Staten een nationale scheepvaartwetgeving uitvaardigen, dat zij toetreden tot internationale overeenkomsten en dat zij een controle-apparaat organiseren om toezicht te houden op de uitvoering van nationale en internationale voorschriften. Zoals de vorige verplichting veronderstelt ook deze dat (bepaalde) criteria van de wezenlijke band reeds voorhanden zijn.

Vooraleer rechtmacht te kunnen uitoefenen moet er tussen Staat en schip reeds een bepaalde verhouding bestaan, waaruit de Staat dan kan putten om rechtmacht op zich te nemen.

De tweede paragraaf van dit artikel kan aldus niet beschouwd worden als een uitdieping of interpretatie van de wezenlijke band. Het legt verplichtingen op de Staat, die echter niet als voorwaarden gelden voor het toekennen van de nationaliteit.

Benevens deze verplichtingen worden in de volgende paragrafen van artikel 94 van U.N.C.L.O.S. III nog een aantal andere voorzien. Er kan weinig twijfel over bestaan dat deze niet bedoeld zijn als elementen van de wezenlijke band, bijvoorbeeld « 3. *Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea* ».

De te nemen maatregelen zijn dus o.m. gericht op de bevordering van de veiligheid ter zee. Hierbij moet nochtans worden opgemerkt dat deze maatregelen betrekking hebben op materies die in het verleden, juist door het ontbreken van een wezenlijke band tussen schip en Staat, herhaaldelijk tot moeilijkheden aanleiding hebben gegeven, zoals de zeewaardigheid van schepen en de werkvoorwaarden van de bemanning. De in de tekst opgenomen verplichting voor de Staten vormen een kader waarbinnen de Staten een bepaalde handelingsbekwaamheid hebben. Ongetwijfeld bieden deze maatregelen een uiterst positieve bijdrage tot bevordering van de veiligheid ter zee. Bovendien bieden zij de mogelijkheid, een aantal misbruiken die voortspruiten uit de goedkope vlagpraktijken (en bijgevolg uit het ontbreken van een wezenlijke band) min of meer weg te werken. Het principe van de wezenlijke band echter wordt er niet door uitgediept. Of een dergelijke werkwijze effectiever zal blijken dan de vereiste van een wezenlijke band valt te betwijfelen. De moeilijkheid ligt inderdaad veeleer bij de Staten, *in casu* de goedkope vlagstaten, die niet bij machte zijn doeltreffend toezicht en rechtmacht uit te oefenen over de schepen die hun vlag voeren. De problematiek is dus eng verbonden met de voorwaarden welke gesteld worden voor het toekennen van de nationaliteit. Zolang hierover geen algemene overeenstemming bereikt wordt, zijn alle pogingen op internationaalrechtelijk vlak, evenals de wezenlijke band, gedoemd om zonder effect te blijven.

Samenvattend kunnen we stellen dat de Derde Zeerechtconferentie

- afziet van de mogelijkheid om een inhoudelijke interpretatie van de wezenlijke band te geven, en dat zij

- door middel van een aantal expliciete verplichtingen voor de Staten, poogt eventuele misbruiken of tekortkomingen binnen de scheepvaartwereld uit te schakelen, o.a. op het vlak van de zeewaardigheid van de schepen, hun uitrusting, de kwalificaties voor de gezagvoerders en de werkvoorwaarden van de bemanning.

Dit leidt tot de volgende beoordeling: het is duidelijk dat hiermee geenszins de oorzaak van deze misbruiken wordt weggenomen, omdat die gebonden ligt aan de onmacht van de goedkope vlagstaten om rechtsbevoegdheid en toezicht op doeltreffende wijze uit te oefenen over schepen onder hun vlag.

De oorzaak kan slechts weggenomen worden indien inhoudelijk duidelijke, algemeen geldende voorwaarden worden overeengekomen voor het toekennen van de vlag. Dit zou kunnen

élément national concernant le navire. Un tel élément peut être relatif au navire même (par exemple, le lieu de construction), à la propriété du navire (nationalité du propriétaire) ou à l'équipage (nationalité des commandants).

