

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1975-1976**

8 AVRIL 1976

Projet de loi relatif à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie

EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation a pour but de permettre une évaluation exacte et permanente de la situation de la navigation intérieure belge, de contribuer d'une manière appréciable au maintien du standing technique de la flotte et, par la même occasion, de régler le problème du financement de l'Institut pour le transport par batellerie.

L'Institut pour le transport par batellerie est une association sans but lucratif, créée le 5 janvier 1970, et dont les statuts ont été publiés en annexe au *Moniteur belge* du 9 avril 1970. Il a essentiellement pour but d'entreprendre, de promouvoir et de coordonner toutes études, enquêtes, recherches et réalisations d'ordre technique, économique, sociologique et juridique de nature à assurer le progrès et la sécurité du transport par voie navigable et d'apporter aux Pouvoirs publics sa collaboration pour l'organisation et le développement de ce transport.

Vu l'urgence de l'entrée en activité de l'Institut, il a fallu faire appel à une mesure provisoire de financement, qui ne satisfait cependant pas entièrement.

Par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1970, remplacé par celui du 10 juillet 1974, relatifs aux redevances dues à l'Office régulateur de la navigation intérieure, le financement

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1975-1976**

8 APRIL 1976

Ontwerp van wet betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren

MEMORIE VAN TOELICHTING

Het ontwerp van wet dat de Regering de eer heeft aan uw goedkeuring te onderwerpen heeft tot doel een juiste en permanente appreciatie van de toestand van de Belgische binnenscheepvaart mogelijk te maken, op gevoelige wijze bij te dragen tot het behoud van de technische standing van de vloot en, bij dezelfde gelegenheid, het probleem van de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren op te lossen.

Het Instituut voor het transport langs de binnenwateren is een vereniging zonder winstoogmerk, gesticht op 5 januari 1970, en waarvan de statuten verschenen zijn in de bijlage van het *Belgisch Staatsblad* van 9 april 1970. Het heeft hoofdzakelijk tot doel, het ondernemen, het bevorderen en het coördineren van alle studiën, onderzoeken, opzoeken en verwezenlijkingen op technisch, economisch, sociologisch en juridisch gebied, van aard om de vooruitgang en de veiligheid van het vervoer langs de waterweg te verzekeren en aan de Openbare Machten zijn medewerking te verlenen voor de organisatie en de ontwikkeling van dat vervoer.

Wegens de dringende noodzakelijkheid van de inwerking-treding van het Instituut moest voor de financiering beroep gedaan worden op een voorlopige maatregel, die nochtans niet helemaal voldoet.

Bij ministerieel besluit van 6 oktober 1970, vervangen door dat van 10 juli 1974, betreffende de aan de Dienst voor regeling der binnenvaart verschuldigde afhoudingen, werd de

fut en effet assuré par un prélèvement d'un demi pour cent pour tout contrat d'affrètement au voyage ou de séjour et pour tout contrat de location conclus à l'intervention de cet Office.

Il découle de ce qui précède que la navigation intérieure contribue d'une manière inégale et peu équitable au financement de l'Institut.

En effet, tant le transport par bateau-citerne que le transport international ne contribuent pas au financement de l'Institut, bien que ces secteurs profitent également des activités de celui-ci.

Il est sans doute utile de souligner ici la sensibilité des milieux bateliers à la solution de ce problème. En effet, en Belgique la navigation intérieure est exercée dans une proportion de plus de quatre-vingts pour cent par le secteur artisanal.

Selon le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de vous soumettre, l'ensemble de la navigation intérieure belge contribuera d'une manière proportionnelle et équitable aux charges de l'Institut.

Cette solution définitive signifierait la fin d'une situation instable, qui a quand même donné la possibilité à l'Institut de se mettre immédiatement et efficacement à l'œuvre.

La redevance prévue par le projet de loi est de maximum 2,20 francs par tonne et maximum 4,40 francs par cheval-vapeur, ce qui peut être considéré comme minime.

