

DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ IN EEN WERELD IN MUTATIE *

door Marcel POPPE

Op het ogenblik dat ik aanvaard heb te spreken over „De Belgische koopvaardij in een wereld in mutatie”, had ik het gevoel mij zowat in de situatie te bevinden van de kapitein van een klein schip – want de Belgische koopvaardij is niet zo groot – die de opdracht had aangenomen over een grotendeels onbekende oceaan – dit is die wereld in mutatie – naar een vaag bepaalde bestemming – waar die mutatie ons leiden zal – af te varen. Wat kan men van die kapitein anders verwachten dan dat hij alvast de weinige zeekaarten die ter zijner beschikking staan grondig doorkijkt, om na te gaan waar de gevaarlijke klippen liggen die hem reeds bij het begin van de reis zouden doen schipbreuk lijden.

Ik heb alvast een paar klippen op de zeekaart opgemerkt, die ik wil vermijden, vooral daar ze, zoals de uit de Oudheid bekende Charybdis en Scylla, niet alleen eigenlijke klippen vormen waarop men kan stranden, maar ook gevaarlijke maalstromen.

Vooreerst, als men een bepaalde bedrijfstak ietwat kent met zijn moeilijkheden en zijn noden, zoals voor onze koopvaardij het geval is, maar als men ook die sector lief heeft, zoals voor de met romantiek omweven zeevaart allicht het geval zal zijn, dan vormen de Charybdis en de Scylla enerzijds een al te overdreven pessimisme en een mateloos optimisme anderzijds. Tussen beide heen varen is beslist geen gemakkelijke taak.

Een tweede klip ligt in het te sterk doordenken op het verleden, het doortrekken van de lijnen die men in de evolutie van de koopvaardij meent te ontwaren, gesteld tegenover een te absoluut geloof in grondige mutaties die een volledige breuk met het verleden zullen teweegbrengen. Noch het één, noch het ander vormt een juiste denkwijze. In de koopvaardij lopen beslist de draden van het verleden door, maar voortdurend worden ook nieuwe draden opgeknoopt en wijzigt zich het patroon waarnaar het leven van onze rederijen wordt geweven.

Mijn loopbaan in de administratie ving aan in het Zeewezen en gedurende een kleine vijftien jaar bleef het Zeewezen, en in het bijzonder de koopvaardij, mijn hoofdtaak vormen, eerst op het Bestuur van het Zeewezen zelf, nadien op de Studiedienst van Verkeerswezen. Daarna, in het begin der zestiger jaren, verzeilde ik in totaal andere sectoren van het zo ruime Departement van Verkeerswezen, waar ik, hoewel ik uit persoonlijke interesse de problemen van de koopvaardij bleef volgen, toch niet meer zo rechtstreeks bij deze problematiek betrokken werd. Tot ik, nu bijna twee jaar geleden, als secretaris-generaal van het Departement, opnieuw direkt geconfronteerd werd met een in volle crisis verkerende Belgische koopvaardij.

* Lezing gehouden op 25 november 1979 ter gelegenheid van de plechtige opening van het academisch jaar 1979-1980 van de Marine Academie.

Deze gang van zaken laat mij toe twee mijlpalen – of moet ik het bakens noemen om in de sfeer te blijven – als uitgangspunt van mijn uiteenzetting te plaatsen : 1959 en 1979.

In 1959 telde de Belgische koopvaardij 98 eenheden, samen 629.625 bt. groot. De vloot had sinds 1938 toen we onder Belgische vlag 365.342 bt. telden, een uitbreiding met 75 % genomen, en dit werd algemeen als een succes beschouwd, succes voor een deel te danken aan de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet, die de reders toeliet hun vloot regelmatig te vernieuwen en uit te breiden. Opmerkelijk was wel dat de meerderheid van de Belgische vloot ingezet was op regelmatige lijnen – 70 % van de tonnenmaat bestond uit liners. Het was de tijd waar de vaart op wat toen nog de kolonie Congo was, de Belgische koopvaardij beheerste, tevens de tijd van de prachtige passagiersschepen. De tankers, daarin hebben we nooit uitgeblonken, omvatten 23 % en de rest telde vrijwel niet mee : de coasters onder Belgische vlag waren reeds hun doodsstrijd begonnen en stonden in voor 3 % van de tonnage en dan waren er ook enkele trampers (4 %) die, volgens het klassiek patroon van die tijd, de manusjes van alles op de wereldzeeën waren.

Tegenover een wereldvloot van 124,9 bt waren we met onze 629.625 bt vanzelfsprekend nog steeds vrij onbeduidend, ongeveer 0,5 %. De pleidooien sinds onheuglijke tijden gehouden om het belang van de nationale koopvaardij voor onze export en voor onze havenconomie, twee terreinen waar we bij de koplopers in de wereld waren en nog steeds zijn, hadden wel enige interesse voor de koopvaardij gewekt – getuige de reeds genoemde wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet – maar hadden weinig of niets gewijzigd in de verhoudingen tussen de wereldvloot en de Belgische koopvaardijvloot. Het ontbrak ons blijkbaar aan traditie : de wereldranglijst van de zeevarende naties werd aangevoerd door Groot-Brittannië met meer dan 20 miljoen bt (in feite stonden in de statistieken de Verenigde Staten op kop met meer dan 22 miljoen bt, maar daar zat ruim 10 miljoen bt van de zogenaamde mothballfleet in). Met 10 à 12 miljoen bt volgden in 1959 Noorwegen en Liberia, dat als land met goedkope vlag volop zijn opmars begonnen was. Japan overschreed de 6 miljoen ton en daarna volgde een gans peleton met 4 à 5 miljoen ton waarin we, naast de traditioneel zeevarende landen zoals Nederland, Italië, Duitsland en Frankrijk, een tweede land met goedkope vlag aantroffen, namelijk Panama. Van Griekenland (iets meer dan 2 miljoen ton) was onder de groten geen sprake, maar de Griekse reders zaten toen, meer dan nu, reeds elders in de wereld dan in Athene en de explosie van de tankervloot was amper in haar beginstadium. De wereldtankervloot telde 37,9 bt hetzij ongeveer 30 % van de totale wereldvloot.