En conséquence, on devrait en revenir aux critères traditionnels. C'est ce qui ressort clairement de la convention suivante.

c) La Convention des Nations unies relative à l'immatriculation des navires (U.N.C.R.S.) 1986

On trouve également des dispositions en matière de lien substantiel dans la Convention des Nations unies relative aux conditions d'immatriculation des navires. Celle-ci avait pour but d'arriver à des prescriptions internationales légales en vue de créer un lien authentique entre l'Etat et les navires battant son pavillon, ou bien de renforcer ce lien pour que l'Etat puisse effectivement exercer sa juridiction et son contrôle sur ces navires en matière d'identification et de responsabilité des propriétaires de navires et des exploitants, comme en matière administrative, technique, économique et sociale. La Convention s'applique à tous les navires de transport international et d'un tonnage dépassant 500 B.R.T.

Très brièvement, les dispositions principales de la Convention visent à :

a) définir les compétences des autorités maritimes nationales concernant un certain nombre de questions relatives à l'exercice de leur juridiction et de leur contrôle sur les navires immatriculés dans l'Etat du pavillon;

b) rendre obligatoire la tenue à jour d'un registre national des navires et de documents ayant trait à l'identité du propriétaire ou de l'exploitant ou d'autres personnes responsables;

c) préciser la part obligatoire de nationaux dans la propriété et/ou les équipages des navires;

d) définir le rôle de l'Etat du pavillon, et notamment la participation de nationaux à la gestion tant des sociétés propriétaires de navires que des navires eux-mêmes;

e) régler de façon plus détaillée les questions des conditions dans lesquelles les navires peuvent être affrétés coque nue, des coentreprises entre sociétés propriétaires de navires de pays différents et de la protection des intérêts des pays fournisseurs de main-d'œuvre.

La Convention vise principalement à régler les intérêts des pays en voie de développement. Rien n'est resté du but initial de limiter les pratiques des Etats relatives au pavillon de complaisance.

door op ondubbelzinnige wijze te stellen dat er een nationaal element m.b.t. het schip voorhanden moet zijn. Een dergelijk element kan betrekking hebben op het schip zelf (bv. de bouwplaats), op de eigendom van het schip (nationaliteit van de eigenaars) of op de bemanning (nationaliteit van de gezagvoerders).

Bijgevolg zou moeten teruggegrepen worden naar de traditionele criteria. Dit blijkt duidelijk uit het volgende verdrag.

c) Het Verdrag van de Verenigde Naties betreffende de registratie van schepen (U.N.C.R.S.) 1986

Relevante bepalingen inzake de *genuine link* vinden we ook terug in het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de voorwaarden voor de registratie van schepen. Doel hiervan was te komen tot internationale wettelijke voorschriften ten einde een reële band te scheppen tussen een staat en de schepen die de vlag van deze staat voeren, dan wel deze band te versterken, zodat « deze vlagstaat zijn rechtsmacht en controle over deze schepen voor wat betreft de identificatie en de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars en exploitanten alsook voor wat betreft administratieve, technische, economische en sociale aangelegenheden daadwerkelijk kan uitoefenen ». Dit Verdrag is van toepassing op alle in het internationaal zeevervoer opererende schepen van meer dan 500 B.R.T.

In het kort wordt met de belangrijkste bepalingen van dit Verdrag het volgende beoogd:

a) vast te leggen wat de verantwoordelijkheden van de nationale zeevaartautoriteiten zijn t.a.v. een aantal zaken die verband houden met de uit te oefenen rechtsmacht en controle over in de vlagstaat geregistreerde schepen;

b) voor te schrijven dat een nationaal scheepsregister wordt bijgehouden alsmede een register met gegevens betreffende de identiteit van de eigenaar, dan wel exploitanten of andere aansprakelijke personen;

c) te bepalen, in welke mate onderdanen van de betrokken vlagstaat deel moeten hebben in de eigendom van de schepen en/of voor welke gedeelte de bemanningen van de schepen dienen te bestaan uit officieren en andere bemanningsleden die onderdaan van de vlagstaat in kwestie zijn;

d) te bepalen wat de rol van de vlagstaat is, ook wat de deelneming van zijn eigen onderdanen betreft, t.a.v. het beheer van de ondernemingen die eigenaar van schepen zijn als t.a.v. het beheer van de schepen zelf;

e) verdere, meer gedetailleerde bepalingen uit te werken inzake de voorwaarden waaronder deze schepen op bareboat-basis kunnen worden gecharterd, inzake gemeenschappelijke ondernemingen van rederijen uit verschillende landen en inzake bescherming van de belangen van landen waaruit veel zeevarenden afkomstig zijn.

