

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1977-1978**

3 MEI 1978

Ontwerp van wet houdende oprichting van de autonome haven van Namen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN, DE RUIMTELIJKE ORDE-
NING EN DE HUISVESTING UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **TILQUIN**

I. INLEIDING

Uw Commissie heeft dit ontwerp van wet besproken tijdens haar vergaderingen van 19 en 26 april 1978.

Er zij aan herinnerd dat het ontwerp reeds op 17 november 1976 bij de Senaat werd ingediend (Gedr. St. Senaat 967 (1976-1977) - Nr. 1). Het verviel op 9 maart 1977 ten gevolge van de Parlementsontbinding en werd bij de wet van 16 november 1977 van verval ontheven.

**II. UITEENZETTING VAN DE MINISTER
VAN OPENBARE WERKEN**

Een waterweg is, als verkeersas, slechts een goede zaak voor de streek, indien aan de oevers voorzieningen aanwezig zijn voor het lossen en laden van de schepen.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Lavens, voorzitter; Bailly, Claey's, Coppens, De Clercq, D'Haeyer, Mevr. D'Hondt-Van Opendenbosch, de heren Demuyter, De Seranno, Donnay, Fiévez, Gerits, Hanin, Hercot, Lecoq, Maes, Moureaux, Van Hoeylandt, Van Ooteghem, Vergeylen, Windels en Tilquin, verslaggever.

R. A 10608*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

327 (1977-1978) : N° 1.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1977-1978**

3 MAI 1978

Projet de loi portant création du port autonome de Namur

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT
PAR M. **TILQUIN**

I. INTRODUCTION

Votre Commission a examiné le présent projet de loi au cours de ses réunions des 19 et 26 avril 1978.

Il convient de rappeler que ce projet a été déposé au Sénat dès le 17 novembre 1976 (Doc. Sénat 967 (1976-1977) - N° 1). Frappé de caducité le 9 mars 1977 à la suite de la dissolution des Chambres, il a été relevé de caducité par la loi du 16 novembre 1977.

**II. EXPOSE DU MINISTRE
DES TRAVAUX PUBLICS**

En tant qu'axe de transport, la voie d'eau ne favorise les régions traversées que si elle permet l'accostage et les transbordements de matières le long de ses rives.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Lavens, président; Bailly, Claey's, Coppens, De Clercq, D'Haeyer, Mme D'Hondt-Van Opendenbosch, de heren Demuyter, De Seranno, Donnay, Fiévez, Gerits, Hanin, Hercot, Lecoq, Maes, Moureaux, Van Hoeylandt, Van Ooteghem, Vergeylen, Windels et Tilquin, rapporteur.

R. A 10608*Voir :*

Document du Sénat :

327 (1977-1978) : N° 1.

Wanneer de voornaamste waterwegen, en inzonderheid de Samber en de Maas worden geprofileerd naar Europese maatstaven, komt het er dus op aan om, indien de omstandigheden het toelaten (gronden eigendom van het Rijk, gunstige ligging en goede toegangswegen ...), openbare havens te bouwen in de vorm van kaaimuren of havendokken op de rivier.

Deze installaties, evenals de Rijksgronden aan de waterwegen die kunnen worden gebruikt voor havenactiviteiten, vormen een infrastructuur die moet worden ingericht, uitgerust, beheerd en in bedrijf genomen.

In het kader van de decentralisatiemaatregelen leek het wenselijk om, evenals te Luik en te Charleroi, een vereniging « Autonome Haven van Namen » op te richten, waarin de Staat en de regionale en lokale lichamen zijn gegroepeerd, ten einde de door het Rijk tot stand gebrachte infrastructuur rendabel te maken.

De personen belast met de leiding van deze autonome instellingen kennen beter de plaatselijke toestand en zullen normalerwijze meer ijver aan de dag leggen om de haven tot bloei te brengen dan een administratie die niet in de streek zelf is gevestigd en gehinderd wordt door de administratieve rompslomp.

De controle zal normaal worden uitgeoefend overeenkomstig de wet op de controle van sommige instellingen van openbaar nut, aangezien de vereniging bij categorie B is ingedeeld.

De streek van Namen heeft de verwezenlijking van haar omschakelings- en expansieprogramma op alle gebied krachtig aangepakt en gaat er vastberaden mee voort; de goedkeuring van dit ontwerp zal voor haar een bijkomend en doeltreffend middel zijn om in haar onderneming te slagen.

III. BESPREKING

De artikelen 1, 2 en 3 van het ontwerp worden zonder bespreking aangenomen.

Artikel 4.

Bij dit artikel wordt een amendement ingediend ertoe strekkend aan dit artikel een derde lid toe te voegen, luidende :

« Zodra de autonome haven is opgericht kan de Staat haar in de mate van het mogelijke, kosteloos personeel ter beschikking stellen voor de vervulling van haar opdracht. »

Het amendement wordt verantwoord als volgt :

De autonome haven van Namen zal een instelling van openbaar nut zijn, ingedeeld in categorie B van de wet betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. Krachtens artikel 11 van die wet stelt de Koning het personeelskader en het personeelsstatuut (1) van die instel-

(1) Dit zou het statuut zijn dat neergelegd is in het koninklijk besluit van 8 januari 1973 tot vaststelling van het statuut van het personeel van sommige instellingen van openbaar nut.