Nu, twintig jaar later, is dit beeld grondig gewijzigd, zowel wat de Belgische koopvaardij als de wereldvloot betreft. Onze vloot telt nog slechts 82 eenheden (tegenover 98 in 1959) maar de totale tonnenmaat is 2,5 maal groter : 1.601538 bt tegenover 629.625 bt. De traditionele indeling zoals die in 1959 bestond tussen liners en trampers heeft nu vrijwel geen betekenis meer. Niemand spreekt nog van trampers – maar van bulkcarriers en multipurpose-schepen. Naast de vertrouwde liner, is er het containerschip gekomen en het Ro/Ro-schip. Er zijn in de Belgische koopvaardij off-shore bevoorradings-schepen bijgekomen, een olieboorschip en een LNG-tanker. Een regelmatige lijn rond de wereld wordt verzekerd door container/bulkschepen waarvan men niet goed weet of die bij de liners, dan wel bij de bulkcarriers te rangschikken zijn.

De klassificatie is dus beslist veel meer complex en moeilijker geworden. Eén ding staat vast : het belangrijkste in onze vloot zijn thans de bulk-carriers, en dit belang zou nog veel meer tot uiting komen indien in aanmerking werd genomen de door Belgische reders voor het bulk-vervoer gecharterde schepen die onder vreemde vlag varen. Waar we, op de ertsen na uit onze toenmalige kolonie aangevoerd, in 1959 voor de bevoorrading in grondstoffen volledig afhankelijk waren van een vreemde vlag, is dit nu niet meer het geval. Meer nog, verschillende bulk-carrier onder Belgische vlag waren in cross-trades, dwz. vervoer tussen twee vreemde landen. De ontwikkeling van het bulk-vervoer is voor de Belgische koopvaardij het meest spectaculaire gegeven in de periode 1959-79.

Ook in de wereldvloot heeft het bulk-vervoer een geweldige ontplooiing genoemd, overtroefd echter nog door de ontwikkeling van de tankervloot. Op dit stuk is België zeker ten achter gebleven. We tellen heden nog slechts 22 % (23 % in 1959) tankers in onze vloot, terwijl in de wereldvloot in bruto-tonnenmaat uitgedrukt, het percentage tankertonnage thans 44 % bereikt tegenover 30 % in 1959. Het ontbreken van zeer grote petroleummaatschappijen in ons land (geen enkele Belgische maatschappij behoort tot de zogenaamde 7 big sisters, de 7 grootste petroleummaatschappijen in de wereld), de beperkte toegankelijkheid van onze havens (wat nochtans de vestiging van petroleumraffinaderijen niet heeft belemmerd, ook nog voor de pijpleiding Rotterdam-Antwerpen werd aangelegd) en, nogmaals het gebrek aan traditie hebben op dit stuk zeker een rol gespeeld.

Als, zoals uit de statistieken blijkt, we in onze verhouding tot de wereldvloot er niet zijn op vooruitgegaan in de laatste 20 jaar, dan ligt dit wel in de eerste plaats in het feit dat we afzijdig zijn gebleven in de tanker-boom. Tegenover de 1,6 miljoen bt van de Belgische vloot, staan de 409,2 miljoen bt van de wereldvloot, waarvan we dus een klein deeltje, 0,4 % uitmaken. Geen wonder dan ook dat ons aandeel in een wereldhaven als Antwerpen gering blijft en eerder een neiging tot daling dan tot stijgen vertoont. In de beste jaren, zoals in 1968, lag dit aandeel van de Belgische koopvaardij in de goederenverschepping in de Antwerpse haven nog boven de 6 %. Nu bedraagt het nog amper 4 %.

Onder de verschillende landen hebben zich in 20 jaar belangrijke verschuivingen voorgedaan. Groot-Brittannië is niet langer de eerste zeevarende natie. Het fenomeen van de „flags of convenience” – wat in het Nederlands zeer korrekt wordt aangeduid met goedkope vlaggen, want de convenience ligt hem in de goedkope exploitatie van die schepen, vooral als men de fiscale en sociale lasten bijrekenet – heeft een pijlsnelle uitbreiding gekend. Het belangrijkste maritiem land, of nauwkeuriger gezegd, het land waar de grootste tonnenmaat geregistreerd is, is thans Liberia met meer dan 80 miljoen bt. Op de tweede plaats staat Japan, met minder dan de helft van Liberia, 39 miljoen bt, derde komt Griekenland met bijna 34 miljoen bt en Groot-Brittannië is naar de vierde plaats afgezakt met iets meer dan 30 miljoen bt.

In deze algemene schets van de plaats van de Belgische koopvaardij in de wereld van thans, komen reeds enkele gegevens voor die een aanduiding verschaffen over de oorzaken van deze toestand.

De activiteit van de koopvaardij speelt zich af op een wereldmarkt, waar de reder die zich op dit terrein beweegt, in feite schommelt tussen twee polen : enerzijds internationale vrijheid, een onverbidde „struggle for life”, en

anderzijds een groot aantal nationale banden die niet alleen, in elk individueel geval, zijn kostprijs beïnvloeden, maar ook door een reeks nationale, bilaterale of multilaterale tussenkomsten in de scheepvaart zijn vervoermogelijkheden bepalen. Ik wil hier de ingreep van de Amerikaanse wetgeving en de bilaterale en multilaterale akkoorden zoals de UNCTAD-Code, waarop ik verder nog terugkom, ter illustratie aanhalen.