Calculée selon les données les plus récentes (statistique Office régulateur de la navigation intérieure 1^{er} décembre 1975) concernant la capacité de la flotte, cette redevance peut être estimée à un maximum absolu de 8 295 093 francs :

$2\,086\,177 \text{ tonnes} \times 2,20 \text{ francs} = 4\,589\,589 \text{ francs};$

$842\,160 \text{ chevaux-vapeur} \times 4,40 \text{ francs} = 3\,705\,504 \text{ francs}.$

Vu la dépréciation monétaire persistante, il est cependant jugé nécessaire d'adapter éventuellement ces maxima en tenant compte du niveau général des frets qui est fixé périodiquement pour l'exécution des transports nationaux réglementés par bâtiment de navigation intérieure.

L'Office régulateur de la navigation intérieure prêterait sa collaboration comme organe de perception.

L'article 33, alinéa premier, du statut de l'Institut pour le transport par batellerie prévoit deux commissaires aux comptes, dont un est désigné sur proposition du Ministre des Communications et l'autre sur proposition des organisations les plus représentatives de transporteurs de marchandises par voie navigable.

Mais ce projet de loi n'offre pas seulement l'avantage d'assurer à l'Institut pour le transport par batellerie, qui, au cours de sa courte existence, s'est déjà assuré une solide réputation, tant sur le plan national qu'international, les moyens financiers nécessaires pour poursuivre ses activités

financière inderdaad geregeld door een afhouding van een half procent voor elk bevrachtingscontract per reis of om te liggen en voor elk huurcontract gesloten door bemiddeling van die Dienst.

Uit wat voorafgaat blijkt dat de binnenvaart op een ongelijke en weinig billijke wijze bijdraagt tot de financiering van het Instituut.

Inderdaad, zowel de tankvaart als de internationale vaart, alhoewel zij evengoed voordeel halen uit de werkzaamheden van het Instituut, dragen niet bij tot de financiering ervan.

Het is hier zeker nuttig de gevoeligheid van de binnenscheepvaartwereld te onderstrepen in verband met een oplossing van dit probleem. Inderdaad, de binnenvaart wordt in België in een verhouding van meer dan tachtig procent geëxploiteerd door de artisanale sector.

Volgens het wetsontwerp dat de Regering de eer heeft U voor te leggen, zal heel de Belgische binnenvaart op een evenredige en billijke wijze bijdragen tot de lasten van het Instituut.

Deze definitieve oplossing zou een einde stellen aan een labiele toestand, die nochtans aan het Instituut de mogelijkheid heeft gegeven onmiddellijk te starten en efficiënt te werken.

De bijdrage die het wetsontwerp voorziet is maximum 2,20 frank per ton en maximum 4,40 frank per paardekracht, wat als miniem kan beschouwd worden.

Berekend naar de laatst gekende gegevens betreffende de capaciteit van de vloot (statistiek Dienst voor regeling der binnenvaart 1 december 1975) zou die bijdrage een absoluut maximum van 8 295 093 frank bedragen :

$2\,086\,177 \text{ ton} \times 2,20 \text{ frank} = 4\,589\,589 \text{ frank};$

$842\,160 \text{ paardekracht} \times 4,40 \text{ frank} = 3\,705\,504 \text{ frank}.$

Gezien de bestendige waardevermindering van de munt wordt het nochtans noodzakelijk geacht deze maxima eventueel aan te passen, rekening houdend met het algemeen vrachtenpeil dat periodisch wordt vastgesteld voor de uitvoering van de gereglementeerde binnenlandse transporten per binnenvaartuig.

De Dienst voor regeling der binnenvaart zal zijn medewerking verlenen als inningsorgaan.

Het artikel 33, eerste lid, van het statuut van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren voorziet twee commissarissen bij de boekhouding, waarvan één aangeduid op voorstel van de Minister van Verkeerswezen en de andere op voorstel van de meest representatieve organisaties van vervoerders van goederen langs de waterweg.