Il s'indiquait donc, à l'occasion des travaux de mise au gabarit européen des principaux axes fluviaux, particulièrement de la Sambre et de la Meuse, de prévoir, lorsque les circonstances le permettaient (terrains propriétés de l'Etat, situation et accès favorables, ...), des ports publics sous forme de murs de quai ou de darses greffées sur la rivière.

Ces installations, de même que les terrains de l'Etat à vocation portuaire qui bordent les voies d'eau constituent une infrastructure qu'il y a lieu d'aménager, d'équiper, de gérer et d'exploiter.

Dans le cadre des mesures de décentralisation, il est apparu opportun, comme c'est déjà le cas à Liège et à Charleroi, de créer une association « Port Autonome de Namur » groupant l'Etat et les collectivités régionales et locales, pour la valorisation de l'infrastructure réalisée par l'Etat.

Les dirigeants de cet organisme autonome seront mieux au courant des conditions locales et normalement plus zélés pour assurer la prospérité du port que ceux d'une administration fonctionnant à distance et alourdie par des lenteurs administratives.

Le contrôle sera normalement exercé conformément à la législation sur les organismes d'intérêt public, l'association étant rangée dans la catégorie B.

Le Namurois a entrepris et poursuit sur tous les fronts son programme de reconversion et d'expansion; l'adoption du présent projet lui apportera un moyen supplémentaire et efficace de succès.

III. DISCUSSION

Les articles 1^{er}, 2 et 3 du projet de loi sont adoptés sans discussion.

Article 4.

Un commissaire dépose un amendement tendant à ajouter à cet article un troisième alinéa, rédigé comme suit :

« Dès la constitution du port autonome et pour l'accomplissement de la mission de celui-ci, l'Etat peut dans la mesure des possibilités, mettre gratuitement son personnel à la disposition de l'organisme. »

L'amendement est justifié comme suit :

Le port autonome de Namur sera un organisme d'intérêt public, de la catégorie B, suivant la législation relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. En vertu de l'article 11 de cette législation, c'est le Roi qui fixe le cadre et le statut (1) du personnel de l'organisme. Toutes les char-

(1) Ce serait celui faisant l'objet de l'arrêté royal du 8 janvier 1973 fixant le statut du personnel de certains organismes d'intérêt public.

ling vast. Alle uitgaven (wedden, uitkeringen, vergoedingen) moeten worden toegerekend op de ontvangsten. Ten einde te vermijden dat de uitgaven nutteloos aanzwellen, bepalen de statuten van de autonome haven van Namen dat zij, zonder aanspraak voor het Rijk op een tegenprestatie uit haar vermogen, de medewerking kan genieten van de diensten van het Ministerie van Openbare Werken voor de uitwerking van de ontwerpen en rekeningen alsmede voor de leiding van de werken, evenals de medewerking van de ambtenaren van de Administratie van de Registratie en Domeinen voor de verwerving van de onroerende goederen in der minne of door gerechtelijke onteigening.

Afgezien van die technische taken, zouden de administratieve en commerciële taken moeten worden vervuld door het personeel van de autonome haven van Namen, binnen de perken van een kader dat door de Koning wordt vastgesteld.

Dat kader moet noodzakelijkerwijze voorzien in een gestructureerde hiërarchie, die aan het personeel rechtmatige bevorderingsmogelijkheden biedt : dit betekent dat, in elke specialiteit, voor x aanvangsbetrekkingen, y bevorderingsbetrekkingen en z directiebetrekkingen moeten worden ingesteld. Men ziet al dadelijk dat voor zulk een « piramide » een groot aantal ambtenaren en beambten vereist zullen zijn. Maar een tijd lang zal de nieuwe instelling niet zoveel personeelsleden (die moeten worden opgeleid) nodig hebben, maar zal zij bovendien en vooral niet de daaruit voortvloeiende kosten uit haar schaarse inkomsten kunnen betalen. De ervaring met de autonome haven van Charleroi, opgericht bij de wet van 12 februari 1971, heeft zulks duidelijk geleerd.

Het is dus in het algemeen belang van de openbare financiën wenselijk dat de Staat, in de mate van het mogelijke, kosteloos zijn ervaren personeel op volle of gedeeltelijke dagtaak ter beschikking van de haven zou kunnen stellen voor de vervulling van technische, administratieve en commerciële taken. Dit gebeurt trouwens, tot algehele voldoening, wat betreft de intercommunale verenigingen voor de autosnelwegen.

Verscheidene leden constateren dat ingevolge dit amendement personeel kosteloos en zonder tijdslimiet ter beschikking kan worden gesteld van de haven. Zij vragen zich af of zulks niet te ver gaat. Zij menen dat de haven, ook in de aanvangsperiode, in staat moet zijn de exploitatiekosten, althans ten dele, te dekken. Zij dringen aan om in de wet duidelijk te bepalen dat de maatregel slechts voor een beperkte duur zal gelden.