Inzake kostprijs is de Belgische reder beslist in het nadeel t.o.v. het merendeel van de buitenlandse concurrenten. Verschillende belangrijke factoren van de kostprijs liggen voor de Belgische reder belangrijk hoger dan voor de doorsnee-internationale concurrent. Dit is het geval voor de lonen, de sociale lasten, de fiscaliteit. Tegen de lage lonen op schepen die op bepaalde vlaggen varen, wordt sinds geruime tijd door de I.T.F. een actie ondernomen. In alle geïndustrialiseerde landen worden afspraken tussen reders en vakbonden nagestreefd om de bemanningen te beperken tot het minimum dat in overeenstemming te brengen is met de veiligheid en de arbeidsvoorwaarden aan boord. De technische vooruitgang in de scheepsbouw is eveneens gericht op automatisering teneinde de loonkosten zo laag mogelijk te houden. In de Duitse Bondsrepubliek is een studie verschenen, gericht tot de Federale Minister van Wetenschappelijk Onderzoek, waarin wordt vooropgesteld dat voor 1982 een prototype van het „schip van morgen” kan worden gebouwd dat veilig en goed kan varen met 10 à 12 man, in plaats van 19 à 22 thans. Dit kan een spektakulaire vooruitgang lijken, praktisch de helft minder bemanning, wat nog niet wil zeggen de helft minder loonkosten, want een schip zonder kapitein of hoofdwerktuigkundige heeft men nog niet uitgevonden. Maar in werkelijkheid staan we nog ver af van internationale harmonisering vermits, onder bepaalde vlaggen, bemanningen varen die amper 1/4 kosten van een Belgische bemanning. Ook het internationaal streven om tot meer eenvormigheid te komen in de kwalificaties die van de bemanning, in het bijzonder de staf van de koopvaardij schepen, wordt geëist, kan bijdragen tot het effenen van de al te grote verschillen die op dit gebied bestaan, een gelijkschakeling die, zoals het in een beschaafde wereld hoort, slechts kan worden nagestreefd naar boven toe. Al te veel wordt aan de „flags of convenience” verweten dat de schepen niet beantwoorden aan de veiligheid, ten onrechte in vele gevallen, want veeleer is de grotere mate van onveiligheid in de eerste plaats een probleem van bemanning. Er was een tijd dat geen schip van een rederij die zichzelf respekteerde vertrok, zonder dat de naam van de kapitein in de aankondigingen werd vermeld. Dit gaf een zekerheid aan de passagiers, aan diegenen die goederen wilden verschepen, aan de verzekeringsmaatschappijen. De inspanningen die België levert op het gebied van de kwaliteit van de bemanningsleden van hoog tot laag door de vorming in het zeevaartonderwijs, de rol van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, mogen hier terloops wel even worden onderlijnd. In een wereld in mutatie, dient de mutatie niet alleen te slaan op de aard, het volume, de stromen van de producten en de handel, maar ook en vooral op de mens.

Terugkomend op de exploitatiekosten kan worden gezegd dat de handicap van de Belgische reder vanzelfsprekend vooral zwaar door gaat wegen in tijden van crisis. Het alarmplan voor de Belgische koopvaardij dat in december 1978 werd uitgewerkt steunt dan ook op de basisgedachte door een tussenkomst in de exploitatiekosten de Belgische reders over een moeilijke crisisperiode, beperkt in de tijd (princiepelijk tot 1982) heen te helpen en aldus de uitverkoop van Belgische schepen die zich in 1978 aftekende, tot staan te brengen.

Het alarmplan hield ook een ander facet in, namelijk kredietfaciliteiten bij de nieuwbouw. Gelet op hun ongunstige situatie inzake exploitatiekosten zijn de Belgische reders steeds verplicht geweest te trachten over een moderne, een jonge vloot te beschikken. Scheepvaart en scheepsbouw zijn onafscheidelijk met elkaar verbonden. Gaat het goed met het ene, dan gaat het ook goed met het andere. Het omgekeerde is helaas ook waar, waarbij de scheepsbouw afhangt van de wereldconjunctuur inzake scheepvaart. Het helpt dus niet te dokteren aan de scheepsbouw en de zieke koopvaardij aan haar lot over te laten. Het alarmplan waarvan ik reeds sprak, gaat er eveneens van uit dat de koopvaardij helpen, ook de redding betekent van de scheepsbouw. Ook daar heeft het plan zeker het gestelde doel, 1982 halen zonder te veel kleerscheuren, bereikt. Thans zijn meer dan 30 schepen, groot en klein, bij onze werven besteld. De belangrijke bijdrage die dit vormt voor de werkverschaffing in het ganse land, heeft in de sombere crisistijden die wij beleven, wellicht niet voldoende aandacht getrokken in brede kring. Ik wil dat dan ook even hier onderlijnen.

Wanneer over exploitatiekosten gesproken wordt, past het nog enkele woorden te zeggen over de „flags of convenience”. Ik heb reeds enkele gegevens verstrekt over de opkomst van Liberia en Panama in de wereldvloot. In 1953 overschreed Liberia voor het eerst het miljoen bt. In 1978 is dit 80 miljoen bt. Panama, het eerste op de rij in de „Flags of Convenience” telde in 1953 zowat 4 miljoen bt, thans 20,7 miljoen. Nieuwkomers zoals Cyprus gingen van een onbeduidende vloot van 180.000 bt in 1968 naar bijna 3 miljoen ; Singapore sloeg alle records : in 10 jaar tijd steeg de tonnenmaat van 100.000 bt naar 7,5 miljoen bt.

De oorzaken van die expansie zijn voldoende gekend om hier niet tot in de details te moeten gaan. Ze zijn van sociale, fiscale maar ook administratieve (gebrek aan macht of wil om nationale of internationale reglementeringen op te leggen) en politieke aard. De vraag die zich stelt, en hier loop ik dan even vooruit op de mutatie die zich aftekent, is of dit fenomeen ook in de toekomst zich zal blijven doorzetten.

Er rijst een groeiend verzet tegen de immatriculatie onder goedkope vlag, die vooral van twee zijden komt. Enerzijds, vooral dan in de geïndustrialiseerde landen, bij diegenen die bekommerd zijn om de milieubescherming en de goedkope vlagschepen met de vinger wijzen, vooral bij ongevallen in de tankvaart en bij diegenen die de arbeidsvoorwaarden aan boord van sommige van deze schepen (maar niet uitsluitend van deze schepen) aanklagen.

Vergelijkt men de cijfers van de totale verliezen van de bijzonderste goedkope vlag-landen, dan stelt men vast dat deze beduidend hoger liggen dan het wereldgemiddelde, beduidend hoger ook dan die van een traditioneel zeevarende natie als bv. Groot-Britannië. Het verschil schommelt tussen 20 % in het geval van Liberia tot 250 %, dus 2,5 maal hoger, in het geval van Panama. Hoewel men dus niet mag veralgemenen, ligt daar beslist een probleem, niet alleen van schepen, maar ook van bemanning.

Anderzijds, een tweede groep in het offensief tegen de „flags of Convenience”, maar om totaal andere redenen, vormen de ontwikkelingslanden. Die zien in het geleidelijk (maar zo snel mogelijk) aftakelen van deze vloten een middel om onder eigen nationale vlag een groter aandeel in de wereldvaart te verwerven.