Maar dit ontwerp van wet heeft niet alleen het voordeel het Instituut voor het transport langs de binnenwateren, dat in de korte tijd van zijn bestaan reeds een goede reputatie heeft verworven, zowel op nationaal als op internationaal vlak, de financiële middelen te geven om zijn nuttige werkzaamheden

utiles, mais permettra en outre de suivre la situation exacte de la navigation intérieure. En effet, jusqu'ici, il a toujours été trop difficile de se faire une idée précise de cette situation.

L'introduction d'une licence d'exploitation permettra à l'Autorité d'avoir une image exacte du secteur considéré, plus précisément en ce qui concerne le tonnage, les conditions de propriété et d'exploitation des bateaux. Le système de licence permettra en outre de garantir le bon état technique de la flotte de navigation intérieure belge. Les critères à déterminer par le Roi pourront d'ailleurs sans difficultés se référer à l'expérience acquise en la matière par les sociétés de classification agréées.

Les bateaux non pourvus d'une licence seront considérés comme n'effectuant pas de transport.

Les données dont question ci-dessus sont indispensables en vue de l'élaboration d'un large plan de travail, qui aura comme but de promouvoir économiquement, techniquement et sociologiquement la navigation intérieure puisqu'il sera possible de suivre, d'année en année, l'évolution de la flotte.

Ainsi l'Institut pour le transport par batellerie, muni de moyens financiers appropriés, et connaissant la situation exacte de la navigation intérieure, pourra efficacement poursuivre ses travaux en vue d'intégrer la navigation intérieure belge dans le cadre européen.

La navigation intérieure est un facteur extrêmement important dans le cadre de l'économie du pays. En plus, le secteur n'a certainement pas la vie facile et est en butte à des difficultés d'adaptation à l'évolution économique. Le Gouvernement espère et croit que le présent projet de loi, qui assure à ce secteur d'exploitation — qui, dans notre pays, est en grande partie une typique exploitation de classe moyenne — le support d'un institut scientifique adapté à ses besoins particuliers, sera un pas important dans la bonne voie.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT

voort te zetten, maar zal eveneens toelaten de exacte toestand van de binnenscheepvaart te volgen. Inderdaad is die toestand tot hertoe steeds een te duister punt gebleven.

De invoering van een exploitatievergunning zal de Overheid de mogelijkheid bieden een juist beeld te hebben van de betrokken sector, meer bepaald wat betreft de tonne-maat, de eigendoms- en exploitatievoorwaarden van de schepen. Het systeem van de vergunning zal bovendien toelaten de goede technische staat van de Belgische binnenvaartvloot te verzekeren. De door de Koning te bepalen criteria zullen overigens zonder moeilijkheden kunnen verwijzen naar de ondervinding die de erkende klasseringsmaatschappijen in deze aangelegenheid hebben opgedaan.

De schepen die geen vergunning hebben zullen worden verondersteld geen transport uit te voeren.

De bovenvermelde gegevens zijn onontbeerlijk voor het opbouwen van een uitgebreid werkprogramma, dat tot doel zal hebben de binnenscheepvaart op technisch, economisch en sociologisch gebied te bevorderen, vermits het mogelijk zal zijn de exacte evolutie van de vloot van jaar tot jaar te volgen.

Op die manier zal een goed gefinancierd Instituut voor het transport langs de binnenwateren, met kennis van de juiste toestand van de binnenscheepvaart, op de meest doeltreffende wijze kunnen werken om de Belgische binnenscheepvaart te integreren in het Europees kader.

