

LA DISCRIMINATION DANS LE DOMAINE MARITIME.

Par René GEURTS,
Armateur.

En examinant les difficultés que rencontre l'exploitation du navire marchand belge, on est frappé par le nombre impressionnant de discriminations qui désavantagent notre pavillon et il s'avère nécessaire d'examiner celles-ci afin de pouvoir, dans la mesure du possible, éliminer ou neutraliser ces obstacles qui empêchent, en partie, l'épanouissement de notre marine marchande.

Qu'entend-on par discrimination en général ?

La discrimination est l'éloignement d'un marché de certains concurrents par des mesures prohibitives directes ou indirectes.

Pour les marchés intérieurs, le prélèvement de droits d'entrées ou les restrictions de change constituent l'arme classique dont se servent les pouvoirs publics qui craignent l'étouffement des industries ou des producteurs nationaux par la concurrence étrangère.

Sur les marchés internationaux, et tout particulièrement dans la navigation marchande maritime, la discrimination à charge de concurrents étrangers, est particulièrement active de la part de plusieurs pays qui tentent d'écarter les pavillons étrangers de leurs courants commerciaux, tant à l'importation qu'à l'exportation, et ce afin de favoriser leur propre marine marchande.

Je m'arrêterai à ce dernier domaine : « La discrimination en matière maritime et son influence sur la marine marchande belge ».

Elle s'exerce sous de nombreuses formes et celles-ci peuvent se classer en :

- 1) mesures discriminatoires *directes*.
- 2) mesures discriminatoires *indirectes*.
- 3) mesures d'*auto*-discrimination.

Examinons ces divers aspects :

A. — Les mesures DISCRIMINATOIRES DIRECTES :

Celles-ci s'exercent sous différentes formes et notamment :

- 1) Par l'application de DROITS DIFFERENTIELS A L'IMPORTATION OU A L'EXPORTATION, ou encore

par des péages différentiels, d'après le pavillon du navire qui transporte la marchandise.

Le cas le plus flagrant, dont le pavillon belge a eu à souffrir depuis de nombreuses années, était la taxe de pavillon, en vigueur au Portugal, à charge des marchandises, importées sous pavillon belge.

Pendant des décades, nos navires se trouvaient ainsi en infériorité pour les transports vers le Portugal et ce ne fut que cette année, au mois d'avril, qu'après maints efforts, notre gouvernement obtint des autorités portugaises, l'abolition de cette mesure discriminatoire qui avait désavantagé si longtemps notre marine marchande dans les relations luso-belges.

2) Dans la même catégorie de mesures discriminatoires se situe le PRIVILEGE DE PAVILLON.

De nombreux pays, notamment les Pays-Bas, la France et l'Argentine, réservent au pavillon national le transport de marchandises acquises pour compte de l'Etat ou d'organismes parastataux. Fréquemment les industriels belges qui ont à livrer des produits, destinés à de grands travaux, entrepris à l'étranger, trouvent dans le cahier des charges, une clause les obligeant à utiliser uniquement des navires, battant le pavillon du pays acheteur.

Le fait de réserver 50 % des livraisons E.C.A. au pavillon national permet de classer les Etats-Unis sous cette rubrique.

3) LES DETAXES AUX NAVIRES NATIONAUX.

Celles-ci sont illustrées par un projet égyptien, prévoyant des détaxes douanières en faveur de marchandises, importées par des navires, battant le pavillon égyptien. En Argentine, l'armement national jouit d'une réduction ou d'une exonération de droits de tonnage, de droits de pilotage, de droits de santé, de droit de port, etc., alors qu'au Brésil, des réductions pour les frais de légalisation de connaissements et de factures sont accordées aux marchandises embarquées à bord de navires brésiliens.

4) LES MONOPOLES RESERVES AU PAVILLON NATIONAL. Très nombreux sont les pays qui réservent le cabotage entre ports nationaux à leur propre pavillon. Le cas de la France est particulièrement typique, puisque ce genre de protectionnisme couvre même la navigation avec l'Algérie. Il s'applique même aux embarquements se faisant dans des ports étrangers, notamment à Anvers. Par suite de la pénurie de tonnage, la France suspend quelquefois temporairement ce

monopole de pavillon, mais les concurrents intéressés ne sont jamais sûrs du lendemain car cette suspension étant exceptionnelle, elle peut être retirée à tout moment.

Signalons également sous cette rubrique, l'attitude du Chili qui n'autorise les importations sous pavillon étranger si ce n'est moyennant visa consulaire, donné au port de départ. Or ce visa est en principe refusé lorsqu'un navire chilien est disponible endéans la quinzaine.

5) SUBSIDES. Certains pays prévoyants et soucieux du maintien de leur marine marchande, qui a à faire face à des charges sociales ou à des gages au-dessus du niveau de ceux des marines marchandes concurrentes, compensent ces dépenses extraordinaires par des subsides. C'est ainsi que les Etats-Unis d'Amérique accordent des subventions à leur flotte marchande pour lui permettre de concourir dans le marché international, malgré les salaires élevés, payés aux équipages et bien supérieurs à ceux des pays concurrents.