Het Verdrag is in hoofdzaak gericht op het regelen van belangen van de ontwikkelingslanden. Van de oorspronkelijke bedoeling de praktijken van de goedkope vlaglanden te kortwieken, is niets overgebleven.

ANNEXE 2

BIJLAGE 2

ETAT DE LA FLOTTE BELGE AU 9 NOVEMBRE 1990

TOESTAND BELGISCHE VLOOT OP 9 NOVEMBER 1990

Dénomination du navire — <i>Naam schip</i>	Type	T.B. — B.T.	T.N. — N.T.	D.W.T.
C.M.B., N.V.:				
Scandutch Helvetia	CONT	32 696	13 925	38 981
Rhein Express	CONT	32 703	13 904	38 466
Methania	GASC	78 511	56 651	72 792
CMB Memling	CONT	24 080	10 081	23 365
Temse	BULK	38 460	30 764	75 720
CMB Esprit	CARGO	17 146	9 381	21 181
C.M.B. D. Belgium N.V.				
Ortelius	CONT	52 682	21 732	50 313
Canmar Europe	CONT	30 491	13 191	29 204
CMB Quellin	CARGO	14 967	11 424	20 596
CMB Plantin	CONT	20 635	13 128	25 158
Bocimar Belgium N.V.				
Ensor	OBO	68 769	50 634	135 160
Permeke	OBO	68 769	50 634	135 160
Vesalius	OBO	68 769	50 634	135 160
Mineral Antwerpen	BULK	73 656	60 977	148 011
Total. — <i>Totaal</i>	14	622 334	407 060	949 267
Urem, N.V.:				
Cobelfret N.V. en Partners				
Belvaux	RORO	3 506	1 840	5 064
Clervaux	RORO	3 506	1 840	5 064
Loverval	RORO	5 881	3 463	9 019
Belval	BULK	87 831	56 389	170 604
Belcan N.V. en Partners				
Federal Ottawa	BULK	21 661	17 371	38 294
Orinoco	BULK	74 729	59 382	148 581
Federal Hunter	BULK	83 784	55 600	164 891
Federal Skeena	BULK	83 784	55 600	164 891
Belgian Bulk Carriers N.V.				
Nara	BULK	36 532	22 231	67 359
Total. — <i>Totaal</i>	9	401 214	273 716	773 767
Exmar, N.V.:				
Oscar Gas	GASC	18 128	6 782	26 970
Gent	GASC	18 179	6 826	26 820
Petrobulk Leopard	PROD	26 113	14 177	44 978
Petrobulk Panther	PROD	26 113	14 177	44 978
Petrobulk Tiger	PROD	26 113	14 177	44 978
Petrobulk Lion	PROD	26 113	14 177	44 978
Petrobulk Jaguar	PROD	26 113	14 177	46 100
Petrobulk Cougar	PROD	26 113	14 177	46 100
Eupen	GASC	34 864	24 117	46 316
Waasland	OBO	86 374	50 114	164 100
Yatzy	OFFSH	14 230	4 269	12 572
Cheshire	GASC	19 719	7 698	29 171
Nyhall	GASC	19 719	7 638	29 171
Chaconia	GASC	19 643	7 628	29 171
Sombeke	GASC	21 907	7 225	34 029
Total. — <i>Totaal</i>	15	409 441	207 419	670 532