De snelle opkomst van de „flags of convenience” is eng verbonden aan de revolutionnaire ontwikkeling die de tankervloot in de zestiger en begin van de zeventiger jaren heeft gekend. Twee derden van de vloot van Liberia bestaat uit tankers (wereldgemiddelde : 44 %).

De wijzigingen die zich in de energie-bevoorrading ongetwijfeld voor het einde van deze eeuw zullen voordoen – en waarop ik nog nader zal ingaan – moeten dus ongetwijfeld op de verder ontwikkeling van de vloeten onder goedkope vlag een invloed hebben.

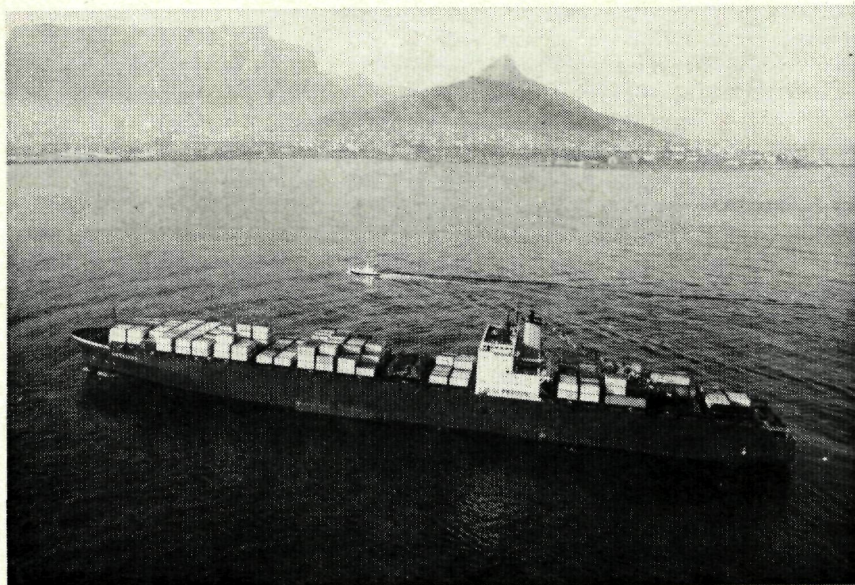
In bepaalde landen tekent zich dit reeds af : Liberia komt in het jaarverslag 1978 van de OESO over maritieme aangelegenheden voor het eerst sinds mensenheugenis niet voor in de lijst van landen die een aanwinst van meer dan 250.000 bt boekten. Maar Panama en Singapore staan nog met een flinke aanwas op deze lijst. Toch is het aandeel van de goedkope vlaggen in de wereldvloot met een fractie gedaald, van 27,8 % in 1977 naar 27,4 % in 1978.

Een teken aan de wand ? Het lijkt mij voorbarig dit nu reeds te zeggen. Toch meen ik te kunnen aanvoeren dat de druk op deze landen zal blijven toenemen, wat zich zal uiten in drie uiteenlopende bewegingen :

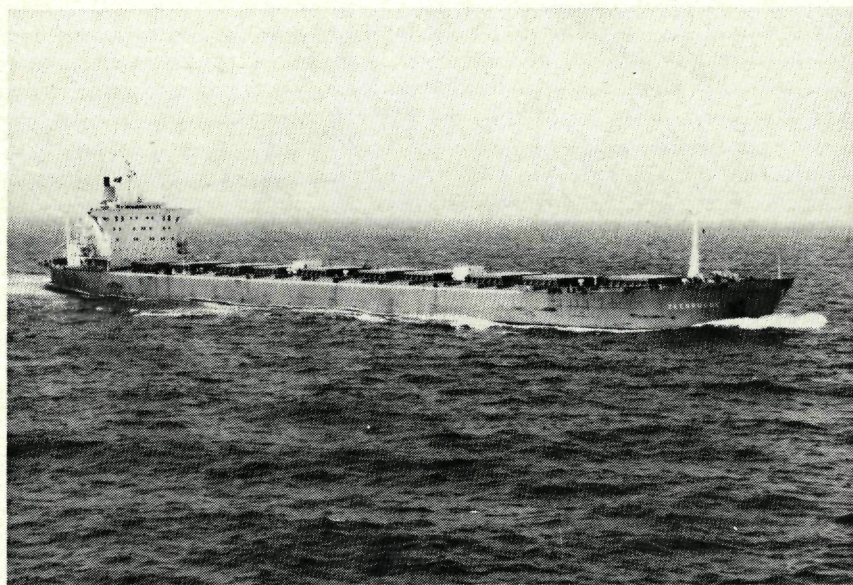
1. een zekere terugkeer naar de nationaliteit van de rederij, fenomeen dat we in de loop der jaren voor Griekenland hebben kunnen vaststellen ;
2. een groeiende bezorgdheid van de landen met goedkope vlag om onder het oogpunt van veiligheid, kwaliteit van de bemanning, toepassing van internationale reglementeringen en wellicht ook sociale toestanden, niet langer met de vinger gewezen te worden door de reders van andere landen. Dit zou leiden tot het optrekken van de exploitatievoorwaarden en het registreren onder deze vlaggen minder aantrekkelijk maken ;
3. een overvloeien van tonnage onder goedkope vlag naar ontwikkelingslanden, fenomeen dat min of meer geprononceerd, en min of meer snel zal zijn, al naargelang die landen erin slagen een trafiekverdeling te bekomen die hun nationale vloot bevoordeligt en vooral naargelang ze, in samenwerking met de ontwikkelde landen, erin slagen de financiële middelen en de onontbeerlijke 'know-how' op commercieel en nautisch vlak te verwerven of uit te breiden.

Afgezien van de concurrentieverhoudingen gebaseerd op kostprijselementen, staat thans centraal in de wereldscheepvaart de beïnvloeding door nationale reglementeringen en bilaterale of multilaterale overeenkomsten.

