

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1982-1983**

21 SEPTEMBER 1983

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 23 augustus 1948, strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en de vissersvloot en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER CLAEYS**

Toelichting van de Minister

De wet van 23 augustus 1948 voorziet in artikel 4 de oprichting van een « Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen ».

Het bedrag van dit « Fonds » bedroeg aanvankelijk 2 miljard frank. Het werd geleidelijk opgevoerd en laatst, bij wet van 16 december 1982 gebracht op 40 miljard.

Rekening houdende met de toch korte termijn tussen het optrekken van het plafond van 30 tot 40 miljard frank en de huidige stijging van 40 naar 50 miljard frank vergt dit wel enige toelichting.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; De Seranno, Eicher, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere en Claeys, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren De Kerpel, Gerits, Lagneau en E. Peetermans.

R. A 12830**Zie :****Gedr. St. van de Senaat :**

554 (1982-1983) : N° 1 : Ontwerp van wet.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1982-1983**

21 SEPTEMBRE 1983

Projet de loi modifiant la loi du 23 août 1948, tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et instituant à ces fins un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE
PAR M. CLAEYS**

Exposé du Ministre

La loi du 23 août 1948 prévoit en son article 4 la création d'un « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes ».

Le montant de ce « Fonds » s'élevait initialement à 2 milliards de francs. Il fut progressivement relevé et porté dernièrement, par la loi du 16 décembre 1982, à 40 milliards.

Compte tenu de l'intervalle, somme toute relativement court, qui sépare le relèvement du plafond de 30 à 40 milliards de francs et la présente proposition d'augmentation de 40 à 50 milliards de francs, il paraît sans doute opportun de fournir quelques explications.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; De Seranno, Eicher, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere et Claeys, rapporteur.

Membres suppléants : MM. De Kerpel, Gerits, Lagneau et E. Peetermans.

R. A 12830**Voit :****Document du Sénat :**

554 (1982-1983) : N° 1 : Projet de loi.

De wet van 23 augustus 1948 heeft tot doel bij te dragen tot de instandhouding en de uitbreiding van onze koopvaardijvloot. Rekening houdend met de enorme bedragen die gepaard gaan met de bouw van grote zeeschepen (er zijn er nu reeds van boven de 3 miljard frank) was en is het onmogelijk dat de reders die inspanningen opbrengen zonder steun van de Overheid. Ook voor onze scheepswerven die in een harde concurrentie staan tegenover de werven uit de lage- en middenlanden van het Verre Oosten en de rechtstreeks gesubsidieerde Europese werven is de werking van de wet van 1948 onontbeerlijk.

Daarom heeft de wet de mogelijkheid voorzien om scheepskredieten te verlenen waarbij de Staat een gedeelte draagt van de interestenlast van de opgenomen leningen en ook een waarborg verleent aan de terugbetalingen. De reders moeten immers de voorgeschieden kredieten terugbetalen.

Een gedeelte van de kredieten wordt meestal toegekend via de N.M.K.N. (Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid) waar maximum 3 pct. Staatstussenskomst in de interestenlast kan verleend worden en een ander gedeelte via het Fonds voor het Uitreiden en Aanbouwen van Zeeschepen, waarover het in huidig geval gaat.

Bij de toekenning van scheepskrediet wordt uitgegaan van een vooropgestelde door de reder te dragen rentelast. Voor nieuwbouw schommelde deze rentelast in de loop der jaren tussen 1 pct. en een bedrag gelijk aan de helft van de N.M.K.N.-rentevoet. Dit brengt met zich dat, hoe lager de gemiddelde rentelast is, hoe groter de tussenskomst van het Fonds zal bedragen. Een rentelast van 1 pct. zoals ten tijde van het alarmplan (1978-1979) betekende zelfs dat de scheepskredieten volledig door het Fonds werden gefinancierd.

De laatste maanden, in elk geval sedert de ambtsopname van de Minister, wordt meer geëist van de reder die nu tussen de 4 pct. à 7,5 pct. zelf heeft te dragen (voorheen tussen 1 pct. en 3 pct.).

Naast nieuwbouw laat de wet ook toe de Belgische koopvaardijvloot via aankoop (tweedehandsschepen) te verruimen.

Het hiervoor genoemde alarmplan dat de grootste sprong van het plafond heeft voortgebracht was destijds noodzakelijk om de scheepsbouw die dreigde volledig te verlammen, in stand te houden. De recente verhoging en deze welke nu ter goedkeuring wordt voorgelegd zijn daarenboven het gevolg van de zeer hoge prijzen van de huidige nieuwbouworders. Die hoge kostprijs vloeit voort uit de steeds meer technisch gespecialiseerde en steeds grotere vaartuigen, de enige waarmee onze werven nog kunnen concurreren en die daarenboven voor onze reders de beste kansen bieden voor een rendabele exploitatie.

Dat de toepassing van de wet van 23 augustus 1948 tot op heden een gunstige weerslag heeft gehad op de evolutie van onze handelsvloot moge blijken uit de aan deze nota gehechte statistiek en grafieken.

