

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1966-1967.

30 MEI 1967.

Ontwerp van wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER **VANDEPUTTE**.

DAMES EN HEREN,

Het U voorgelegde ontwerp van wet werd door de Kamer van Volksvertegenwoordigers eenparig goedgekeurd.

Uw Commissie heeft gedurende twee vergaderingen het ontwerp grondig onderzocht.

Voortgaande op de besprekingen in de Kamer en op het onderzoek van het ontwerp in Uw Commissie, lijkt het wel nuttig nog eens de aandacht er op te vestigen dat het ontwerp alleen van toepassing is voor de tussenpersonen en niet voor de vervoerondernemingen als dusdanig.

De Minister heeft er in zijn inleiding op gewezen dat onderhavig ontwerp opgemaakt werd in samenwerking met de betrokken beroepsverenigingen. Het is een kaderwet waardoor het aan de Minister mogelijk gemaakt wordt, in samenwerking met de beroepsorganisatie, orde te scheppen in deze beroepssector. De volledige vrijheid die er thans heerst, is niet alleen geen ideale toestand maar kan zelfs een gevaar inhouden. De belangen van de vervoerders en de gebruikers moeten op een evenwichtige wijze behartigd worden.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Merchiers, voorzitter; Akkermans, Billiet, Coppens, Coucke, Félix Cuvelier, Dekeyzer, Descamps, Henckaerts, Lacroix, Renquin, Roelants, Stubbe, Trappeniers, Uselding, Vanopbroecke, Verschelden en Vandeputte, verslaggever.

R. A 7314

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

129 (Zitting 1966-1967) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1966-1967.

30 MAI 1967.

Projet de loi relatif au statut des auxiliaires de transport de marchandises.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS ET DES P.T.T. (1)
PAR M. **VANDEPUTTE**.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est soumis a été approuvé à l'unanimité par la Chambre des Représentants.

Votre Commission a consacré deux réunions à l'examen approfondi de ce texte.

Après les interventions qui ont eu lieu, tant à la Chambre qu'au sein de votre Commission, il ne semble pas inutile d'attirer une nouvelle fois l'attention sur le fait que la nouvelle loi s'appliquera uniquement aux auxiliaires, et non pas aux entreprises de transport comme telles.

Dans son introduction, le Ministre signale que le texte a été élaboré avec le concours des associations professionnelles intéressées. Il s'agit d'une loi-cadre qui permettra au Ministre, agissant en collaboration avec les organisations professionnelles, de mettre de l'ordre dans ce secteur d'activité. Loin de constituer une situation idéale, la liberté totale qui règne actuellement peut même receler certains dangers. Il importe que les intérêts des transporteurs et ceux des utilisateurs soient défendus d'une manière équilibrée.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Merchiers, président; Akkermans, Billiet, Coppens, Coucke, Félix Cuvelier, Dekeyzer, Descamps, Henckaerts, Lacroix, Renquin, Roelants, Stubbe, Trappeniers, Uselding, Vanopbroecke, Verschelden et Vandeputte, rapporteur.

R. A 7314

Voir :

Document du Sénat :

129 (Session de 1966-1967) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

Algemene bespreking.

In de algemene bespreking werden beschouwingen naar voren gebracht die als volgt zeer bondig kunnen samengevat worden :

1. Volgens een lid kan het ontwerp een nieuwe stap betekenen naar het dirigisme; men heeft de beroepsverenigingen geconsulteerd en hun advies was natuurlijk gunstig. Het ontwerp gaat echter te ver : het Parlement zal geen controle meer hebben want vele aangelegenheden zouden bij besluit geregeld worden. In dat verband werd o.a. verwezen naar artikel 9 dat veel toelaat, en naar artikel 10, 6°, dat de publiekrechtelijke ondernemingen zal beschermen. Spreker wenst derhalve dat alles in de wet zou staan en dat er zo weinig mogelijk geregeld wordt bij besluit, want de regeling van de toegang tot een bedrijfstak kan steeds aanleiding geven tot monopolievorming en protectionisme.

2. Een ander lid betwijfelde of het nodig is de sector der tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer te hervormen. Meer bepaald werd gevraagd waarom de betrokkenen zelf niet saneren in het raam der wet van 24 december 1958. Daar spreker bevreesd is voor corporatisme, wenst hij te vernemen welke misbruiken door het ontwerp kunnen bestreden worden.

3. In zijn antwoord op beide sprekers, vestigde de Minister o.a. de aandacht op het feit dat de betrokken organisaties de toepassing van de wet van 1958 vroegen, maar zoals de reisagentschappen en de hotelhouders, hebben de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer de tussenkomst van het Ministerie van Verkeerswezen gevraagd. Wat de te bestrijden misbruiken betreft, verwijst de Minister naar blz. 5 en 6 van het verslag van de Kamer : wie zal betwijfelen dat er in die gamma van activiteiten misbruiken zijn ? Geheel de vervoersector verkeert in een crisisperiode en al wie met de vervoersector bekend is, weet hoe sommige personen die als tussenpersonen zijn opgetreden, heel wat slachtoffers gemaakt hebben door kamions te verkopen voor dewelke onvoldoende werk verzekerd was.