Een lid meent dat het amendement overbodig is. Het nagestreefde doel kan zijns inziens worden bereikt met de subsidies waarvan in het eerste lid van artikel 4 sprake is.

Hierop wordt gerepliceerd dat de personen bedoeld in het amendement zullen instaan voor het beheer van de haven. De subsidies, waarvan sprake is, worden verleend voor de uitrusting van de haven. Ten deze wordt door de Minister nog opgemerkt dat de algemene regels toepasselijk zullen

ges (traitements, allocations, indemnités) sont à imputer sur ses recettes. Déjà, pour éviter d'alourdir inutilement les dépenses, les statuts du port autonome de Namur disposent que ce dernier peut bénéficier, sans que l'Etat puisse prétendre à contre-partie dans l'avoir de l'association, du concours des services du Ministère des Travaux publics pour l'élaboration des plans et projets ainsi que pour la direction des travaux et du concours des fonctionnaires de l'Administration de l'enregistrement et des domaines pour la réalisation des acquisitions et expropriations.

En dehors de ces missions techniques, les tâches administratives et commerciales devraient être accomplies par du personnel à charge du port autonome de Namur, dans les limites d'un cadre fixé par le Roi.

Il est évident que ce cadre doit nécessairement comporter une hiérarchie structurée, réservant au personnel de légitimes perspectives de promotion; c'est dire que, dans chaque qualification, à x emplois de recrutement devront correspondre y emplois de promotion et z emplois de direction. On se rend immédiatement compte qu'une telle « pyramide » totalisera un nombre important de fonctionnaires et d'agents. Or, pendant tout un temps, le nouvel organisme non seulement n'aura pas besoin d'un personnel aussi nombreux (et qu'il faudra former), mais encore et surtout ne pourra supporter les dépenses y afférentes sur ses maigres recettes. L'expérience du port autonome de Charleroi créé par la loi du 12 février 1971 l'a mis en évidence.

Aussi est-il opportun, dans l'intérêt général des finances publiques, que l'Etat puisse, dans la mesure de ses possibilités, mettre gratuitement, à temps plein ou réduit, son personnel expérimenté à la disposition de l'organisme pour l'accomplissement des tâches techniques, administratives et commerciales. Il en est d'ailleurs ainsi, à la satisfaction générale, pour les intercommunales autoroutières..

Plusieurs membres constatent que cet amendement aurait pour effet que des agents de l'Etat pourraient être mis gratuitement et pour une période illimitée à la disposition du port. Les intervenants se demandent si cela ne vas pas trop loin. Ils estiment que, dès la phase initiale, le port doit être à même de couvrir, à tout le moins partiellement, ses frais d'exploitation. Ils insistent pour qu'il soit explicitement indiqué dans la loi que la mesure ainsi prévue ne sera d'application que pour une durée limitée.

Un commissaire déclare qu'à ses yeux, l'amendement est superflu. Il estime que le but poursuivi peut être atteint à l'aide des subventions visées au premier alinéa de l'article 4.

Il lui est répondu que les personnes visées par l'amendement assumeront la gestion du port. Quant aux subventions dont question, elles sont, destinées à l'équipement du port. A ce propos, le Ministre fait encore observer que les règles générales en vigueur en la matière seront appliquées, en d'au-

zijn, d.w.z. 100 pct. subsidiëring voor de infrastructuur en 65 pct. subsidiëring voor de superstructuuruitgaven.

Een ander lid merkt op dat het verrichten van havenarbeid wettelijk is geregeld : het werk dat normaal door havenarbeiders wordt uitgevoerd, mag niet door de hier bedoelde personen worden verricht.

De Minister wijst erop dat in de haven van Namen geen havenarbeid wordt verricht in de zin die daaraan bijvoorbeeld in de Antwerpse haven wordt gegeven.

Het in het amendement bedoeld personeel staat in voor het beheer van de haven en een gedeelte daarvan is reeds ter plaatse voor de uitvoering van andere werken.

Het doel van het amendement, waarmee de Regering ten volle kan instemmen, is de vereiste soepelheid te betrachten in de aanvangsfase. In plaats van nu reeds een personeelsformatie vast te stellen is het beter voorlopig personeel kosteloos ter beschikking te stellen. Aan de hand van de evolutie van de havenactiviteit kan in een later stadium een aangepaste personeelsformatie worden vastgesteld.

Ondervraagd over de werking van dit systeem in de havens van Luik en Charleroi, antwoordt de Minister dat het personeel van de Luikse haven volledig door de haven zelf wordt betaald. In Charleroi is er een geleidelijke verhoging van de ontvangsten zodat mag worden verwacht dat die haven over enkele jaren het personeel uit de eigen inkomsten zal kunnen betalen.

Een lid vraagt nog hoe de budgettaire weerslag van deze maatregel kan worden nagegaan.

