

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1979-1980

11 DECEMBRE 1979

Projet de loi portant approbation de l'Accord maritime entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République populaire de Chine, et échange de lettres, signés à Pékin le 20 avril 1975

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES
PAR Mme **HANQUET**

I. Introduction

Jusqu'à présent, la Chine n'a pas été une grande nation exportatrice ni importatrice.

Elle fait un effort pour moderniser et développer son appareil industriel. C'est pourquoi elle fera appel à l'économie occidentale pour la fourniture de matériel et de biens d'équipement. Au fur et à mesure que l'industrie chinoise parviendra à augmenter sa production, la Chine va exporter davantage et ses échanges commerciaux avec les pays occidentaux iront en s'amplifiant.

C'est dans cette perspective que la Belgique entretient des relations aussi bonnes que possibles avec la République populaire de Chine.

Ainsi notre pays a-t-il conclu avec la Chine un accord maritime. Celui-ci a pour but de comprimer les droits de

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Robert Vandekerckhove, président; Bertrand, Boey, Cooreman, de Bruyne, Dewulf, du Monceau de Bergendal, Kevers, Mme Nauwelaerts-Thues, MM. Storme, Wyninckx et Mme Hanquet, rapporteur.

R. A 11619

Voir :

Document du Sénat :

294 (1979-1980) N° 1 : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1979-1980

11 DECEMBER 1979

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de scheepvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Volksrepubliek China, en wisseling van brieven, ondertekend te Peking op 20 april 1975

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN UITGEBRACHT
DOOR Mevr. **HANQUET**

I. Inleiding

Tot nu toe is China geen grote ex- of importerende natie.

China doet een inspanning om zijn industrieel apparaat te moderniseren en uit te bouwen. Het zal daarom een beroep doen op het Westers bedrijfsleven voor levering van materieel en uitrustingsgoederen. Naarmate de industrie van China meer produceert zal China meer uitvoeren en zal het handelsverkeer tussen dit land en het Westen toenemen.

Met het oog daarop onderhoudt België zoveel mogelijk goede relaties met de Chinese Volksrepubliek.

Zodoende heeft België nu ook een scheepvaartakkoord gesloten met China. Dit verdrag heeft tot doel de haven-

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Robert Vandekerckhove, voorzitter; Bertrand, Boey, Cooreman, de Bruyne, Dewulf, du Monceau de Bergendal, Kevers, Mevr. Nauwelaerts-Thues, de heren Storme, Wyninckx en Mevr. Hanquet, verslaggever.

R. A 11619

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

294 (1979-1980) N° 1 : Ontwerp van wet.

port. Les navires « hors accord » paient en effet dans tous les ports chinois des droits de port sensiblement plus élevés.

Les possibilités commerciales que la Belgique est à même d'offrir à la Chine ont déjà été illustrées il n'y a guère par une exposition belge organisée à Pékin par l'Office belge du commerce extérieur, à l'instar d'autres pays européens.

II. La genèse de l'Accord

Initialement, la Belgique avait conçu cet accord maritime comme étant un accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL) et la Chine. C'est ce qui ressortait de l'avant-projet qui avait été établi à Bruxelles. Cependant, la Chine ne souhaitait pas d'accord maritime avec une Union économique, parce que, à côté de ses aspects économiques, l'accord comporte également des aspects politiques et qu'il est considéré plutôt comme un traité d'amitié.

C'est donc un accord maritime que la République populaire de Chine entendait conclure avec le Royaume de Belgique et, le cas échéant, avec le Grand-Duché de Luxembourg.

Finalement, on est arrivé au compromis heureux que voici : « En vertu d'accords existant entre le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, instituant l'Union économique belgo-luxembourgeoise, les dispositions de l'accord maritime signé entre le Royaume de Belgique et la République populaire de Chine, seront également applicables au Grand-Duché de Luxembourg; il est cependant stipulé expressément que ce compromis ne peut constituer de précédent. »

Ce compris se retrouve dans un échange de lettres joint à l'accord et qui fait partie intégrante de l'Accord.

Au cours des négociations, des difficultés ont surgi également en ce qui concerne la clause de non-discrimination et la reconnaissance de la nationalité des navires et des documents se trouvant à bord de ces navires.

La clause de non-discrimination constitue en fait une déclaration de principe qui tient compte de la situation politique particulière de la République populaire. Il convient toutefois de formuler quelques commentaires à propos de la partie de phrase « ou de ceux des pays acceptables pour les deux parties » qui figure à l'article 3.

Cette clause inhabituelle se retrouve dans tous les accords maritimes conclus jusqu'à présent par la République populaire de Chine. Le service juridique de l'OCDE à Paris l'a comparée aux clauses du « Code de la Libération des opérations invisibles courantes ». Il est apparu qu'elle n'avait absolument rien d'irrégulier : on ne peut en effet interdire à la Chine de refuser l'accès de ses ports aux navires de pays qui ne sont pas considérés comme « pays amis ».