De binnenvaart is een factor van aanzienlijk belang in het economisch bestel van het land. Daarbij heeft die sector het zeker niet gemakkelijk en kampt met aanpassingsmoeilijkheden in verband met de economische evolutie. De Regering hoopt en meent dat dit wetsontwerp, dat aan deze bedrijfssector — in ons land in grote mate een typisch middenstandsbedrijf — de ruggeleuning geeft van een aan zijn speciale noden aangepast wetenschappelijk instituut, een aanzienlijke stap zal zijn in de goede richting.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communica-
tions,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présen-
ter en Notre Nom aux Chambres législatives, le projet de
loi dont la teneur suit :

ARTICLE 1^{er}

Doit être pourvu d'une licence d'exploitation, tout bâti-
ment de navigation intérieure qui fait ou est destiné à faire
habituellement et à titre lucratif le transport ou l'entrepo-
sage de marchandises, le remorquage ou le poussage de
bâtiments de navigation intérieure, et qui appartient pour
plus de la moitié en pleine ou en nue propriété :

- a) à des Belges qui ont en Belgique leur domicile ou leur
résidence habituelle;
- b) à des sociétés commerciales qui ont leur principal éta-
blissement en Belgique;
- c) à des étrangers qui ont en Belgique leur résidence habi-
tuelle et effective depuis un an au moins à la date de la
demande de la licence.

ART. 2

La licence est délivrée par l'Office régulateur de la navi-
gation intérieure, sur production du certificat de jaugeage
et des pièces établissant que les conditions prévues par l'ar-
ticle 1^{er} sont remplies, pour tout bâtiment jugé technique-
ment en bon état conformément aux critères fixés par le Roi.

La licence est valable pour un an.

ART. 3

La délivrance de la licence donne lieu à la perception
d'une redevance annuelle dont le Roi fixe le montant en
tenant compte du tonnage du bâtiment et de la puissance
en chevaux-vapeur des moteurs.

Le montant de la redevance ne peut dépasser 2,20 francs
par tonne et 4,40 francs par cheval-vapeur. Toutefois, le
Roi peut modifier ce montant en fonction de l'évolution du
niveau général des frets tels que ceux-ci sont fixés par appli-

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

Aan allen, die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze Naam
bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te diener
waarvan de tekst volgt :

ARTIKEL 1

Van een exploitatievergunning moet voorzien zijn, ieder
binnenvaartuig dat gewoonlijk en met winst oogmerk
gebruikt wordt of bestemd is voor het vervoer of de opslag
van goederen of het slepen of duwen van binnenvaartuigen,
en dat voor meer dan de helft in volle of in blote eigendom
toebehoort :

- a) aan Belgen die in België hun woonplaats of gewone
verblijfplaats hebben;
- b) aan handelsvennootschappen die hun voornaamste
exploitatiezetel in België hebben;
- c) aan vreemdelingen die op de dag dat de vergunning
wordt gevraagd, ten minste sedert een jaar hun gewone en
werkelijke verblijfplaats in België hebben.

ART. 2

De vergunning wordt op overlegging van de meetbrief en
van de stukken waaruit blijkt dat aan de voorwaarden van
artikel 1 is voldaan, door de Dienst voor regeling der bin-
nenvaart afgegeven voor ieder vaartuig dat technisch in
goede staat bevonden wordt overeenkomstig de door de
Koning bepaalde maatstaven.

De vergunning is geldig voor een jaar.

ART. 3

De afgifte van de vergunning geeft aanleiding tot heffing
van een jaarlijks recht, waarvan het bedrag door de Koning
wordt bepaald aan de hand van de tonnemaat van het vaar-
tuig en van het motorvermogen in paardekracht.

Het recht mag 2,20 frank per ton en 4,40 frank per
paardekracht niet overschrijden. De Koning kan dat bedrag
echter wijzigen overeenkomstig de evolutie van het algemeen
peil van de vrachtprijzen zoals die worden vastgesteld op

cation de l'article 6 du statut de l'Office régulateur de la navigation intérieure, annexé à l'arrêté royal du 3 décembre 1968 portant refonte du statut de l'Office régulateur de la navigation intérieure.

Le tonnage et la puissance en chevaux-vapeur sont déterminés par le certificat de jaugeage.

Le Roi fixe les modalités de la perception de la redevance.