De Minister antwoordt dat de hier bedoelde subsidies in een afzonderlijk artikel van de begroting van zijn departement zijn opgenomen. Hetzelfde geschiedt overigens voor de haven van Charleroi.

De Commissie besluit de tekst van het amendement, als tweede lid in artikel 4 van het ontwerp in te voegen en te doen luiden als volgt :

« Zodra de autonome haven is opgericht, kan het Rijk, voor zover dat mogelijk is, kosteloos beheerspersoneel ter beschikking van het orgaan stellen met het oog op de vervulling van haar taak. »

De Commissie besluit bovendien in het eerste lid van artikel 4 van het ontwerp de woorden « van de havens » te doen vervallen en het laatste lid van hetzelfde artikel te wijzigen als volgt :

« De Koning bepaalt in welke verhouding de Staatssubsidies worden verleend en op welke wijze het Rijkspersoneel ter beschikking van de haven wordt gesteld. »

Het aldus gewijzigd artikel 4 wordt aangenomen.

Artikel 4bis (nieuw)

Bij amendement wordt voorgesteld een artikel 4bis (nieuw) in te voegen dat strekt om aan artikel 5 van de wet van

tres termes, que l'infrastructure sera subventionnée à concurrence de 100 p.c. et les dépenses de superstructure à concurrence de 65 p.c.

Un autre membre rappelle que l'exécution de travaux portuaires est réglée par des dispositions légales : le travail effectué normalement par des travailleurs portuaires ne peut l'être par les personnes visées par le présent amendement.

Le Ministre signale que le travail effectué au port de Namur, n'est pas un travail portuaire dans le sens qui est donné à ce terme par exemple au port d'Anvers.

Le personnel visé par l'amendement assume la gestion du port et une partie de ce personnel se trouve déjà sur place pour l'exécution d'autres travaux.

Le but de l'amendement, auquel le Gouvernement peut se rallier complètement, est d'obtenir la souplesse nécessaire dans la phase initiale. Plutôt que de fixer le cadre dès à présent du personnel, il est préférable de mettre gratuitement un personnel provisoire à la disposition du port. Dans un stade ultérieur, il sera possible d'établir un cadre approprié en fonction de l'évolution.

Interrogé sur le fonctionnement de ce système aux ports de Liège et de Charleroi, le Ministre répond que le personnel du port de Liège est payé entièrement par le port lui-même. A Charleroi, on enregistre une augmentation progressive des recettes, de sorte que l'on peut s'attendre à ce que, dans quelques années, ce port soit à même de payer son personnel au moyen de ses ressources propres.

Un membre demande comment il sera possible de contrôler l'incidence budgétaire de cette mesure.

Le Ministre lui répond que les subventions en question figurent à un article distinct du budget de son département. Il en va d'ailleurs de même pour le port de Charleroi.

La Commission décide d'insérer le texte de l'amendement dans l'article 4 du projet dont il formera le deuxième alinéa, et de le rédiger comme suit :

« Dès la constitution du port autonome, et pour l'accomplissement de la mission de celui-ci, l'Etat peut, dans la mesure des possibilités, mettre gratuitement du personnel de gestion à la disposition de l'organisme. »

La Commission décide en outre de supprimer les mots « des ports » dans le premier alinéa de l'article 4 du projet et de modifier comme suit le dernier alinéa du même article :

« Le Roi fixe la proportion dans laquelle sont accordées les subventions de l'Etat et les modalités de la mise à la disposition du personnel de l'Etat. »

L'article 4, ainsi modifié, est adopté.

Article 4bis (nouveau)

Par voie d'amendement, un commissaire propose d'insérer un article 4bis (nouveau) tendant à compléter l'article 5 de

12 februari 1971 houdende oprichting van de autonome haven van Charleroi een derde lid toe te voegen, luidende :

« De Staat kan haar in de mate van het mogelijke, kosteloos personeel ter beschikking stellen voor de vervulling van haar opdracht. »

Ter verantwoording wijst de indiener erop dat de maatregel die in artikel 4 werd aanvaard, met het oog op de eenvormigheid en de doelmatigheid ook dient te gelden voor de autonome haven van Charleroi, ingesteld bij de wet van 12 februari 1971.

De Commissie besluit het woord « personeel » te vervangen door « beheerspersoneel » en de aldus gewijzigde tekst van het amendement als tweede lid in bedoeld artikel 5 in te voegen.

Zij besluit voorts het laatste lid van hetzelfde artikel 5 van de wet van 12 februari 1971 te vervangen als volgt :

« De Koning bepaalt in welke verhouding de staatssubsidies worden verleend en op welke wijze Rijkspersoneel ter beschikking wordt gesteld. »

Dit nieuw artikel 4bis wordt artikel 10 van de tekst aangenomen door de Commissie.

De artikelen 5 en 6 worden zonder bespreking aangenomen.

Artikel 7.