La loi du 23 août 1948 a pour objet de contribuer au maintien et au développement de notre flotte marchande. Au vu des sommes énormes nécessaires à la construction de grands navires de mer (le prix de certains dépasse actuellement déjà 3 milliards de francs), les armateurs se trouvaient et se trouvent encore dans l'impossibilité de supporter ces charges sans l'aide de l'Etat. De même pour nos chantiers navals, qui sont confrontés à une dure concurrence de la part des chantiers navals des pays à bas salaires de l'Extrême-Orient et des chantiers européens qui bénéficient d'une subvention directe, la loi de 1948 était devenue absolument indispensable.

C'est pourquoi le législateur a prévu la possibilité d'accorder des crédits maritimes pour lesquels l'Etat supporte une partie des charges d'intérêt afférentes aux prêts consentis et garantit leur remboursement. En effet, les armateurs doivent rembourser les crédits accordés.

Une partie des crédits est généralement accordée par la S.N.C.I. (Société nationale de crédit à l'industrie) avec possibilité de bénéficier d'une intervention de l'Etat de 3 p.c. au maximum dans la charge d'intérêt, et une autre partie par le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes », qui fait l'objet de la présente modification.

Pour l'octroi d'un crédit maritime, on se base sur une charge d'intérêt prédéterminée, à supporter par l'armateur. Pour les nouvelles constructions, cette charge d'intérêt a fluctué au cours des ans entre 1 p.c. et un montant égal à la moitié du taux d'intérêt pratiqué par la S.N.C.I. Ce qui implique que, plus la charge moyenne d'intérêt est basse, plus l'intervention du Fonds sera élevée. Une charge d'intérêt de 1 p.c., comme au temps du plan d'alerte (1978-1979), signifiait même que le crédit maritime était entièrement financé par le Fonds.

Les derniers mois, en tous cas depuis l'entrée en fonction du Ministre, il est exigé davantage des armateurs, qui ont à supporter eux-mêmes actuellement un intérêt compris entre 4 et 7,5 p.c. (antérieurement entre 1 et 3 p.c.).

Outre la construction de navires, la loi de 1948 permet l'expansion de la flotte marchande belge par l'achat de navires d'occasion.

Le plan d'alerte évoqué ci-avant, qui provoqua le relèvement le plus important du plafond, était devenu nécessaire à l'époque pour assurer le maintien de la construction navale dont l'activité risquait d'être complètement paralysée. Le relèvement récent ainsi que celui qui est présentement soumis à l'approbation résultent au surplus des prix particulièrement élevés des navires à construire. Ces prix élevés résultent de la spécialisation technique sans cesse plus poussée et de l'accroissement constant des dimensions des navires, les seuls pour lesquels nos chantiers sont encore compétitifs et qui offrent en outre à nos armateurs les meilleures chances de rentabiliser l'exploitation.

Le fait que l'application de la loi du 23 août 1948 a eu jusqu'à présent un effet heureux sur l'évolution de notre flotte commerciale, ressort manifestement des statistiques et des graphiques joints à la présente note.

Het past bij deze gelegenheid zeker ook de aandacht te vestigen op het groot belang van een sterke handelsvloot voor de economie van het land.

De Belgische reders baten een twintigtal regelmatige lijnen uit die circa 175 havens in de ganse wereld aanlopen.

De socio-economische weerslag

Op 31 december 1982 telde de Belgische koopvaardijvloot 106 schepen (3 422 000 ton draagvermogen) met een waarde van méér dan 95 miljard Belgische frank, waarbij de investeringen in haveninstallaties, die de natuurlijke verlenging van het maritieme vervoer vormen, dienen toegevoegd te worden.

Verschillende eenheden zijn thans nog in aanbouw op Belgische werven voor rekening van Belgische reders met in totaal 392 800 ton draagvermogen.

De Belgische rederijen verzekeren :

— een rechtstreekse tewerkstelling aan boord van de Belgische schepen, wat op 1 januari 1983 een totaal van 3 653 officieren en zeelieden betekent, voor een loonmassa van ongeveer 3 miljard Belgische frank, sociale bijdragen inbegrepen. Daarbij komen nog ongeveer 1 500 eenheden walpersoneel.

— een belangrijkere onrechtstreekse tewerkstelling, vermits :

1. De Belgische reders het basiskliënteel vormen van de Belgische scheepswerven (90 pct. van hun schepen worden in België gebouwd) die 7 000 mensen tewerkstellen, waarvan ongeveer 3 200 in onze belangrijkste werf.

Volgens de officiële E.E.G.-normen, moeten er per arbeider in de scheepsbouw, 1,5 à 2 werkplaatsen meer gerekend worden bij de onderaannemers, hetzij 10 000 à 14 000 werkplaatsen verdeeld over alle provincies van het land.

45 pct. van de totale bouwpreis van een containerschip heeft betrekking op de leveringen van onderaannemers uit het noorden van het land, 45 pct. uit het zuiden en 10 pct. uit het Brussels gewest.

2. De Belgische rederijen staan ook deels in voor het behoud van de tewerkstelling in talrijke andere Belgische ondernemingen : scheepsherstelling, leveringen van diverse uitrustingsgoederen voor en bevoorrading van de schepen, havenbehandeling, opslag en doorverzending, wegvervoer, fabricage en herstelling van containers, enz.