Inzake beïnvloeding door nationale reglementeringen kan worden gewezen naar de wetgeving van bepaalde landen (Guatemala, Philippijnen, Thailand en voor ons bijzonder van belang Argentinië), die een voorkeurrecht aan de nationale vlag toekennen (het zogenaamde „privilège de pavillon”). Vermeld dient ook te worden de moeilijkheden die de reders ondervinden met de Amerikaanse wetgeving. Reken er niet op dat ik U in het doolhof van de Amerikaanse wetgeving rondleid. Het is bepaald reeds moeilijk uit te maken voor een niet-Amerikaan wie eigenlijk voor wat bevoegd is : Buitenlandse Zaken, Handel (Commerce), Justitie, Landsverdediging, of de Federal Maritime Commission. Afgezien van zuiver nationale aspecten, zoals de subsidiëring van de Amerikaanse vloot en scheepsbouw, is de huidige wetgeving vooral gekenmerkt door de toepassing op het internationaal goederenvervoer dat de U.S.A. raakt, van de filosofie die aan de basis ligt van de Amerikaanse anti-trust-wetgeving. Daardoor komen de conferentie-lijnen regelmatig in botsing met



M.v. *Ortelius* van de Compagnie Maritime Belge, Antwerpen.
Gebouwd te Temse in 1978, bruto-tonnenmaat : 49.217 ton.



M.s. *Zeebrugge* van UBEM, Antwerpen.
Gebouwd te Hoboken in 1973. Bruto-tonnenmaat : 36.914 ton.

de Amerikaanse administratie en de Amerikaanse justitie, zoals enkele Europese rederijen aan de lijve ondervonden hebben.

Verskillende initiatieven zijn in de jongste tijd genomen om de wetgeving, vooral de oude 1916 „Shipping Act”, op te poetsen. De Senator van Californië, Mc Closkey en de voorzitter van de „Merchant Marine and Fisheries Committee” van het Amerikaans Congres, John Murphy, hebben terzake diverse initiatieven genomen die leidden tot de „Omnibus Bill”, om volledig te zijn, de „Omnibus Maritime Regulatory, Reform, Revitalisation and Reorganisation Act of 1979”, thans in bespreking. Evolutie in de houding van de U.S.A. t.o.v. de internationale scheepvaart lijkt voor de komende jaren een feit te zijn, waar we in de toekomst in onze relaties met dit land rekening zullen moeten mee houden.

Evolutie, zelfs revolutie in de linervaart, bij de „Conference-Lines”, staat ons ook te wachten met de zogenaamde UNCTAD-Code, opeenvolgend voorwerp van hoop en ontgoocheling van onze reders.

De uitbating van regelmatige lijnen onder de vorm van het Conferentiesysteem is steeds een omstreden onderwerp geweest. Tien jaar geleden kwam Lord Rochdale in zijn verslag over de Britse koopvaardij tot de conclusie, dat ze een noodzakelijk kwaad, „a necessary evil”, waren. Thans bestaan zowat 350 conferenties, maar ze bestrijken een zeer wijd domein gaande van vrij losse afspraken over de data van afvaart tot de zogenaamde gesloten conferenties, met strenge bepalingen over het vrachtenpeil, de ristournes en de toetreding van nieuwe leden. Vele verladers zijn over dit systeem niet erg gelukkig, maar men schijnt er in de loop van de tijden niets beter op gevonden te hebben.

Conferenties bestaan inderdaad sinds meer dan een eeuw en, op zeer weinige uitzonderingen na, heeft de Belgische koopvaardij steeds hinder ondervonden om in het kader van het Conferentiesysteem een aandeel van de lading te vinden in verhouding tot het belang van de Belgische buitenlandse handel.

Op 6 april 1974 werd te Genève in het kader van de UNCTAD een conventie gesloten betreffende de Code voor Gedragsregels van Lijnvaartconferenties, waarbij België zich onmiddellijk aansloot, samen met, wat de West-Europese landen betreft, Frankrijk en de Duitse Bondsrepubliek.

De voornaamste bepaling in deze conventie is wel het recht op een voorkeurregeling bij de trafiek voor de vloten van die landen die wat men zou kunnen noemen aan de uiteinden van de trafiek liggen, de trafiekgenerators en de trafiekontvangers. Vervoerders van derde landen kunnen aanspraak maken op 20 %, de landen aan de uiteinden elk 40 %. Vandaar de uitdrukking 40/40/20 clausule.

Voor de Belgische reders, wier aandeel vrijwel steeds onder de 40 % ligt (gemiddeld wordt slechts 5 % van de Belgische overzeese handel onder Belgische vlag vervoerd), bood zich dus een uitstekende kans aan om in tal van conferentie-lijnen door te dringen, waaruit ze tot dusver waren geweerd of waarin ze slechts een marginaal aandeel hadden. Een nieuwe hoop rees om de Belgische koopvaardij tot een snelle expansie te zien komen, althans in de liner-vaart.

Tot de E.E.G. op de proppen kwam. Een haastige lezer van het verdrag van Rome zou tot de bedenking kunnen komen dat de zeevaart (en ook de luchtvaart) zich van dit Verdrag helemaal niets hoeft aan te trekken, omdat het op basis van art. 84 lid 2 daaraan zou onttrokken zijn. Enkele arresten van het Hof van Justitie bewijzen precies het tegendeel. Arrest 267/73 stipuleert,

uitdrukkelijk „dat het zee- en luchtvervoer – ofschoon, zolang de Raad niet anders heeft besloten, krachtens art. 84 lid 2, onttrokken zijnde aan de regels van titel IV van het tweede deel van het Verdrag, betreffende het gemeenschappelijk vervoerbeleid – op dezelfde voet als de andere takken van het vervoer onderworpen blijft aan de algemene regels van het Verdrag”. Een arrest van 4 april 1974 over de vrije circulatie van zeelieden bevestigde die stelling.