ART. 4

Les redevances sont destinées à pourvoir aux frais de fonctionnement de l'Institut pour le transport par batellerie. A cette fin, l'Office régulateur de la navigation intérieure en transfère le montant à l'Institut.

ART. 5

Le Roi arrête les modalités du contrôle de l'exécution de la présente loi.

Les fonctionnaires et agents chargés par le Roi de ce contrôle peuvent exiger la production de la licence ou de tout document justifiant que le bâtiment n'est pas soumis à l'application de la présente loi.

ART. 6

La licence est délivrée par l'Office régulateur de la navigation intérieure.

ART. 7

Les infractions aux dispositions de la présente loi sont recherchées et constatées par les fonctionnaires et agents désignés conformément à l'article 12 du statut de l'Office régulateur de la navigation intérieure annexé à l'arrêté royal du 3 décembre 1968, et sont punies des sanctions prévues à l'article 12 du même statut.

ART. 8

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 18 mars 1976.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

grond van artikel 6 van het statuut van de Dienst voor regeling der binnenvaart, gevoegd bij het koninklijk besluit van 3 december 1968 houdende omwerking van het statuut van de Dienst voor regeling der binnenvaart.

De tonnemaat en het vermogen in paardekracht blijken uit de meetbrief.

De Koning bepaalt de nadere regelen voor het heffen van het recht.

ART. 4

De rechten dienen om te voorzien in de werkingskosten van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren. Hiertoe wordt het bedrag ervan door de Dienst voor regeling der binnenvaart aan het Instituut overgedragen.

ART. 5

De Koning bepaalt de nadere regelen inzake toezicht op de uitvoering van deze wet.

De door de Koning met dat toezicht belaste ambtenaren en beambten mogen de overlegging eisen van de vergunning of van enig stuk waaruit blijkt dat het vaartuig niet onder toepassing van deze wet valt.

ART. 6

De vergunning wordt uitgereikt door de Dienst voor regeling der binnenvaart.

ART. 7

Overtredingen van de bepalingen van deze wet worden opgespoord en vastgesteld door de ambtenaren en agenten aangewezen overeenkomstig artikel 12 van het statuut van de Dienst voor regeling der binnenvaart, gevoegd bij het koninklijk besluit van 3 december 1968, en worden gestraft met de sancties voorzien bij artikel 12 van hetzelfde statuut.

ART. 8

Deze wet treedt in werking op de dag van bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Gegeven te Brussel, 18 maart 1976.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 4 décembre 1975, d'une demande d'avis sur un projet de loi « concernant l'introduction d'une licence pour l'exploitation de bâtiments de navigation intérieure et le financement de l'Institut pour le transport par batellerie », a donné le 17 décembre 1975 l'avis suivant :

Le projet a pour objet :

1. de soumettre à licence l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure définis dans l'article 2;
2. de subordonner la délivrance de la licence au paiement d'une redevance annuelle dont le montant est destiné à l'association sans but lucratif « Institut pour le transport par batellerie »;
3. de donner au Roi le pouvoir de fixer la redevance dans les limites déterminées par l'article 5 et d'arrêter les critères selon lesquels un bâtiment de navigation intérieure sera jugé techniquement en bon état;
4. de prévoir des mesures de contrôle et des sanctions pénales en cas d'infraction à la loi.

Ce projet a été soumis à la Commission des Communautés européennes qui n'a formulé aucune objection.



EXAMEN DU TEXTE

Intitulé

L'intitulé suivant est proposé :

« Projet de loi relatif à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie. »

Articles 1^{er}, 2, 3, 4, 5 et 9^{partim} du projet

Ces dispositions pourraient être groupées d'une manière plus logique dans les trois articles proposés ci-après :

« Article 1^{er}. — Doit être pourvu d'une licence d'exploitation, tout bâtiment de navigation intérieure qui fait ou est destiné à faire habituellement et à titre lucratif le transport ou l'entreposage de marchandises, le remorquage ou le poussage de bâtiments de navigation intérieure, et qui appartient pour plus de la moitié en pleine ou en nue propriété :

« a) à des Belges qui ont en Belgique leur domicile ou leur résidence habituelle;

« b) à des sociétés commerciales qui ont leur principal établissement en Belgique;

« c) à des étrangers qui ont en Belgique leur résidence habituelle et effective depuis un an au moins à la date de la demande de la licence.