De financiële weerslag

De invloed van de activiteiten van de Belgische koopvaardij op de betalingsbalans vormt een element dat bij elke maritieme politiek in aanmerking moet worden genomen. De door de Belgische schepen op zee verdiende vrachten worden inderdaad beschouwd als onzichtbare uitvoer en verte-

Il est indiqué, à cette occasion, d'attirer également l'attention sur le grand intérêt que représente une puissante flotte commerciale pour l'économie du pays.

Les armateurs belges exploitent une vingtaine de lignes régulières qui relient près de 175 ports à travers le monde.

L'incidence socio-économique

Le 31 décembre 1982, la flotte marchande belge totalisait 106 navires (d'une capacité de 3 422 000 tonnes), d'une valeur de plus de 95 milliards de francs belges, auxquels il faut ajouter les investissements dans les installations portuaires, qui constituent le prolongement naturel des transports maritimes.

Plusieurs unités, représentant une capacité totale de 392 800 tonnes, sont actuellement encore en voie de construction sur les chantiers navals belges pour le compte d'armateurs belges.

Les sociétés d'armement belges garantissent :

— une embauche *directe* à bord des navires belges, ce qui représentait au 1^{er} janvier 1983 un total de 3 653 officiers et marins pour une masse salariale de près de 3 milliards de francs, cotisations sociales comprises. A quoi viennent s'ajouter près de 1 500 unités de personnel de quai.

— une occupation *indirecte* plus considérable, puisque :

1. Les armateurs belges constituent la clientèle de base des chantiers navals belges (90 p.c. de leurs navires sont construits en Belgique), qui emploient 7 000 personnes, dont près de 3 200 dans notre chantier principal.

Selon les normes officielles de la C.E.E., il faut compter pour chaque travailleur dans la construction maritime de 1,5 à 2 emplois supplémentaires chez les sous-traitants, soit 10 000 à 14 000 emplois répartis entre toutes les provinces du pays.

45 p.c. du prix total de la construction d'un navire porte-conteneurs ont trait à des fournitures de sous-traitants du nord du pays, 45 p.c. profitent à des sous-traitants du sud et 10 p.c. à des fournisseurs de la région bruxelloise.

2. Les sociétés d'armement belges assurent aussi en partie le maintien de l'emploi dans de nombreuses autres entreprises belges : réparation de navires, fourniture de divers biens d'équipement et approvisionnement des navires, manutention portuaire, entreposage en transit, transport routier, fabrication et réparation de conteneurs. etc.

L'incidence financière

L'influence des activités de la marine marchande belge sur la balance des paiements constitue un élément qui doit être pris en considération dans l'appréciation de toute politique maritime. Les frets gagnés par les navires belges en mer sont en effet considérés comme des exportations « invisi-

genwoordigen een niet te verwaarlozen post in de betalingsbalans.

De invloed op de buitenlandse handel van het land

In de schoot van een vrachtconferentie hangt de invloed van een rederij grotendeels af van haar belangrijkheid en van haar deelname aan het exportvervoer van het land van haar vlag.

Wanneer de Belgische industrie meent dat een matiging van de vrachtprijzen voor een Belgisch produkt om konkurentiële redenen onontbeerlijk is, vindt zij een natuurlijke verdediger in de Belgische nationale lijn bij de desbetreffende conferentie. In afwezigheid van de Belgische reders zou het vaststellen van de vrachtprijzen uitsluitend afhangen van in het buitenland gevestigde beslissingscentra en zou er enkel rekening gehouden worden met de belangen van de buitenlandse industrieën.

De bescherming van de Belgische havens

Hoe groter de invloed van een Belgische rederij in de schoot van een maritieme conferentie of van een consortium, des te meer kansen bestaan er dat Belgische havens in de vaarschema's van deze regelmatige lijnen worden opgenomen.

In 1981 werd Rotterdam vervangen door Antwerpen als gevolg van een nieuwe overeenkomst die afgesloten werd tussen « Canadian Pacific » en « Dart Containerline » waarin CMB voor één derde deelneemt.

Onze totale maritieme in- en uitvoer (in tonnen van 1 000 kg) evolueerde als volgt :

		(Deelname Belgische reders) (Participation des armateurs belges)	
1968	26 123 917	1 406 042	5,38 %
1970	29 269 668	1 433 580	4,90 %
1975	35 272 665	1 459 662	4,14 %
1980	42 778 612	1 341 141	3,14 %
1981	42 691 571	1 679 148	3,93 %
1982	40 226 250	1 869 467	4,65 %

Dit betekent in 14 jaar :

- 54 pct. verhoging van de maritieme uitvoer;
- 33 pct. verhoging van de maritieme uitvoer per Belgische vlag.

Vergeleken met de deelname van de nationale vlaggen van de buur- en andere landen in hun eigen nationale uitvoer over zee, liggen deze cijfers bijzonder laag :

België : 4,7 pct.

Frankrijk : 19,4 pct.

bles » et représentent un poste non négligeable dans la balance des paiements.

L'impact sur le commerce extérieur de notre pays

Au sein d'une conférence sur le fret, l'influence d'une société d'armement dépend en grande partie de son importance et de sa participation au trafic d'exportation du pays de son pavillon.