Een lid stelt bij amendement voor het tweede lid van dit artikel te vervangen als volgt :

« Het tarief van de havengelden, retributies, kadegelden, huurgelden en andere opbrengsten die de haven gerechtigd is te innen, wordt bepaald door de raad van beheer van de haven en goedgekeurd door de Koning. »

Het wordt verantwoord als volgt :

Naar luid van het ontwerp stelt de Koning dat tarief vast; deze tekst is overgenomen uit de wet van 12 februari 1971 houdende oprichting van de autonome haven van Charleroi. De ervaring heeft geleerd dat die bepaling aanleiding geeft tot toepassingsmoeilijkheden.

Het bedrag dat de concessiehouder of de gebruiker dient te betalen, hangt af van de diensten die hem worden verleend en de voordelen die hij geniet. Hierbij moeten de ligging van de grond (agglomeratie, industriezone), evenals de uitrusting (kaaimuur, toegangswegen, spoorwegverbindingen) in aanmerking genomen worden. Het is praktisch niet doenlijk dat bedrag vooraf vast te stellen omdat de verwachte expansie van een nieuwe instelling het niet mogelijk maakt een toestand te « clicheren » die niet noodzakelijk dezelfde zal zijn op het ogenblik waarop de Koning het tarief vaststelt en dat waarop de gebruiker bezit neemt van de bedrijfsruimte, omdat inmiddels nieuwe voorzieningen kunnen zijn aangebracht. Dit is des te meer waar daar de vaststelling

la loi du 12 février 1971 portant création du port autonome de Charleroi par un troisième alinéa, libellé comme suit :

« L'Etat peut, dans la mesure des possibilités, mettre gratuitement son personnel à la disposition de l'organisme pour l'accomplissement de la mission de celui-ci. »

L'auteur de l'amendement souligne que l'uniformité et l'efficacité commandent que la mesure prévue à l'article 4 soit aussi d'application pour le port autonome de Charleroi, créé par la loi du 12 février 1971.

La Commission décide de remplacer les mots « son personnel » par les mots « du personnel de gestion » et d'insérer le texte ainsi modifié dans l'article 5 de la loi du 12 février 1971, dont il formera le deuxième alinéa.

Elle décide également de remplacer le dernier alinéa du même article 5 par le texte suivant :

« Le Roi fixe la proportion dans laquelle sont accordées les subventions de l'Etat et les modalités de mise à la disposition d'agents de l'Etat. »

Cet article 4bis nouveau devient l'article 10 du texte adopté par la Commission.

Les articles 5 et 6 sont adoptés sans discussion.

Article 7.

Un membre propose un amendement tendant à remplacer le deuxième alinéa de cet article par le texte suivant :

« Le barème des péages, redevances, droits de quai, produits de location et autres que le port est autorisé à percevoir, est déterminé par le Conseil d'administration de l'organisme et approuvé par le Roi. »

Cet amendement est justifié comme suit :

Suivant le projet, c'est le Roi qui fixe le barème; ce texte a été repris de la loi du 12 février 1971 portant création du port autonome de Charleroi. Il s'est révélé que cette disposition présentait des difficultés d'application.

En effet, il est évident que le montant à payer par le concessionnaire ou l'utilisateur est fonction du service qui lui est offert et des avantages qu'il en retire. C'est ainsi qu'il faut notamment tenir compte de la situation du terrain (agglomération, zone industrielle) et de l'équipement (mur de quai, accès routier, raccordement ferré). Une telle détermination préalable est pratiquement impossible eu égard à ce que l'expansion que l'on attend d'un nouvel organisme ne permet pas de « cliquer » une situation qui ne sera pas nécessairement la même entre le moment où le barème sera fixé par le Roi et celle qui existera lors de l'occupation par l'utilisateur, des équipements étant réalisés entre-temps. C'est d'autant plus vrai qu'une telle détermination devrait, pour avoir

van het tarief slechts normatieve waarde kan hebben als zij vergezeld gaat van een duidelijk en nauwkeurig plan. Aan de andere kant moet wel het beginsel van de gelijkheid van de gebruikers ten opzichte van de overheidsdienst worden geëerbiedigd, maar moeten uitzonderlijk toch nog andere normen worden in acht genomen zoals bijvoorbeeld de oppervlakte van de bedrijfsruimte, de omvang van de investeringen, het verkeer dat er uit zal voortvloeien, de aard van de bedrijvigheid ...

De vaststelling van het tarief van de havengelden, retributies en andere opbrengsten door de Koning is dus een te strakke regeling die in werkelijkheid niet houdbaar is. Daarom wordt voorgesteld het tarief te laten bepalen door de raad van beheer van de haven en het te laten goedkeuren door de Koning. Zulk een regeling past bij het streven naar regionalisatie en het beginsel van de autonomie van de beheersorganen van de gedecentraliseerde diensten. Zij geldt trouwens reeds voor de autonome haven van Luik, ingesteld bij de wet van 21 juni 1937 (art. 6 van de statuten).

Opdat de tekst beter zou aansluiten bij de desbetreffende bepaling in de statuten van de autonome haven van Luik, waarnaar in de verantwoording wordt verwezen, besluit de Commissie de woorden « bepaald door de raad van beheer van de haven en » in het amendement te schrappen.