Dénomination du navire — <i>Naam schip</i>	Type	T.B. — B.T.	T.N. — N.T.	D.W.T.
Sea Lanes, N.V.:				
Ellen Hodig	BUCO	26 173	20 463	42 077
Cornelis Verolme	BUCO	26 173	20 463	42 077
Antwerpen	BUCO	24 353	19 029	41 100
Brussel	BUCO	24 353	19 029	41 100
Deloris	BUCO	23 422	19 666	42 566
Helen	BUCO	23 422	19 666	42 566
Total. — <i>Totaal</i>	6	147 896	118 316	251 486
Fina Marine, N.V.:				
Fina America	CRUD	51 474	25 169	85 988
Fina Belgica	CRUD	52 429	22 977	83 333
Total. — <i>Totaal</i>	2	103 903	48 146	169 321
Africargo, N.V.:				
Magritte	BULK	38 235	30 603	76 017
Transp. Schelde	CONT	5 608	3 088	7 100
Transp. Maas	CONT	5 608	3 088	7 100
Total. — <i>Totaal</i>	3	49 451	36 779	90 217
Offshore Europe, N.V.:				
Petrel	OFFSH	10 372	6 047	0
Total. — <i>Totaal</i>	1	10 372	6 047	0
Ahlers Shipping, N.V.:				
Hella	CARGO	2 851	2 194	4 050
Ahlers Breeze	CONT	3 390	2 429	6 680
Ahlers Bridge	CONT	3 390	2 428	6 680
Discovery	DSV	—	—	—
Total. — <i>Totaal</i>	4	9631	7 050	17 410
Unie van Redding en Sleepd., N.V.:				
Jerome Letzer	SLEEP	311	45	0
Fighter	SLEEP	504	90	0
Boxer	SLEEP	504	90	0
Alphonse Letzer	SLEEP	715	83	0
Union Three	SLEEP	820	111	0
President Hubert	SLEEP	1 585	237	0
Total. — <i>Totaal</i>	6	4 439	656	0
Flanders Navigation P.V.B.A.:				
Flamares	MULT	4 996	1 498	4 200
Total. — <i>Totaal</i>	1	4 996	1 498	4 200
Foka-Gas, N.V.:				
Foka Gas 1	GASC	1 216	364	900
Total. — <i>Totaal</i>	1	1 216	364	900
Transtank N.V.:				
Anvers. — <i>Antwerpen</i>	TANK	1 143	887	1 809
Gand. — <i>Gent</i>	TANK	1 471	503	2 340
Total. — <i>Totaal</i>	2	2 614	1 390	4 149
Ringoot & Zoon P.V.B.A.:				
Palamas	COAST	1 738	798	3 709
Total. — <i>Totaal</i>	1	1 738	798	3 709

Dénomination du navire — <i>Naam schip</i>	Type	T.B. — B.T.	T.N. — N.T.	D.W.T.
Fongers N.V.:				
Charlotte I	COAST	1 648	1 109	2 500
Total. — <i>Totaal</i>	1	1 648	1 109	2 500
Schelde Sleepvaartbedrijf, N.V.:				
Schelde 12	SLEEP	236	70	0
Safir	SLEEP	475	85	392
Beaufort	SLEEP	475	85	392
Total. — <i>Totaal</i>	3	1 186	240	784
Benelux Maritime Agencies N.V.:				
()	()	()	()	()
De Ridder en Co N.V.:				
Henri	CARGO	467	343	585
Total. — <i>Totaal</i>	1	467	343	585
Offshore Europe N.V.:				
Mitcan II	OFFSH	11 473	3 942	0
Total général de la flotte. — <i>Algemeen totaal van de vloot</i>	71	1 784 019	1 114 373	2 938 827

TANK	Bateau-citerne
BULK	Vraquier
BUCO	Bateau conteneur-vraquier
CARG	Cargo
COMB	Navire combiné
CONT	Navire porte-conteneurs
CRUD	Pétrolier
FRIG	Navire frigorifique
GASC	Méthanier
MULT	Navire polyvalent
OBO	Transporteur combiné minerais-mercure-pétrole
OFFS	Navire de forage
OREC	Minéralier
PROD	Transporteur de produits
RORO	Navire transroulier
WAST	Transporteur de déchets
COAST	Navire fluvio-maritime
SLEEP	Remorqueur
DSV	Navire d'assistance aux plongeurs

TANK	Tankschip
BULK	Bulkvrachtschip
BUCO	Bulk-containerschip
CARG	Vrachtschip
CONB	Containerschip
CONT	Containership
CRUD	Ruwe olietanker
FRIG	Koelschip
GASC	Gastanker
MULT	Polyvalent vaartuig
OBO	Olie, bulk- en ertsschip
OFFS	Olieboorschip
OREC	Ertsschip
PROD	Produktanker
RORO	Roll-on/roll-off schip
WAST	Afval tankschip
COAST	Kruiplijn coaster
SLEEP	Sleepboot
DSV	Diving support vessel