Lorsque le secteur industriel belge estime qu'il y a lieu d'abaisser le prix du transport d'un produit belge pour des motifs de concurrence, il trouve un défenseur naturel en la ligne nationale belge représentée au sein de ladite conférence. En l'absence des armateurs belges, la fixation des prix du fret dépendrait exclusivement des centres de décision établis à l'étranger et il ne serait tenu compte que des intérêts des entreprises étrangères.

La protection des ports belges

Plus l'influence d'une société d'armement belge est grande au sein d'une conférence maritime ou d'un consortium, plus il y a de chances pour que les ports belges figurent dans les schémas de route de ces lignes régulières.

En 1981, Anvers a pris la place de Rotterdam par suite d'un nouvel accord intervenu entre « Canadian Pacific » et « Dart Containerline » dans laquelle la CMB participe à raison d'1/3.

Le total de nos importations et exportations maritimes (en tonnes de 1 000 kg) a évolué comme suit :

Cela signifie qu'en 14 ans :

- les exportations maritimes ont augmenté de 54 p.c.;
- les exportations maritimes sous pavillon belge ont augmenté de 33 p.c.

Comparés à la participation des pavillons nationaux des pays limitrophes et autres dans leurs propres exportations nationales par mer, ces chiffres se situent à un niveau particulièrement bas :

Belgique : 4,7 p.c.

France : 19,4 p.c.

Duitse Bondsrepubliek : 24,4 pct.

Nederland : 8,1 pct.

Italië : 17,7 pct.

Verenigd Koninkrijk : 36,9 pct.

Finland : 37,0 pct.

Griekenland : 45,0 pct.

Spanje : 15,5 pct.

Zweden : 28,7 pct.

Japan : 24,6 pct.

Wij kunnen dus wel vaststellen dat sedert 1981 het aandeel van de Belgische vlag in de Belgische export zich verbetert; doch verdere inspanningen blijven noodzakelijk.

Dit is slechts mogelijk door de voorgestelde verhoging van het plafond voorzien voor het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen.

Regering en Parlement hebben in het verleden steeds nauw samengewerkt om de goede werking van de wet van 23 augustus 1948 te waarborgen. Zulks blijkt best uit het feit dat alle aanpassingen van deze wet steeds met quasi-unanimité in Kamer en Senaat werden gesteund.

République fédérale d'Allemagne : 24,4 p.c.

Pays-Bas : 8,1 p.c.

Italie : 17,7 p.c.

Royaume-Uni : 36,9 p.c.

Finlande : 37,0 p.c.

Grèce : 45,0 p.c.

Espagne : 15,5 p.c.

Suède : 28,7 p.c.

Japon : 24,6 p.c.

Nous pouvons donc effectivement constater que depuis 1981, la quote-part du pavillon belge dans les exportations belges a progressé; mais nous ne pouvons relâcher nos efforts.

Cela n'est possible que moyennant le relèvement proposé du plafond prévu pour le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

Par le passé, le Gouvernement et le Parlement ont toujours collaboré étroitement pour garantir la mise en œuvre de la loi du 23 août 1948. Cela apparaît à suffisance quand on sait que tous les aménagements à cette loi ont reçu l'approbation quasi unanime de la Chambre et du Sénat.