« Article 2. — La licence est délivrée par l'Office régulateur de la navigation intérieure, sur production du certificat de jaugeage et des pièces établissant que les conditions prévues par l'article 1^{er} sont remplies, pour tout bâtiment jugé techniquement en bon état conformément aux critères fixés par le Roi.

« La licence est valable pour un an.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 4 december 1975 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de invoering van een vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren », heeft de 17 december 1975 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp heeft tot doel :

1. een vergunning te eisen voor het exploiteren van de in artikel 2 bepaalde binnenvaartuigen;
2. voor de vergunning betaling te eisen van een jaarlijks recht, waarvan het bedrag bestemd is voor de vereniging zonder winstoogmerk « Instituut voor het transport langs de binnenwateren »;
3. de Koning te machtigen tot het vaststellen van het recht binnen de in artikel 5 bepaalde grenzen, en van de maatstaven volgens welke een binnenvaartuig technisch in goede staat zal worden bevonden;
4. te voorzien in controlemaatregelen en in straffen voor het geval dat de wet wordt overtreden.

Het ontwerp is voorgelegd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen; deze heeft geen bezwaar gemaakt.



ONDERZOEK VAN DE TEKST

Opschrift

Voorgesteld wordt :

« Ontwerp van wet betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren. »

Artikelen 1, 2, 3, 4, 5 en 9^{partim}, van het ontwerp

Deze bepalingen kunnen in een logischer verband worden samengebracht onder drie artikelen als hierna voorgesteld :

« Artikel 1. — Van een exploitatievergunning moet zijn voorzien ieder binnenvaartuig dat gewoonlijk en met winstoogmerk gebruikt wordt of bestemd is voor het vervoer of de opslag van goederen of het slepen of duwen van binnenvaartuigen, en dat voor meer dan de helft in volle of in blote eigendom toebehoort :

« a) aan Belgen die in België hun woonplaats of gewone verblijfplaats hebben;

« b) aan handelsvennootschappen die hun voornaamste exploitatiezetel in België hebben;

« c) aan vreemdelingen die op de dag dat de vergunning wordt gevraagd, ten minste sedert een jaar hun gewone en werkelijke verblijfplaats in België hebben.

« Artikel 2. — De vergunning wordt op overlegging van de meetbrief en van de stukken waaruit blijkt dat aan de voorwaarden van artikel 1 is voldaan, door de Dienst voor regeling der binnenvaart afgegeven voor ieder vaartuig dat technisch in goede staat bevonden wordt overeenkomstig de door de Koning bepaalde maatstaven.

« De vergunning is geldig voor een jaar.

» *Article 3.* — La délivrance de la licence donne lieu à la perception d'une redevance annuelle dont le Roi fixe le montant en tenant compte du tonnage du bâtiment et de la puissance en chevaux-vapeur des moteurs.

» Le montant de la redevance ne peut dépasser 2,20 francs par tonne et 4,40 francs par cheval-vapeur. Toutefois, le Roi peut modifier ce montant en fonction de l'évolution du niveau général des frets tels que ceux-ci sont fixés par application de l'article 6 du statut de l'Office régulateur de la navigation intérieure, annexé à l'arrêté royal du 3 décembre 1968 portant refonte de l'Office régulateur de la navigation intérieure.

» Le tonnage et la puissance en chevaux-vapeur sont déterminés par le certificat de jaugeage.