De regels met betrekking tot beperking van de mededinging behoren tot de algemene regels van het Verdrag. Men kan moeilijk volhouden dat Conferentie-regels geen weerslag hebben op de mededinging. De thesis van de Commissie van de E.E.G. was dat de fameuze 40 % aan ons, het goede, uiteinde van de trafiek, toegekend, in een gemeenschappelijke E.E.G.-pot dienden te vallen. De ontgoocheling van sommige reders was groot, begrijpelijk: het verschil tussen het beschikken over 40 % of over een nader te bepalen deel van 40 % is zeer belangrijk. Een keiharde onderhandeling ontstond in de EEG over die verdeling van de EEG-40 %. Voor ons land stelde zich de keus ofwel de UNCTAD-Code afwijzen, wat politiek en zelfs economisch ondenkbaar was, of trachten bij de verdeling een aantal stelregels toe te voegen die een bepaalde garantie voor onze koopvaardij vormen. Dit leidde tot de EEG-Verordening van 15 mei 1979 waarin een viertal criteria zijn opgenomen voor de verdeling van de EEG-pot, waarbij voor ons van belang is het eerste punt, de hoeveelheid van de door de conferentie vervoerde lading die wordt vervaardigd door de Lid-Staten en ook wel het derde dat op de haventrafieken slaat, maar waar ook een tweede punt bij staat waar de traditionele zeevarende landen naar lonken, nl. de vroegere vervoerprestaties. Er volgt beslist nog een strijd om het laken naar zich toe te halen, waar we t.o.v. de huidige toestand alleen maar kunnen bij winnen, hoewel vermoedelijk niet zoveel als we eerst hadden gedacht.

Het ganse verhaal toont aan hoezeer inzake de scheepvaart de toestand, ook op reglementair vlak, gewijzigd is.

De UNCTAD-Code is inderdaad de uitdrukking van een nieuwe geest, een nieuwe geest in de wereld, een nieuwe geest ook in het engere kader van de Gemeenschappelijke Markt. Na de UNCTAD-Conventie van 6 april 1974, na de Verordening van 15 mei 1979 zullen de zaken in de koopvaardij wel nooit meer als voorheen zijn en iedereen, en in de eerste plaats de reders, zullen zich aan die nieuwe toestand moeten aanpassen. Hoewel wat de EEG-landen betreft een belangrijk deel van de trafiek aan de toepassing van de UNCTAD-Code onttrokken is (de trafiek tussen OESO-landen), kan toch bijna de helft van de wereldtrafiek daar onder vallen: 39 % van de wereldtrafiek wordt gevormd door de relatie OESO-landen-ontwikkelingslanden en 5 % van de trafiek slaat op betrekkingen tussen de ontwikkelingslanden onderling. Vanzelfsprekend is dit niet allemaal trafiek dat over regelmatige lijnen gaat, laat staan over Conferentielijnen, maar intussen is UNCTAD-V in Manilla in mei 1979 er geweest waarbij door de ontwikkelingslanden is aangestuurd op een evenredige verdeling van het bulkcarriervervoer.

Zeker, het is makkelijker schikkingen te treffen op papier dan ze in werkelijkheid om te zetten, maar de tendens tekent zich voor de toekomst af. Niet alle ontwikkelingslanden verkeren in dezelfde toestand, de vlag dekt zeer verschillende ladingen. De zeevaart heeft een zeer enge arbeidskost-kapitaalkost verhouding, vandaar de uiteenlopende belangen, bv. van de oliestaten met veel

kapitaal en weinig arbeidskrachten en van sommige Zuidamerikaanse of Afrikaanse staten met weinig kapitaal maar veel arbeidskrachten. Sommige Westeuropese reders zoeken reeds met bepaalde ontwikkelingslanden 'joint ventures' aan te gaan, waar transfert van 'know-how', nautische opleiding en kapitaalsinbreng de hoofdmotieven vormen.

Moeten wij de futurologen geloven, en gaan we ervan uit dat verschuivingen in de trafiekenverdeling zich moeilijk bruusk kunnen voordoen, dan kan de toepassing van de nieuwe wereldorde die zich met UNCTAD aftekent, zonder te grote schokken worden opgevangen. Er ligt inderdaad nog een ontzaglijk potentieel van expansie in de wereldhandel en dus in de wereldkoopvaardij verscholen.

Nu hebben de futurologen het natuurlijk makkelijker dan de reders. Ze worden onmiddellijk betaald voor hun voorspellingen en als na 20 jaar blijkt dat die niet uitkomen, zijn ze reeds lang op rust gesteld. Het kan fijn zijn voor de reder te weten dat tegen het einde van deze eeuw het zeevervoer van kolen 500 miljoen ton zal bedragen, tegenover slechts 120 miljoen ton nu (voorspelling die uit een onbevooroordeelde bron komt, nl. een studie van Shell) en dat 45 miljoen ton nieuwe bulkcarriers nodig zijn, het probleem voor de reder is zijn rederij in stand te houden tot het jaar 2000. Hij moet terzelfdertijd met de korte termijn rekening houden om in leven te blijven en rekening houden met de 'long term' om zijn investeringen, die uiteraard een lange levensduur hebben, te rentabiliseren.

Er was een tijd, de tijd van de Club van Rome, dat het 'Leitmotiv' voor de toekomst de nulgroei was, de uitputting van de natuurlijke rijkdommen van de aarde. Thans is men terug tot meer expansionisme, naar mijn gevoel ook tot meer realisme gekomen met de studies van o.a. Leontieff en de Groep Interfuturs van de OESO, onder Lesourne. Blijkbaar leidt de crisis tot meer dynamisme, wat logisch is want de crisis vormt een uitdaging in de betekenis die de geschiedkundige Toynbee aan dit begrip gaf.

De overzeese wereldhandel heeft een zeer snelle expansie gekend in de zestiger jaren, „the golden sixties”, en in het begin van de zeventiger jaren. Sindsdien is een zekere stagnatie ingetreden. In 15 jaar, van 1962 tot 1976, steeg het overzees vervoerde volume goederen van 1250 miljoen tot 3277 miljoen ton, m.a.w. een aangroei van 2,5. Maar de vervoerprestaties, de tonmijlen stegen nog veel sneller en werden in de periode verviervoudigd, wat aantoonde dat de gemiddelde afstand waarover de goederen vervoerd worden flink is toegenomen. (tot gemiddeld 5142 mijlen)

De sterke uitbreiding van het overzees vervoer, daar is reeds eerder op gewezen, is in de eerste plaats het gevolg van de toename van het petroleumvervoer, dat in 15 jaar, wat de vervoerprestatie betreft, zesmaal belangrijker werd. Petroleumvervoer staat thans in voor 60 % van de totale tonmijlen over zee afgelegd. Maar ook andere goederentransporten namen flink toe, zoals het vervoer van ijzererts dat in 15 jaar tijd 4,5 maal zo belangrijk werd.