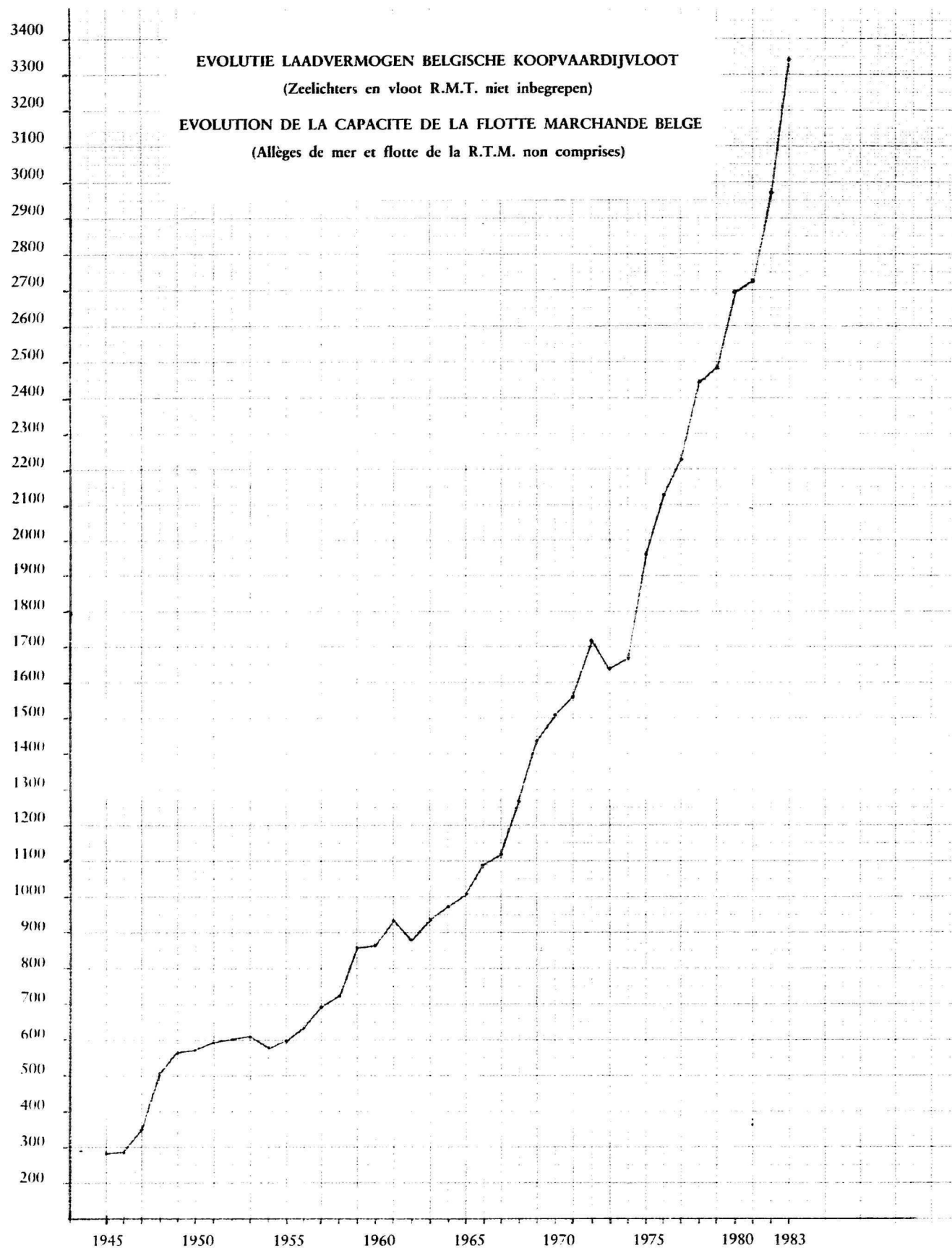
TON
× 1000

EVOLUTIE LAADVERMOGEN BELGISCHE KOOPVAARDIJVLOOT

(Zeelichters en vloot R.M.T. niet inbegrepen)

EVOLUTION DE LA CAPACITE DE LA FLOTTE MARCHANDE BELGE

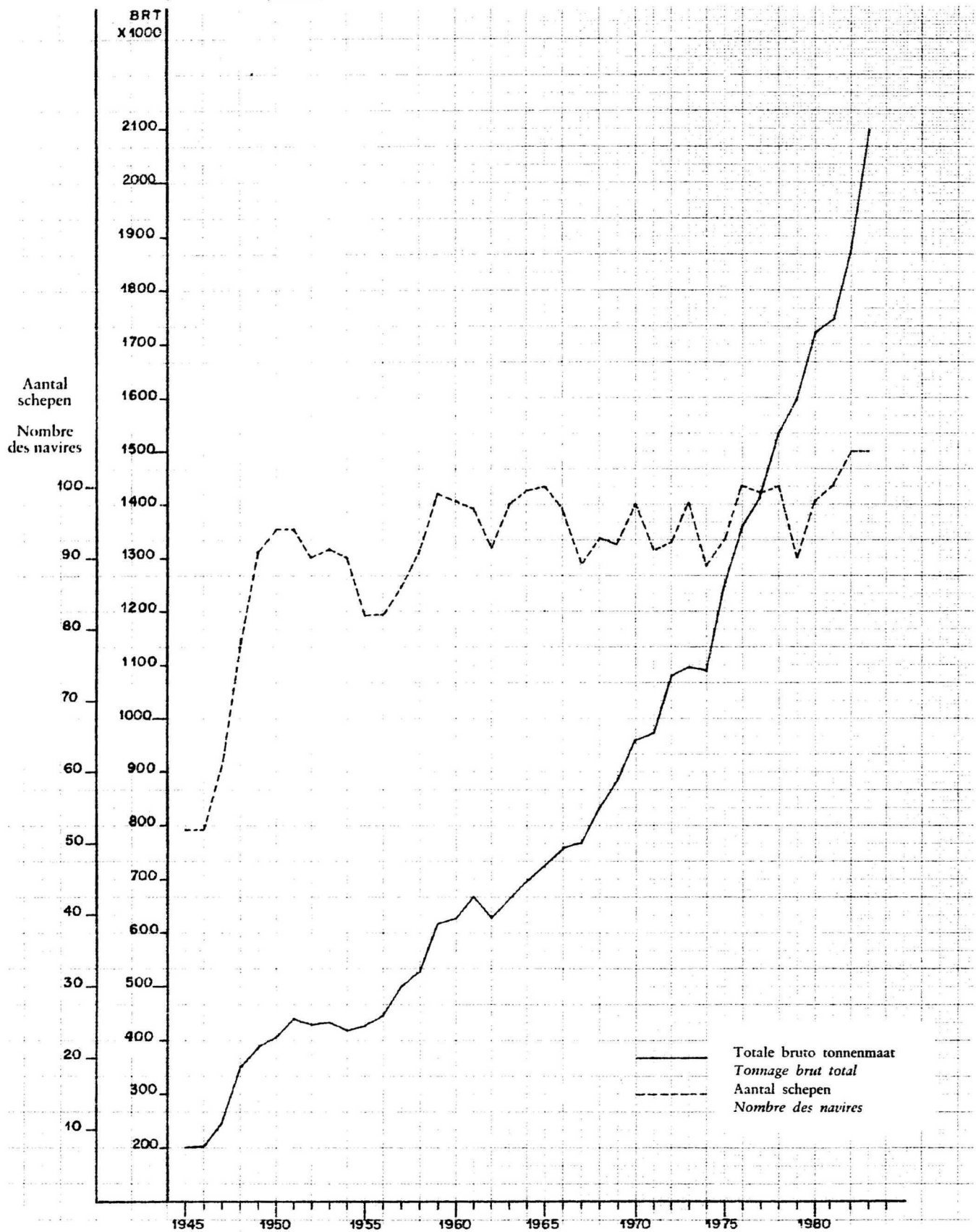
(Allèges de mer et flotte de la R.T.M. non comprises)