» Le Roi fixe les modalités de la perception de la redevance. »

Article 7 du projet

La disposition de l'article 9 du projet relative au contrôle pourrait être incorporée dans cet article qui serait un article 5 ainsi rédigé :

« *Article 5.* — Le Roi arrête les modalités du contrôle de l'exécution de la présente loi.

» Les fonctionnaires et agents chargés par le Roi de ce contrôle peuvent exiger la production de la licence ou de tout document justifiant que le bâtiment n'est pas soumis à l'application de la présente loi. »

Article 8 du projet

Cet article transfère à l'Institut pour le transport par batellerie les redevances perçues par l'Office régulateur de la navigation intérieure.

L'a.s.b.l. Institut pour le transport par batellerie, née en 1970 (annexes au *Moniteur belge* du 9 avril 1970), a pour objet d'étudier l'ensemble des problèmes de toute nature qui se posent à la batellerie et de proposer — ou de prendre — les mesures nécessaires. Cette association est composée de vingt membres effectifs et de membres adhérents (qui ne possèdent pas de droit de vote). Dix membres effectifs représentent des associations défendant les divers intérêts de la profession; les dix autres membres sont des fonctionnaires. Il résulte de l'article 6 des statuts que ces dix membres ont été proposés par le Ministre des Communications et que leur remplacement, en cas de vacance, se fait également sur proposition du Ministre. Cinq administrateurs sur dix sont nommés sur proposition du Ministre et le président du conseil d'administration est choisi « parmi les membres appartenant au Ministère des Communications ». Rien ne permet de considérer que l'Institut pour le transport par batellerie soit autre chose qu'une association privée ayant un objet social privé.

Aucune disposition législative ou réglementaire n'a reconnu, à ce jour, quelque caractère public ou d'utilité publique à l'Institut. Il en résulte que les fonds mis à la disposition de cet Institut constitueront un subside d'un montant indéterminé pour des prestations dont la nature et l'importance sont, elles aussi, indéterminées et dont l'emploi échappera à tout contrôle.

Sous réserve de cette observation, l'article 8 du projet, qui deviendrait l'article 4 du texte proposé, pourrait être rédigé comme suit :

« *Article 4.* — Les redevances sont destinées à pourvoir aux frais de fonctionnement de l'Institut pour le transport par batellerie. A cette fin, l'Office régulateur de la navigation intérieure en transfère le montant à l'Institut. »

» *Artikel 3.* — De afgifte van de vergunning geeft aanleiding tot heffing van een jaarlijks recht, waarvan het bedrag door de Koning wordt bepaald aan de hand van de tonnemaat van het vaartuig en van het motorvermogen in paardekracht.

» Het recht mag 2,20 frank per ton en 4,40 frank per paardekracht niet overschrijden. De Koning kan dat bedrag echter wijzigen overeenkomstig de evolutie van het algemeen peil van de vrachtprijzen zoals die worden vastgesteld op grond van artikel 6 van het statuut van de Dienst voor regeling der binnenvaart, gevoegd bij het koninklijk besluit van 3 december 1968 houdende omwerking van het statuut van de Dienst voor regeling der binnenvaart.

» De tonnemaat en het vermogen in paardekracht blijken uit de meetbrief.

» De Koning bepaalt de nadere regelen voor het heffen van het recht. »

Artikel 7 van het ontwerp

De bepaling van artikel 9 van het ontwerp betreffende de controle zou met deze bepaling kunnen worden verwerkt tot een artikel 5, als volgt :

« *Artikel 5.* — De Koning bepaalt de nadere regelen inzake toezicht op de uitvoering van deze wet.

» De door de Koning met dat toezicht belaste ambtenaren en beampten mogen de overlegging eisen van de vergunning of van enig stuk waaruit blijkt dat het vaartuig niet onder toepassing van deze wet valt. »

Artikel 8 van het ontwerp

Dit artikel draagt de rechten die door de Dienst voor regeling der binnenvaart worden geheven, over aan het Instituut voor het transport langs de binnenwateren.