De sinds 1975 ingetreden stagnatie (in 1978 lag de vervoerprestatie 1 % lager dan in 1977, opnieuw te wijten aan de ditmaal ongunstige evolutie in het petroleumvervoer) zou kunnen doen denken dat aan de expansie van het zeevervoer een einde gekomen is. Zowel de studie van Leontieff, als van de Groep Interfuturs, van de meest gekende shipbrokers en charters, wijzen met roerende eensgezindheid een verdere en sterke expansie aan tot het einde van deze

eeuw ; volgens sommigen zou de wereldvloot dan zelfs 3 maal groter moeten zijn dan nu.

Geen enkele studie gaat er echter van uit dat dergelijke evolutie geleidelijk aan zal gebeuren, bv. met een regelmatig groeiritme van 5 % per jaar. Niet alleen zullen hoogten en laagten, perioden van crisis en van versnelde groei zoals in het verleden een kenmerk van onze economie blijven ; bovendien zullen zich een aantal verschuivingen voordoen, van technologische aard, zoals doorgedreven automatisering of energiebesparing, twee domeinen die de koopvaardij zeer aanbelangen, maar ook wijzigingen in de structuren van de wereldhandel, zowel wat betreft de samenstelling van het goederenpakket als de rol die de diverse landen bij de productie en bij de consumptie van de goederen spelen. Algemeen wordt derhalve aangenomen dat de sterke economische expansie (bijna met mathematische zekerheid te voorspellen, want behalve in geval een brutale breuk zou optreden in de evolutie, bv. een oorlog, staat nu reeds vrijwel vast dat de wereldbevolking van circa 4 miljard tot 6 miljard in het jaar 2000 zal stijgen, wat impliceert dat meer voedsel, meer energie enz. nodig zullen zijn) dat deze sterke expansie niet gelijkelijk zal verlopen in alle gebieden en voor alle soorten goederen die thans de hoofdbestanddelen vormen van het overzees vervoerde goederenpakket. Reeds nu zien we hoe bepaalde industrieën zich sterker ontwikkelden in landen die nieuwkomers zijn op industrieel gebied, dan in de oude traditionele industrielanden. Dit is het geval voor bv. de scheepsbouw of de staalindustrie.

Een ander typisch voorbeeld van mutatie die zich onvermijdelijk moet voordoen, is te vinden in de energiesector. De energievoorziening berust nu voor een overwegend deel op de petroleum en de ruwe aardolie, en is determinerend geweest voor de ontwikkeling van de koopvaardij sinds meer dan 20 jaar. Reeds tientallen jaren wordt voorspeld dat de reserves uitgeput geraken en het einde van het petroleumtijdperk in het zicht is. Maar bij de beoordeling van de huidige toestand komen, behalve de onzekerheid betreffende nieuwe vindplaatsen van ruwe aardolie, nog andere elementen naar voren : de sterke concentratie van de reserves in enkele landen, de steeds duurdere kostprijs die de aardoliewinning vergt. De gemakkelijkst te exploiteren bronnen werden eerst aangeboord. Nu reeds is het tijdperk aangebroken dat een moeilijke exploitatie, in volle zee, lonend wordt. Als men de kostprijs van de winning van de goedkoopste bronnen in het Midden-Oosten op 100 per barrel stelt, dan komt de kostprijs in de Noordzee op 400 par barrel. De aardolie die in bijzonder moeilijke omstandigheden wordt gewonnen, in het hoge Noorden, in de Poolgebieden, of de petroleum gewonnen uit de asfaltschisten in de Verenigde Staten komt dan op 1000 per barrel.

Maar tegen het einde van de eeuw, en zonder rekening te houden met inflatie, mag men er rekening mee houden dat de kostprijs voor het winnen van de olie uit het Midden-Oosten in plaats van 100 op 300 zal komen te staan, die uit de zeeën in plaats van 400 op 700. In die omstandigheden worden alternatieve energiebronnen, in de eerste plaats steenkool, competitief niet alleen wegens de eventuele uitputting van de aardolie-reserves, maar ook uit kostprijs-overwegingen. Een studie door Shell ondernomen, die ik reeds terloops vermeldde, voorziet een toename van overzees steenkolenvervoer van 120 miljoen ton nu tot 500 miljoen ton in het jaar 2000, terwijl het overzees vervoer van petroleum reeds na 1990 een sterk dalende tendens zal vertonen.

We staan dus beslist voor een ganse reeks ingrijpende wijzigingen, mutaties, waarvan bij gebrek aan tijd ik er vele vrijwel onbesproken heb gelaten, zoals bv. de container-revolutie, waarvan Leontieff een verdere sterke expansie voorziet, meer dan 70 % van de groei van het stukgoederenvervoer zal naar het containervervoer gaan. Wijzigingen in de vervoerrelaties en in de aard van de vervoerde goederen. Wijzigingen in de verhoudingen tussen de maritieme naties waarbij met een aantal nieuwkomers rekening dient gehouden te worden. Wijzigingen ook op commercieel gebied, met een sterke nationale en multinationale ingreep in de koopvaardij, die zich nu reeds aftekent voor de conferentielijnen. Wijzigingen tenslotte inzake het zeerecht met sterke beklemtoning van de veiligheid op zee en van de milieubescherming, waarbij de reglementaire bepalingen ook een gevoelige economische weerslag zullen hebben zoals de IMCO beslissingen inzake tankerbouw nu reeds aantonen.

Deze mutaties vormen voor de Belgische koopvaardij een uitdaging, waarop, daarvan ben ik overtuigd, ze het antwoord zal vinden. Als men de geschiedenis van de Belgische koopvaardij overloopt, dan stelt men vast hoe door gebrek aan belangstelling en steun, door gebrek aan traditie, ze niet heeft kunnen die plaats veroveren waar ze recht op scheen te hebben, omwille van de geografische situatie van ons land, door zijn havenarsenaal dat ons in het buitenland benijd wordt, door onze belangrijke exporthandel en onze ligging als transitoland. Jaren heeft de Belgische koopvaardij een moeilijk gevecht geleverd om doro te dringen in bepaalde trafieken en in bepaalde conferenties.

Maar, op een ogenblik dat zich in de zestiger jaren mutaties voordeden, die zich kenmerkten door de ontwikkeling van het bulkvervoer, het containervervoer, de product-carriers, dan heeft de Belgische koopvaardij bewezen aan de uitdaging, die elke mutatie vormt, te kunnen beantwoorden en in de mutaties kansen te zien die het traditioneel en conventioneel patroon uit het verleden niet bood. Dit lijkt mij een uitstekend voorteken voor het antwoord van de reders op de grondige wijzigingen die het einde van deze eeuw ons voorbehoudt, en dit wettigt mijn vertrouwen in de toekomst.