Examinons la seconde série :

B. — *Les mesures DISCRIMINATOIRES INDIRECTES :*

Celles-ci sont nombreuses et ont été particulièrement favorisées par les restrictions de l'après-guerre, et notamment :

1) par le « *Régime de licences et les restrictions de change* » :

- a) Plusieurs pays, afin de favoriser leurs propres navires, refusent des licences et l'octroi de devises nécessaires aux achats lorsque leur acheminement ne se fait pas via les ports nationaux et par des navires nationaux. Citons les Pays-Bas, les Indes, etc... ;
- b) A cette mesure se rattachent les difficultés rencontrées par les armateurs belges, obligés, par suite de la tendance du marché international des frets, d'accepter souvent des affrètements pour leurs navires en devises étrangères qui ensuite sont souvent bloquées par les banques d'Etat. Nos armateurs se voient ainsi dans l'impossibilité de rapatrier le produit de leurs transports et sont pratiquement exclus de ceux-ci ;
- c) Toujours sous la même rubrique il faut signaler la lenteur avec laquelle plusieurs pays admettent le rapatriement des frets promérités chez eux par des armateurs

étrangers. Ceci est notamment le cas pour la France et surtout pour l'Espagne ;

- d) D'autres pays exigent que le fret pour les marchandises achetées par leurs nationaux soit payé dans leur propre monnaie. C'est ainsi que le Brésil a exigé jusqu'au 1^{er} juin 1951, le paiement en cruzeiros ;
- e) D'autres gouvernements défendent à leurs armateurs, effectuant des transports pour compte d'un tiers pays, d'accepter le paiement du fret dans la monnaie nationale. C'est ainsi que les armateurs espagnols sont accusés de ne pas respecter les prescriptions monétaires lorsqu'ils acceptent des pesetas en rémunération de ces transports.

2) par « *Le tour de rôle préférentiel* » :

Cette politique est suivie notamment par la République Argentine et le Brésil, dont les ports connaissent un encombrement chronique. Ils réservent la priorité d'accostage aux unités battant pavillon national, désavantageant ainsi les navires étrangers.

3) par « *Les éliminations de navires concurrents par certains accords commerciaux* » :

Plusieurs de ces traités contiennent actuellement des clauses réservant le tout ou une partie des transports, auxquels l'accord donnera lieu, aux navires des pays contractants, excluant ainsi les autres concurrents.

4) par « *Le dumping en matière sociale* » :

Maints pays pratiquent un véritable dumping social en matière maritime, en payant à leurs marins des bas salaires et ne respectant pas les conventions internationales en matière de législation sociale, de sécurité, etc.

L'énumération de ces mesures discriminatoires donne une idée combien est âpre la lutte que doit livrer notre marine marchande sur le marché des frets. Ces mesures sont particulièrement malsaines dans le domaine maritime qui, par son essence, est international et contrastent péniblement avec la propagande en faveur de la « Grande Europe ».

Ajoutons que les gages des marins belges sont, après ceux, payés aux Etats-Unis d'Amérique, les plus élevés, qui, joints aux charges sociales très lourdes, rendent l'exploitation de nos navires belges, fort coûteuse en comparaison des armements étrangers qui constituent la concurrence sur le marché maritime. Il s'avère certes inutile d'insister sur l'effet désastreux,

créé par les diverses mesures discriminatoires, énumérées ci-dessus.

C. — Mais bien plus grave encore est l'« *AUTO-DISCRIMINATION* » appliquée en Belgique. Je ne serais point complet si je ne signalais qu'en dehors des mesures discriminatoires prises par l'étranger, il existe malheureusement en Belgique plusieurs mesures et dispositions, notamment d'ordre fiscal, qui frappent uniquement le pavillon belge comparé aux navires étrangers.

Aussi paradoxale que puisse apparaître cette véritable pénalisation de notre pavillon, il me suffira de signaler qu'en Belgique les navires étrangers sont exempts de la taxe de transmission de 4,5 % sur les factures de réparations et de fournitures de provisions. Par contre les navires belges sont astreints au paiement de cette taxe. Cette charge est considérable et pèse sur le pavillon belge tandis que nos concurrents en sont exonérés.

Ensuite des mesures fiscales rigides empêchent en Belgique la constitution de fonds de réserves pour le maintien et le renouvellement du matériel navigant, tandis que dans la plupart des pays la constitution de réserves pour l'amélioration ou l'extension de la flotte est autorisée en exemption d'impôts. Nos cercles d'armateurs ont attiré depuis de nombreuses années l'attention des pouvoirs publics belges sur ces dispositions iniques et discriminatoires pour notre pavillon national et nous ne pouvons que nous réjouir de savoir que notre gouvernement prête actuellement son attention aux problèmes d'auto-discrimination.

Toutes ces discriminations jointes aux hauts salaires actuels, payés dans la marine marchande belge, aux charges sociales écrasantes, aux frais élevés de construction, d'entretien et de réparation menacent très gravement la partie de notre flotte marchande qui est assignée directement à trouver son aliment de fret dans le marché international.

Le Congrès d'Ostende est tout spécialement attiré pour soulever ces problèmes et il ferait œuvre utile en formant les vœux :

- 1) que notre gouvernement abolisse sans plus tarder les taxes de facture, de transmission, d'enregistrement de même que les impôts sur primes d'assurance, qui pénalisent unique-

ment les navires nationaux tandis que les pavillons étrangers en sont exonérés ;

2) que des mesures en matière fiscale soient édictées pour permettre la constitution de fonds de réserves pour le maintien et le renouvellement du matériel navigant :

3) que des compensations soient recherchées pour équilibrer les salaires et charges sociales élevées payées en Belgique comparées à ceux des marines marchandes concurrentes ;

4) que les traités de commerce protègent les intérêts de la marine marchande tant dans le domaine des échanges et des transports, que dans le domaine financier.