De v.z.w. Instituut voor het transport langs de binnenwateren, die ontstaan is in 1970 (bijlagen bij het *Belgisch Staatsblad* van 9 april 1970) heeft tot doel het onderzoeken van alle problemen in verband met de binnenvaart en het voorstellen — of het nemen — van de nodige maatregelen. Die vereniging bestaat uit twintig werkende leden en uit aangesloten leden (die geen stemrecht hebben). Tien werkende leden vertegenwoordigen verenigingen die de diverse belangen van het beroep verdedigen; de tien overige leden zijn ambtenaren. Uit artikel 6 van de statuten blijkt dat die tien leden zijn voorgedragen door de Minister van Verkeerswezen en dat zij in geval van vacature ook op de voordracht van de Minister worden vervangen. Vijf beheerders op tien worden benoemd op de voordracht van de Minister, en de voorzitter van de raad van beheer wordt gekozen uit de leden die tot het Ministerie van Verkeerswezen behoren. Niets wijst erop dat het Instituut voor het transport langs de binnenwateren iets anders zou zijn dan een privé-vereniging met een privé-doel.

Geen wets- of verordeningsbepaling heeft tot dusver aan het Instituut enig openbaar karakter of karakter van openbaar nut verleend. Daaruit volgt dat de fondsen die ter beschikking van het Instituut worden gesteld, een toelage van een onbepaald bedrag zullen uitmaken voor prestaties waarvan aard en omvang eveneens onbepaald zijn, en dat op het gebruik ervan geen controle zal kunnen worden uitgeoefend.

Onder voorbehoud van deze opmerking zou artikel 8 van het ontwerp, dat in de voorgestelde tekst artikel 4 zou worden, als volgt kunnen worden geredigeerd :

« *Artikel 4.* — De rechten dienen om te voorzien in de werkingskosten van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren. Hiertoe wordt het bedrag ervan door de Dienst voor regeling der binnenvaart aan het Instituut overgedragen. »

Article 10 du projet

L'article 10 du projet ne permet pas de déterminer si la recherche et la constatation des infractions appartiendront aux fonctionnaires et agents dont question à l'article 7 du projet ou aux fonctionnaires et agents désignés conformément à l'article 12 du statut de l'Office régulateur de la navigation intérieure.

Article 11 du projet

L'exposé des motifs n'indique pas la raison pour laquelle il est dérogé au droit commun en ce qui concerne la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

La date qui serait fixée ne pourrait, en tout état de cause, être antérieure à celle de la publication de la loi au *Moniteur belge*.

La chambre était composée de :

MM. J. MASQUELIN, président; H. ROUSSEAU et J. van den BOSSCHE, conseillers d'Etat; R. PIRSON et F. RIGAUX, assesseurs de la section de législation; Mme J. TRUYENS, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. van den BOSSCHE.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

Le Greffier,
J. TRUYENS.

Le Président,
J. MASQUELIN.

Artikel 10 van het ontwerp

Uit dit artikel kan niet worden opgemaakt of het opsporen en vaststellen van de overtredingen zal worden opgedragen aan de ambtenaren en « agenten » bedoeld in artikel 7 van het ontwerp, dan wel aan de ambtenaren en « agenten » aangewezen overeenkomstig artikel 12 van het statuut van de Dienst voor regeling der binnenvaart.

Artikel 11 van het ontwerp

De memorie van toelichting zegt niet waarom wordt afgeweken van het gemeen recht wat de datum van inwerkingtreding van de wet betreft.

De vast te stellen datum mag hoe dan ook niet vallen vóór de datum waarop de wet in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

De kamer was samengesteld uit :

De heren J. MASQUELIN, voorzitter; H. ROUSSEAU en J. van den BOSSCHE, staatsraden; R. PIRSON en F. RIGAUX, bijzitters van de afdeling wetgeving; Mevr. J. TRUYENS, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. van den BOSSCHE.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. COOLEN, eerste auditeur.

De Griffier,
J. TRUYENS.

De Voorzitter,
J. MASQUELIN.