Het aldus gewijzigde artikel 7 wordt aangenomen.

Artikel 7bis (nieuw)

Met het oog op de eenvormigheid wordt voorgesteld een zelfde bepaling in te voegen in de wet van 12 februari 1971 houdende oprichting van de autonome haven van Charleroi.

Het tweede lid van artikel 8 van bedoelde wet zou worden vervangen als volgt :

« Het tarief van de havengelden, retributies, kadegelden, huurgelden en andere opbrengsten die de haven gerechtigd is te innen, wordt goedgekeurd door de Koning. »

Deze wijziging wordt door de Commissie aanvaard (cf. art. 11 van de tekst aangenomen door de Commissie).

Ten gevolge van de invoeging van de artikelen 4bis en 7bis in het ontwerp besluit de Commissie het opschrift van de wet als volgt te wijzigen :

« Ontwerp van wet houdende oprichting van de autonome haven van Namen en tot wijziging van de wet van 12 februari 1971 houdende oprichting van de autonome haven van Charleroi. »

Artikel 8

De Regering stelt bij amendement voor het tweede lid van dit artikel te vervangen als volgt :

« Voor de toepassing van het Wetboek van de inkomstenbelastingen wordt de haven gelijkgesteld met de publiekrechtelijke verenigingen, beheerst door de wetten van 11 september 1895, 21 juni 1937 en 12 februari 1971 en bedoeld in artikel 94, tweede lid, c, van dat Wetboek, waarvan de tekst wordt aangevuld met de vermelding van de datum van deze wet. »

un caractère nominatif, être accompagnée d'un plan clair et précis. D'autre part, il convient, tout en maintenant le principe de l'égalité des usagers devant le service public, de pouvoir exceptionnellement prendre en considération d'autres critères, par exemple la surface occupée, l'importance des investissements, le trafic qui en résultera, la nature des activités ...

Il apparaît dès lors que la fixation par le Roi d'un barème des taxes, redevances, droits et produits à percevoir, est une formule inadéquate et trop rigide. C'est pourquoi il est proposé que ce barème soit déterminé par le conseil d'administration de l'organisme et approuvé par le Roi. Pareille mesure non seulement répond au souci de régionalisation, mais encore est conforme au principe de l'autonomie des organes de gestion des organismes décentralisés. Il en est d'ailleurs déjà ainsi pour le port autonome de Liège créé par la loi du 21 juin 1937 (art. 6 des statuts).

Pour assurer une meilleure concordance entre ce texte et la disposition correspondante des statuts du port autonome de Liège, auxquels se réfère la justification, la Commission décide de supprimer dans l'amendement les mots « déterminé par le conseil d'administration de l'organisme et ».

L'article 7 ainsi amendé est adopté.

Article 7bis (nouveau)

Par souci d'uniformité, il est proposé d'insérer la même disposition dans la loi du 12 février 1971 portant création du port autonome de Charleroi.

Le deuxième alinéa de l'article 8 de la loi précitée serait remplacé par la disposition ci-après :

« Le barème des péages, redevances, droits de quai, produits de location et autres que le port est autorisé à percevoir, est approuvé par le Roi. »

Votre Commission adopte cette modification (cf. art. 11 du texte adopté par la Commission).

En raison de l'insertion des articles 4bis et 7bis dans le projet, votre Commission décide de remplacer l'intitulé du projet de loi comme suit :

« Projet de loi portant création du port autonome de Namur et modifiant la loi du 12 février 1971 portant création du port autonome de Charleroi. »

Article 8

Le Gouvernement propose, par voie d'amendement, de remplacer le second alinéa de cet article par le texte suivant :

« Pour l'application du Code des impôts sur les revenus, le port est assimilé aux associations de droit public régies par les lois des 11 septembre 1895, 21 juin 1937, 12 février 1971 et visées à l'article 94, alinéa 2, c, dudit Code dont le texte est complété par l'indication de la date de la présente loi. »

Verantwoording :

Artikel 103 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen werd opgeheven bij artikel 16 van de wet van 3 november 1976 tot wijziging van dat Wetboek.

Bovendien is het in artikel 94 van hetzelfde Wetboek, zoals het werd aangevuld bij artikel 15 van de voornoemde wet van 3 november 1976, dat er thans sprake is van de publiekrechtelijke verenigingen opgericht tot exploitatie van de havens.

Bijgevolg wordt er voorgesteld de tekst van het tweede lid van artikel 8 van het hier besproken ontwerp van wet te vervangen door de tekst van het amendement.

Het aldus geamendeerde artikel wordt aangenomen.

Artikel 9 wordt zonder bespreking aangenomen.

*
**

Het geheel van het geamendeerde ontwerp van wet is aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Dit verslag is goedgekeurd bij eenparigheid van de 17 aanwezige leden.

De Verslaggever,
A. TILQUIN.

De Voorzitter,
A. LAVENS.