EVOLUTIE BELGISCHE KOOPVAARDIJVLOOT

EVOLUTION DE LA FLOTTE MARCHANDE BELGE

(Toestand 1 januari)

(Situation au 1^{er} janvier)

Bespreking

— Een lid merkt op dat het globaal bedrag van het « Fonds voor het Uitreken en Aanbouwen van Zeeschepen » thans 40 miljard frank heeft bereikt. Op blz. 2, § 3, van de memorie van toelichting staat echter dat met dit Fonds het mogelijk was voor 57 166 073 438 frank aan te wenden. Hoe is dit te verklaren ?

De Minister verklaart dat dit het gevolg is van het hergebruik van de kredieten en kredietgedeelten die reeds terugbetaald en in het Fonds werden gestort en alzo twee zelfs meermaals konden aangewend worden. Het totaal aangewend bedrag van 57 166 073 438 frank is de som der leningen door het Fonds gegeven sinds het bestaan van de wet van 23 augustus 1948.

— Een ander lid vraagt of het juist is dat sinds 1979 voor 5 miljard aan buitenlandse rederijen is toegekend.

De Minister stelt, dat enkel scheepskrediet (wet van 23 augustus 1948) wordt toegestaan aan rederijen opgericht naar Belgisch recht.

— Hetzelfde lid vraagt of het voorzien is dat schepen waarvoor krediet (wet van 23 augustus 1948) is toegestaan 15 jaar onder Belgische vlag moeten varen.

De Minister brengt ter kennis dat dit niet is voorzien in de wet van 23 augustus 1948. Wel wordt voor het toekennen van scheepskrediet geëist dat het desbetreffend schip onder Belgische vlag zal varen, wat inhoudt dat het schip slechts kan vervreemd worden mits toelating van de heer Minister (zie ook het antwoord van de Minister in Doc. Senaat 231 (1981-1982) - nr. 2, blz. 2).

— Een lid merkt op dat sommige opschrikken van het bedrag 50 miljard, vooral nu in de crisisperiode en stelt twee vragen :

a) Hoeveel heeft de Staat werkelijk bijgedragen ?

b) Wat zijn de eigenlijke verliezen voor de Belgische Staat ?

De Minister verduidelijkt als volgt :

a) De totale behoefte per jaar nodig voor de leningen op het Fonds is gemiddeld $\pm$ 4,5 à 5 miljard waarvan nu 2 à 3 miljard voortkomen uit de terugbetalingen. De rest wordt elk jaar geput uit de dotaties, thans geplafonneerd op 40 miljard en te brengen op 50 miljard. Per jaar wordt ook op de gewone begroting 3 à 400 miljoen staatsussenskomst op interesten voorzien, wat een definitieve uitgave betekend.

b) Het werkelijk verlies beperkt zich, sinds het bestaan van de wet, tot één enkel geval in de visserij (Narwal) waarvoor het vaststaat dat de Staat $\pm$ 40 miljoen verloren heeft.

Discussion

— Un membre fait remarquer que le montant global du « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes » atteint actuellement 40 milliards de francs. Or, à la p. 2, § 3, de l'exposé des motifs, on peut lire que ce Fonds a permis d'affecter pour 57 166 073 438 francs de crédits. Comment cela s'explique-t-il ?

Le Ministre répond que c'est la conséquence de la réaffectation des crédits et parties de crédits déjà remboursés et reversés au Fonds et qui ont ainsi pu être réaffectés une ou plusieurs fois. Le montant global affecté de 57 166 073 438 francs représente la somme des crédits octroyés par le Fonds depuis la loi du 23 août 1948.

— Un autre membre demande s'il est exact que, depuis 1979, 5 milliards ont été octroyés à des sociétés d'armement étrangères.

Le Ministre déclare que seules des sociétés de droit belge ont bénéficié de crédits maritimes (loi du 23 août 1948).

— Le même intervenant demande s'il est prévu que les bâtiments faisant l'objet d'un crédit (loi du 23 août 1948) sont tenus de naviguer durant quinze ans sous pavillon belge.

Le Ministre répond que cela n'est pas prévu par la loi du 23 août 1948. Toutefois, lors de l'octroi d'un crédit maritime, on exige que le bâtiment en question navigue sous pavillon belge, ce qui implique qu'il ne pourra être aliéné qu'avec l'autorisation du Ministre (voir par ailleurs la réponse du Ministre : doc. Sénat 231 (1981-1982) - n° 2, p. 2).