III. Discussion et votes

Un commissaire s'étonne du délai qui s'est écoulé entre la signature de l'accord et sa soumission à l'approbation des Chambres législatives.

réchten te drukken. Schepen « buiten overeenkomst » betalen immers gevoelig hogere havenrechten in alle Chinese havens.

De handelsmogelijkheden welke België aan China te bieden heeft werden destijds reeds geïllustreerd door een Belgische tentoonstelling ingericht te Peking door de Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel in navolging van andere Europese landen.

II. De totstandkoming van het Akkoord

Oorspronkelijk had België deze scheepvaartovereenkomst opgevat als zijnde een overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (BLEU) en China. Dit bleek uit het voorontwerp dat te Brussel werd opgesteld. China echter wenste geen scheepvaartovereenkomst met een Economische Unie, daar het verdrag naast economische ook politieke aspecten vertoont en veeleer als een vriendschapsverdrag wordt beschouwd.

De Chinese Volksrepubliek bedoelde dus een scheepvaartovereenkomst af te sluiten met het Koninkrijk België, eventueel met het Groot-Hertogdom Luxemburg.

Uiteindelijk heeft men tot volgend gelukkig compromis besloten : « De bepalingen van de scheepvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Volksrepubliek China zijn eveneens van toepassing op het Groot-Hertogdom Luxemburg, krachtens bestaande overeenkomsten tussen België en Luxemburg houdende oprichting van de BLEU, met de uitdrukkelijke precisering dat deze compromisregeling geen precedent mocht scheppen. »

Dit compromis is terug te vinden in een briefwisseling gevoegd bij de overeenkomst en welke integraal deel uitmaakt van het verdrag.

Bij de onderhandelingen rezen ook moeilijkheden ten aanzien van de non-discriminatieclausule en de erkenning van de nationaliteit der schepen en van de scheepspapieren.

De non-discriminatieclausule is in feite een beginselverklaring in functie van de speciale politieke situatie van de Volksrepubliek. Enig commentaar mag wel worden uitgebracht i.v.m. de zinsnede « of tegen de schepen van Staten die door beide partijen erkend zijn » in artikel 3.

Deze ongewone clausule vinden we terug in alle scheepvaartakkoorden die tot dusver door de Volksrepubliek China werden afgesloten. Ze werd door de Rechtskundige Dienst van de OESO te Parijs getoetst aan de bepalingen van de « Code de la Libéralisation des opérations invisibles courantes ». De clausule werd zuiver op de graat bevonden : men kan China inderdaad niet verbieden zijn havens te ontzeggen aan schepen van landen die niet als « vriendenland » beschouwd worden.

III. Bespreking en stemmingen

Een commissielid is verbaasd dat zoveel tijd verstreken is tussen de ondertekening van de overeenkomst en de aanbidding ervan ter goedkeuring aan de Wetgevende Kamers.

Le Ministre des Affaires étrangères répond qu'en 1975 les échanges commerciaux avec la Chine populaire étaient réduits. Ce n'est que récemment que les milieux d'affaires et aussi les armateurs ont pris des initiatives afin d'accroître le volume des échanges, ce que l'entrée en vigueur du présent accord ne pourra que favoriser.

Afin de donner une idée plus précise des échanges par voie maritime, le Ministre cite les chiffres suivants correspondant à l'année 1978 :

Tonnage global de la Chine vers la Belgique : 48 310 tonnes

Tonnage global de la Belgique vers la Chine : 539 069 tonnes.

Nombre de bateaux chinois passés dans un port belge :

68, représentant un tonnage total brut de 634 644 tonnes.

Exportations par des navires battant pavillon chinois : 220 678 tonnes.

Exportations par des navires battant pavillon belge : 24 942 tonnes.

Importations par des navires battant pavillon chinois : 29 358 tonnes.

Importations par des navires battant pavillon belge : 376 tonnes.

**

L'article unique de l'accord est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à la même unanimité.

Le Rapporteur,
H. HANQUET.

Le Président,
Robert VANDEKERCKHOVE.

De Minister van Buitenlandse Zaken antwoordt dat het handelsverkeer met de Volksrepubliek China in 1975 beperkt was. Pas onlangs hebben zakenlieden en ook reders initiatieven genomen om het volume van het handelsverkeer te doen toenemen, hetgeen nog zal worden bevorderd door de inwerkingtreding van deze overeenkomst.

Ten einde een nauwkeuriger beeld te geven van het handelsverkeer per schip, geeft de Minister de onderstaande cijfers voor 1978 :

Globaal volume van China naar België : 48 310 ton

Globaal volume van België naar China : 539 069 ton.

Aantal Chinese schepen die een Belgische haven hebben aangedaan :

68, met een totale bruto-tonnemaat van 634 644 ton.

Uitvoer met schepen onder Chinese vlag : 220 678 ton.

Uitvoer met schepen onder Belgische vlag : 24 942 ton.

Invoer met schepen onder Chinese vlag : 29 358 ton.

Invoer met schepen onder Belgische vlag : 376 ton.

**

Het enige artikel van de overeenkomst is aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Dit verslag is met dezelfde eenparigheid goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. HANQUET.

De Voorzitter,
Robert VANDEKERCKHOVE.