Justification :

L'article 103 du Code des impôts sur les revenus a été supprimé par l'article 16 de la loi du 3 novembre 1976 modifiant ledit Code.

Par ailleurs, c'est à l'article 94 du même Code, tel qu'il a été complété par l'article 15 de la loi du 3 novembre précitée, qu'il est maintenant question des associations de droit public créées pour l'exploitation des ports.

En conséquence, il est proposé de remplacer le texte du second alinéa de l'article 8 du projet de loi en cause par celui de l'amendement.

L'article ainsi amendé est adopté.

L'article 9 est adopté sans discussion.

*
**

L'ensemble du projet de loi amendé a été adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 17 membres présents.

Le Rapporteur,
A. TILQUIN.

Le Président,
A. LAVENS.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Opschrift

Ontwerp van wet houdende oprichting van de autonome haven van Namen en tot wijziging van de wet van 12 februari 1971 houdende oprichting van de autonome haven van Charleroi.

HOOFDSTUK I

Oprichting van de autonome haven van Namen

ARTIKEL 1

Bekrachtigd worden :

1. De als bijlage bij deze wet gevoegde overeenkomst, gesloten door de Staat, de provincie Namen, de stad Namen, de « Société intercommunale d'aménagement et d'équipement économique de la région namuroise » en de « Société intercommunale d'aménagement et d'équipement économique de la Famenne, du Condroz et de la Haute-Meuse », met betrekking tot de oprichting van de autonome haven van Namen, hierna de haven genoemd.

2. De als bijlage bij deze wet gevoegde statuten van de haven.

ART. 2

De haven heeft rechtspersoonlijkheid.

Artikel 1, B, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, met name gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 december 1957, wordt aangevuld als volgt : « Autonome haven van Namen ».

ART. 3

De haven kan overeenkomstig de wetgeving inzake ont-eigening ten algemenen nutte de verwervingen, met inbegrip van de strooksgewijze aankopen en onteigeningen, van de voor het bereiken van haar doel noodzakelijke onroerende goederen vervolgen nadat ze door de Koning van algemeen nut verklaard zijn.

De ambtenaren van de Administratie van de Registratie en Domeinen zijn bevoegd om de akten te verlijden die van belang zijn voor de haven en betrekking hebben op de verwerving en de wederverkoop van onroerende goederen. De voorzitters van de comités tot aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat zijn bevoegd om de haven in rechte te vertegenwoordigen.

ART. 4

Het Rijk verleent aan de haven subsidies voor de uitvoering van de werken voor de bouw, de inrichting en de uitrusting, alsmede voor de aankopen en onteigeningen waartoe die werken aanleiding kunnen geven.

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

Intitulé

Projet de loi portant création du port autonome de Namur et modifiant la loi du 12 février 1971 portant création du port autonome de Charleroi.

CHAPITRE 1^{er}

Création du port autonome de Namur

ARTICLE 1^{er}

Sont approuvés :

1. La convention figurant en annexe à la présente loi conclue par l'Etat, la province de Namur, la ville de Namur, la Société intercommunale d'aménagement et d'équipement économique de la région namuroise et la Société intercommunale d'aménagement et d'équipement économique de la Famenne, du Condroz et de la Haute-Meuse, concernant la création du port autonome de Namur ci-après dénommé le port.

2. Les statuts du port figurant en annexe à la présente loi.

ART. 2

Le projet jouit de la personnalité civile.

L'article 1^{er}, B, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, modifié notamment par l'arrêté royal du 18 décembre 1957, est complété comme suit : « Port autonome de Namur ».

ART. 3

Le port est habilité à poursuivre, conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions, y compris les acquisitions et expropriations par zone, des biens immobiliers nécessaires à la réalisation de son objet, après que le Roi les a déclarées d'utilité publique.

Les fonctionnaires de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines ont qualité pour passer les actes intéressant le port et relatifs aux acquisitions et ventes d'immeubles. Les présidents des comités d'acquisitions d'immeubles pour le compte de l'Etat sont compétents pour représenter le port en justice.

ART. 4

L'Etat accorde au port des subventions pour l'exécution des travaux de construction, d'aménagement et d'équipement, ainsi que pour les acquisitions et expropriations auxquelles ces travaux peuvent donner lieu.

Zodra de autonome haven is opgericht kan de Staat haar in de mate van het mogelijke, kosteloos beheerspersoneel ter beschikking stellen voor de vervulling van haar opdracht.

De Koning bepaalt in welke verhouding de Staatssubsidies worden verleend en op welke wijze het Rijkspersoneel ter beschikking wordt gesteld.

ART. 5

De door de haven aangegane of uitgegeven leningen worden door de Staat gewaarborgd.

ART. 6

De Koning stelt de reglementen van politie en scheepvaart voor de havens vast.