— Un membre signale que le montant de 50 milliards a de quoi effrayer, surtout en période de crise, et il pose deux questions :

a) Quel a été le concours effectif de l'Etat ?

b) Quelles ont été les pertes effectivement subies par l'Etat belge ?

Le Ministre répond comme suit :

a) L'ensemble des besoins annuels pour les prêts à charge du Fonds s'élève en moyenne à $\pm$ 4,5-5 milliards, dont 2 à 3 milliards en provenance des remboursements. Le solde est prélevé chaque année sur les dotations, actuellement plafonnées à 40 milliards et que le projet propose de porter à 50 milliards. En outre, chaque année, il est prévu au budget ordinaire une intervention de l'Etat de 3 à 400 millions pour les intérêts, ce qui représente une dépense définitive.

b) La perte réelle depuis l'entrée en vigueur de la loi se limite à un seul cas dans une entreprise de pêche (Narwal), pour laquelle il est établi que l'Etat a subi une perte de $\pm$ 40 millions de francs.

— Een ander lid wil weten wat de situatie nu is in de scheepsbouw. Wat zijn de bestellingen ?

De Minister geeft hieromtrent volgende toelichting. Bij de N.V. Boelwerf zijn twee schepen in afbouw en is men reeds volop bezig met de bouw van twee containerschepen voor de N.V. C.M.B. en wordt begonnen aan de bouw van vier producttankers voor de N.V. Exmar.

Bij de scheepswerven van Langerbrugge is een baggerboot in aanbouw gegeven. Bij de werf in Rupelmonde is de bouw van 2 + 1 sleepboten te verwachten en bij Fulton zijn een kleine produkttanker en een veerboot besteld. Bij de werf van Sint-Pieter is nog een klein containerschip in aanbouw. Voor de zeevisserij zijn momenteel alle werven volzet.

— Een lid wil vernemen hoe de werkverdeling per taalgebied en per provincie is en vanwaar de belangrijkste onderdelen komen.

De Minister merkt op dat het niet mogelijk is een verdeling per provincie te geven. Hij verklaart verder dat het staal (dikke platen) van de « F.F. de Charleroi et Clabecq » komt, de voortstuwingmotoren « Sulzer » en « Burmeister & Wain » komen van Cockerill-Sambre, de elektrische onderdelen kwamen meestal van ACEC Gent die nu echter de marinesector heeft verlaten.

— Een lid vraagt hoe de vooruitzichten en de voorzieningen zijn inzake steun in andere landen.

De Minister zegt dat voor zover ons bekend in andere landen geen wet bestaat zoals de onze en de steun meestal rechtstreeks aan de scheepswerven wordt gegeven, wat in België niet het geval is. Wat de vooruitzichten betreft, wordt verwacht dat de wereldhandel zal verbeteren onder impuls van de U.S.A. en het feit dat alle oude tankers moeten worden gesloopt wegens incompatibiliteit met de conventie Marpol 1973 en 1978, welke in oktober 1983 van toepassing wordt.

— Een lid maakt enige opmerkingen wat betreft de hoofding der teksten in de begrotingswet voor het Fonds en vindt dat een andere meer met de wet eensluidende tekst aangewezen ware (blz. 16, Titel I, art. 41.04, blz. 33, Titel II, art. 61.02, begroting van Openbare Werken 1983).

De Minister zegt dat deze aangelegenheid geregeld wordt.

— Een lid vraagt wat de sancties zijn indien middelen vreemd worden (verkoop aan het buitenland).

— Un autre membre demande comment se présente actuellement la situation dans la construction maritime. Où en sont les commandes ?

Le Ministre fournit à cet égard les précisions suivantes. Aux chantiers Boel, deux navires sont en voie d'achèvement, tandis que la construction de deux bateaux porte-conteneurs pour la S.A. C.M.B. est déjà pleinement en cours et que l'on a entamé celle de quatre navires-citernes transporteurs de produits pour la S.A. Exmar.

Les chantiers navals de Langerbrugge ont reçu commande pour la construction d'un dragueur. Aux chantiers de Rupelmonde, on prévoit la construction de 2 + 1 remorqueurs et chez Fulton, on a commandé un petit navire-citerne transporteur de produits et 1 bac. Aux chantiers de Saint-Pierre, on est en outre en train de construire un petit bateau porte-conteneurs. En ce qui concerne la pêche maritime, les chantiers travaillent actuellement tous au maximum de leur capacité.

— Un membre aimerait savoir comment se répartit le travail par région linguistique et par province, et d'où proviennent les principaux éléments mis en œuvre.

Le Ministre fait observer qu'il est impossible d'indiquer la répartition par province. Il déclare en outre que l'acier (tôles épaisses) provient de la « F.F. de Charleroi et Clabecq » et les groupes de propulsion « Sulzer » et « Burmeister & Wain » de Cockerill-Sambre, et que le matériel électrique était généralement fourni par les ACEC de Gand, qui ne s'occupent toutefois plus aujourd'hui du secteur des constructions maritimes.

— Un membre demande quelles sont les mesures déjà appliquées à l'étranger en matière d'aide et les prévisions à cet égard.