De Engelse schrijver en kapitein ter lange omvaart uit de tijd der zeilschepen, Joseph Conrad heeft eens gezegd : „For all that has been said of the love that certain natures (on shore) have professed to feel for it, for all the celebrations it has been the object of in prose and song, the sea has never been friendly to man”.

Neen, de zee is nooit vriendelijk, ook niet voor de reders. Maar de waakzaamheid en de hardheid die de zee vergt, leidt diegenen die, steunend op vakkennis, voortdurende aandacht, durf om te beslissen en dynamisme, zich in dit gevecht met de zee wagen, tot verwezenlijkingen waarvan men zeker niet kan zeggen : „A vaincre sans péril, il n'y a pas de gloire”.

Résumé

La marine marchande belge dans un monde en mutation

Malgré l'expansion de la marine marchande belge durant les vingt dernières années (2,5 fois plus de tonnage brut sous pavillon belge en 1979 comparé à 1959) son pourcentage (0,5 %) par rapport à la flotte mondiale demeure faible. La marine marchande nationale n'a pas suivi le boom des pétroliers et éprouve des difficultés pour renforcer sa position

dans le trafic de ligne. Toutefois elle a réussi à progresser dans le domaine des bulk-carriers, des porte-conteneurs et des productcarriers.

Les armements belges sont confrontés avec deux problèmes. D'une part, ils sont actifs sur un marché international où le prix de revient leur est défavorable. Sous ce rapport, l'attrait exercé par les flottes battant un pavillon de complaisance, joue un rôle important. Un plan d'alarme national a été élaboré pour empêcher la régression qui, pendant cette crise mondiale, se présentait d'une façon très grave dans le secteur de la marine marchande.

D'autre part, les interventions nationales, bilatérales et multilatérales dans le domaine de la navigation se multiplient de plus en plus sur le marché libre. A cet égard une mutation se produit non seulement par l'action des pays en voie de développement, qui sont à l'origine de la réalisation du code-UNCTAD des conférences, mais également suite à l'intervention de pays développés comme les Etats-Unis.

Aussi dans le commerce mondial, et par conséquent dans les transports maritimes, des mutations se dessinent. La croissance de la population mondiale favorisera le développement des échanges commerciaux en particulier l'alimentation et l'énergie.

En ce qui concerne l'énergie, une mutation ultérieure est à envisager, se manifestant par une substitution graduelle du transport pétrolier par le transport de charbon. Une nette croissance envisageable pour certains pays en développement impliquera un déplacement dans l'implantation industrielle, ce qui pourrait influencer d'une manière positive ou négative le volume du transport maritime. Finalement l'attention doit être attirée sur les conséquences d'une exploitation poussée de navires conteneurs, au fur et à mesure que les ports sont adaptés à ce type de transport.

Vu globalement on peut s'attendre à des mutations importantes entre les divers pays impliqués dans le transport maritime. Le désir des pays en voie de développement de disposer d'une flotte nationale et les critiques vis-à-vis des pavillons de complaisance, en sont les symptômes. A longue échéance, on peut s'attendre à une expansion importante du transport maritime, mais pour la marine marchande belge se pose en premier lieu le problème de disposer de suffisamment de chances de survie à court terme.

Handicapés par le manque de tradition dans la navigation conventionnelle, les armateurs belges ont démontré qu'ils pouvaient saisir de nouvelles formes de transport là où elles se présentaient. Ceci justifie la confiance qu'on peut avoir dans l'avenir de la marine marchande belge.

Summary

The Belgian merchant navy in a changing world

In spite of the expansion during the last 20 years the Belgian merchant navy represents only a small percentage (1/2 %) of the world's fleet (2 1/2 times more gross tonnage under Belgian flag in 1979 compared to 1959).

The national merchant fleet has not followed the tankerboom and still experiences serious problems in strengthening its position in the liner-traffic. Nevertheless the situation has been consolidated as far as the bulkcarriers, containerships and productcarriers are concerned.

The Belgian shipowners are faced with a double problem. On the one hand they are active in the international market, where at present the factor „costprice” turns out to be disadvantageous. In this respect the attraction of ships flying a flag of convenience is predominant. A national plan of alarm was put into force to counteract the general decline the merchant navy has been faced with during this period of worldwide crisis.

On the other hand where shipping-business is concerned more national, bilateral and multilateral interventions occur in the freemarket system. In this respect a change takes place not only due to the action of the developing countries under pressure of which the

UNCTAD-Code on Liner Conferences was established but also under the action of developed countries such as the U.S.A.

Overseas transport is also affected by the changes in world trade. The increase in world population will intensify the transactions of goods especially in the food and energy sector.

As far as energy is concerned a change is expected marking a tendency for the gradual replacement of part of the oil transports by coal transports.

The further expected rise of some developing countries implies also a transfer of industrial plants which can have either positive or negative influence on the volume of overseas transport.

Finally we can expect an increased effort to expand the container transport as ports are gradually undergoing the necessary adaptations for this kind of transport.

Roughly speaking we can anticipate important changes in the various countries involved in overseas transport. Symptoms thereof are the desire of the developing countries to own a national fleet and the attacks against flags of convenience.

In the long run an important expansion of overseas transport may be expected but for the Belgian merchant fleet it is essential to have sufficient assets to survive on a short term.

Notwithstanding the lack of tradition in conventional shipping the Belgian shipowners have proved themselves capable of taking every opportunity, when new forms of transport appear. This justifies the confidence we can have in the future of the Belgian merchant navy.

ROUTE VAN HET NEDERLANDSE KOOPVAARDIJFREGAT
 'BARON VAN DER CAPELLE'
 AFGELEGD TUSSEN ROTTERDAM EN BATAVIA VAN
 12 OCTOBER 1825 EN 25 FEBRUARI 1826
 SAMENGESTELD NAAR AANTEKENINGEN VAN DE ANTWERPSE KOLONIAAL

LOUIS ROSSEEL
 DOOR
 J. VAN BEYLEN
 1978

MERCATOR PROJECTIE