Onverminderd de ambtsbevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie en van de beëdigde ambtenaren en beambten belast met het beheer van de waterwegen, zijn de door de Minister van Openbare Werken gemachtigde beambten van de haven bevoegd om de overtredingen van de in het eerste lid bedoelde reglementen op te sporen en vast te stellen bij processen-verbaal, die gelden tot het tegendeel bewezen is. Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen drie dagen na de vaststelling aan de overtreder overhandigd,

ART. 7

De haven kan concessies en vergunningen aan de havengebruikers verlenen.

Het tarief van de havengelden, retributies, kadegelden, huurgelden en andere opbrengsten die de haven gerechtigd is te innen, wordt goedgekeurd door de Koning.

ART. 8

Behalve inzake inkomstenbelastingen, wordt de haven met het Rijk gelijkgesteld ten aanzien van de wetten betreffende de taksen en directe belastingen ten behoeve van het Rijk, de provincies en de gemeenten.

Voor de toepassing van het Wetboek van de inkomstenbelastingen wordt de haven gelijkgesteld met de publiekrechtelijke verenigingen, beheerst door de wetten van 11 september 1895, 21 juni 1937 en 12 februari 1971 en bedoeld in artikel 94, tweede lid, c, van dat Wetboek, waarvan de tekst wordt aangevuld met de vermelding van de datum van deze wet.

ART. 9

De statuten van de haven kunnen enkel worden gewijzigd met het doel ze aan nieuwe omstandigheden aan te passen. De wijzigingen van de statuten moeten door de Koning worden bekrachtigd.

Dès la constitution du port autonome et pour l'accomplissement de la mission de celui-ci, l'Etat peut, dans la mesure des possibilités, mettre gratuitement du personnel de gestion à la disposition de l'organisme.

Le Roi fixe la proportion dans laquelle sont accordées les subventions de l'Etat et les modalités de la mise à la disposition du personnel de l'Etat.

ART. 5

Les emprunts contractés ou émis par le port sont garantis par l'Etat.

ART. 6

Le Roi arrête les règlements de police et de navigation applicables dans les ports.

Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire et des fonctionnaires et agents assermentés chargés de l'administration des voies navigables, les agents du port délégués par le Ministre des Travaux publics sont compétents pour rechercher et constater dans des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux règlements visés à l'alinéa 1^{er}. Une copie du procès-verbal est remise au contrevenant dans les trois jours de la constatation.

ART. 7

Le port est autorisé à octroyer des concessions et autorisations aux usagers des ports.

Le barème des péages, redevances, droits de quai, produits de location et autres que le port est autorisé à percevoir, est approuvé par le Roi.

ART. 8

Sauf en matière d'impôts sur les revenus, le port est assimilé à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts directs au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

Pour l'application du Code des impôts sur les revenus, le port est assimilé aux associations de droit public régies par les lois des 11 septembre 1895, 21 juin 1937, 12 février 1971 et visées à l'article 94, alinéa 2, c, dudit Code dont le texte est complété par l'indication de la date de la présente loi.

ART. 9

Les statuts du port ne peuvent être modifiés qu'en vue de leur adaptation à des circonstances nouvelles. Les modifications des statuts requièrent l'approbation du Roi.

HOOFDSTUK II

Wijziging van de wet van 12 februari 1971
houdende oprichting van de autonome haven van Charleroi

ART. 10 (nieuw)

In artikel 5 van de wet van 12 februari 1971 houdende oprichting van de autonome haven van Charleroi wordt na het eerste lid, een lid toegevoegd, luidende :

« De Staat kan haar in de mate van het mogelijke, kosteloos personeel ter beschikking stellen voor de vervulling van haar opdracht. »

Het laatste lid van hetzelfde artikel wordt vervangen als volgt :

« De Koning bepaalt in welke verhouding de Staatssubsidies worden verleend en op welke wijze het Rijkspersoneel ter beschikking wordt gesteld. »

ART. 11 (nieuw)

Het tweede lid van artikel 8 van de wet van 12 februari 1971 houdende oprichting van de autonome haven van Charleroi, wordt vervangen als volgt :

« Het tarief van de havengelden, retributies, kadegelden, huurgelden en andere opbrengsten die de haven gerechtigd is te innen, wordt goedgekeurd door de Koning. »

CHAPITRE II

Modification de la loi du 12 février 1971
portant création du port autonome de Charleroi

ART. 10 (nouveau)

A l'article 5 de la loi du 12 février 1971 portant création du port autonome de Charleroi, il est inséré, après le premier alinéa, un alinéa nouveau, libellé comme suit :

« L'Etat peut, dans la mesure des possibilités, mettre gratuitement du personnel de gestion à la disposition de l'organisme pour l'accomplissement de la mission de celui-ci. »

Le dernier alinéa du même article est remplacé comme suit :

« Le Roi fixe la proportion dans laquelle sont accordées les subventions de l'Etat et les modalités de la mise à la disposition du personnel de l'Etat. »

ART. 11 (nouveau)

Le deuxième alinéa de l'article 8 de la loi du 12 février 1971 portant création du port autonome de Charleroi, est remplacé par la disposition suivante :

« Le barème des péages, redevances, droits de quai, produits de location et autres que le port est autorisé à percevoir, est approuvé par le Roi. »