Le Ministre déclare que, pour autant qu'il sache, il n'existe pas de législation comme la nôtre à l'étranger et que les aides y sont le plus souvent fournies directement aux chantiers navals, contrairement à ce qui se passe en Belgique. Pour ce qui est des prévisions, on espère que le commerce mondial s'améliorera sous l'impulsion des Etats-Unis et grâce au fait que tous les vieux bateaux-citernes vont devoir être démolis, étant donné qu'ils sont incompatibles avec la convention Marpol 1973 et 1978 qui entre en vigueur en octobre 1983.

— Un membre fait un certain nombre d'observations au sujet de l'intitulé des textes de la loi budgétaire concernant le Fonds et estime qu'il serait préférable de les remplacer par des textes plus conformes à la loi (p. 16, Titre I^{er}, art. 41.04; p. 33, Titre II, art. 61.02, du budget des Travaux publics de 1983).

Le Ministre déclare que cette question est en voie d'être réglée.

— Un membre demande quelles sont les sanctions prévues pour le cas où du matériel serait aliéné (vente à l'étranger).

De Minister brengt ter kennis dat de overheid wil vermijden dat nieuwe schepen vroegtijdig verkocht worden. Het geval « Boel-1980 » om de werf op gang te houden is trouwens lang in discussie geweest.

Bij verkoop aan het buitenland meestal voor niet meer rendabele schepen wordt echter steeds de voorafgaande en volledige terugbetaling van het krediet geëist en de reglementaire wederbeleggingsvergoeding vooropgesteld.

— Een lid vraagt of de aangewende fondsmiddelen dan inderdaad altijd terugkomen.

De Minister bevestigt dit.

— Een lid vraagt een overzicht te krijgen van de nieuwgebouwde koopvaardij schepen over de laatste 10 jaar met vermelding van de schepen die verkocht werden aan het buitenland.

De Minister belooft deze lijst te laten opmaken en in bijlage aan het verslag te voegen. (Zie bijlage.)

*
**

Het enig artikel en het ontwerp worden daarop met eenparigheid van de 14 aanwezige leden goedgekeurd.

Vertrouwen wordt geschonken aan de verslaggever.

De Verslaggever,
W. CLAEYS.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

Le Ministre déclare que les pouvoirs publics entendent éviter que de nouveaux navires soient vendus prématurément. La question « Boel 1980 » concernant le maintien en activité de ce chantier a en effet soulevé longtemps des discussions.

En cas de vente à l'étranger de navires qui ne sont généralement plus rentables, on exige cependant toujours le remboursement préalable et intégral du crédit auquel est ajouté l'indemnité réglementaire de emploi.

— Un membre aimerait savoir si, dans ce cas, les moyens utilisés reviennent toujours au fonds.

Le Ministre répond par l'affirmative.

— Un membre aimerait obtenir un aperçu des navires marchandes sortis des chantiers au cours des 10 dernières années avec mention des bâtiments vendus à l'étranger.

Le Ministre promet que cette liste sera établie et jointe en annexe au présent rapport. (Voir annexe.)

*
**

L'article unique et le projet sont ensuite adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

Confiance est faite au rapporteur pour l'établissement du rapport.

Le Rapporteur,
W. CLAEYS.

Le Président,
F. DE BONDT.

BIJLAGE

Jaar Année	Naam van het vaartuig Nom du bâtiment	Nog in de vaart Encore en service	Verkocht Vendu
1973	Contilift 1		10-06-1981
	Kyoto	×	
	Mineral Alegria	×	
	Mineral Marchienne	×	
	Montsalva	×	
1974	E.R. Limburgia		01-09-1983
	E.R. Wallonia	×	
	Hasselt		24-06-1983
	Prince Laurent	×	
	Ruth	×	
	Titan 6		30-01-1981
	Zeebrugge	×	
1975	Maaskade	×	
	Maaskant	×	
	Maaskerk	×	
	Martha	×	
	Princesse Marie-Christine	×	
	Prinses Maria-Esmeralda	×	
	Yaffa	×	
1976	Léon & Pierre C	×	
	Maaskroon	×	
	Mineral Belgium		31-05-1983
	Osa Gent	×	
	Osa Ostend	×	
1977	E.R. Legia	×	
	Mercator	×	
	Mineral Luxembourg	×	
	Mineral Samitri	×	
1978	Deloris	×	
	Eeklo	×	
	Helen	×	
	Methania	×	
	Mineral Hoboken	×	
	Ortelius	×	
	Prins Albert	×	

ANNEXE

Jaar Année	Naam van het vaartuig Nom du bâtiment	Nog in de vaart Encore en service	Verkocht Vendu
1979	Antwerpen	×	
	Balder Antwerpen	×	
	Balder Gent	×	
	Belvaux	×	
	Brussel	×	
	Clervaux	×	
	E.R. Brugge	×	
	E.R. Brussel	×	
	Pocantico	×	
	Somef Lift 1	×	
	Temse	×	
1980	Federal Danube	×	
	Federal Ottawa	×	
	Pocahontas	×	
	Potomac	×	
	Petrogas II		1980
	Petrogas III		1980
1981	Coral Temse	×	
	Emile D	×	
	Federal Maas	×	
	Federal Thames	×	
	Mineral Antwerpen	×	
	Plantin	×	
1982	Antwerp Flyer	×	
	Ensor	×	
	Ibafon Flyer	×	
	Permeke	×	
	River Trader	×	
	Warri Flyer	×	