4. Om eventueel misbruiken te voorkomen, mag men nochtans, volgens een paar sprekers, geen remmen stellen voor de toegang tot het beroep en mag men de vrijheid van vestiging niet afschaffen. Volgens deze sprekers doet de betrokken beroepssector al te veel beroep op de overheid. Men moet aan de tussenpersonen zeggen dat ze niet volledig beschermd worden door het ontwerp. De beste bescherming voor een bedrijfsleider is — naast de vakkennis — een zeer ruim inzicht in het bedrijfsbeheer. Dat is het wat de leiders uit de kleine en middelgrote ondernemingen over 't algemeen het meest ontberen. Dit probleem wordt kennelijk in onderhavig ontwerp niet behandeld en daarom moet aan de betrokkenen gezegd worden dat zij er baat bij hebben ook nog de opleiding tot bedrijfsbeheer te verzekeren in het raam van de wet van 24 december 1958.

Discussion générale.

Les considérations formulées au cours de la discussion générale peuvent être analysées succinctement de la manière suivante :

1. Un commissaire estime que le projet peut représenter un nouveau pas dans la voie du dirigisme; on a consulté les associations professionnelles, qui ont évidemment émis un avis favorable. Mais le projet va trop loin : le Parlement ne pourra plus exercer aucun contrôle puisque de nombreuses questions seront tranchées par voie d'arrêtés. A cet égard, l'intervenant se réfère notamment à l'article 9, qui est très large, et à l'article 10, 6°, qui protège les entreprises de droit public. C'est pourquoi il souhaiterait que la loi contienne le maximum de précisions et que le nombre de questions à régler par voie d'arrêtés soit limité au strict minimum, car la réglementation de l'accès à une profession peut toujours aboutir à l'instauration d'un monopole et au protectionnisme.

2. Un autre commissaire se demande s'il est indispensable de réformer le secteur des auxiliaires de transport de marchandises. Il voudrait savoir plus particulièrement pourquoi les intéressés ne procèdent pas eux-mêmes à l'assainissement de leur secteur, dans le cadre de la loi du 24 décembre 1958. Comme l'intervenant craint le corporatisme, il désirerait connaître les abus que le projet entend combattre.

3. Dans sa réponse aux deux intervenants, le Ministre a notamment attiré l'attention sur le fait que les organisations intéressées ont réclamé l'application de la loi de 1958, mais que, tout comme les agences de voyage et les hôteliers, les auxiliaires de transport de marchandises ont sollicité l'intervention du Ministère des Communications. En ce qui concerne les abus à combattre, le Ministre renvoie aux pages 5 et 6 du rapport de la Chambre : qui doutera qu'il y ait des abus dans cette branche d'activités ? L'ensemble du marché des transports traverse une période de crise, et tous ceux qui connaissent ce secteur savent que certains constructeurs agissant en qualité d'auxiliaires, ont pu faire de nombreuses victimes en vendant des camions pour lesquels il n'existait aucune certitude d'emploi suffisant.

4. Des commissaires estiment cependant que le souci de prévenir les abus éventuels n'autorise pas pour autant à rétrécir l'accès à la profession ni à supprimer la liberté d'établissement. Ils sont d'avis que le secteur professionnel en question n'a que trop souvent recours à l'autorité. Il convient de dire aux auxiliaires que le projet ne leur assure pas une protection totale. La meilleure protection pour un chef d'entreprise est — outre les connaissances professionnelles — une compréhension très large des exigences de la gestion de l'entreprise. C'est là ce qui, en général, manque le plus aux dirigeants des petites et moyennes entreprises. Comme ce problème ne fait évidemment pas l'objet du présent projet de loi, il importe de signaler aux intéressés qu'ils ont intérêt à assurer également la formation en matière de gestion de l'entreprise dans le cadre de la loi du 24 décembre 1958.

5. Volgens de Minister beschermt het ontwerp vooral de kleine bedrijven die beroep doen op tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer. De toegang tot het beroep blijft echter vrij (er is dan ook geen systeem van overdracht van vergunningen voorzien).

Artikelsgewijze bespreking.

Eerste artikel.

In dit artikel wordt de bepaling gegeven van de drie grote functies waarop het ontwerp slaat.

Op de vraag van een lid werd duidelijk bevestigd dat « opslaan in transit » eveneens door de tekst van 3° bedoeld is.

Het eerste artikel werd verder zonder opmerkingen aangenomen.

Artikel 2.

Uitleg werd gevraagd over het tweede lid en meer bepaald hoe deze aangelegenheid geregeld wordt in de andere landen der Europese Economische Gemeenschap. Uit blz. 17 à 38 van het Stuk 8749-3/III/62-N van de E.E.G. mag men wellicht concluderen dat de Belgische reglementering aan de spits zal staan indien het ontwerp op een ruime manier wordt toegepast.

Volgens de Minister zal art. 8 de toepassing van art. 2 matigen. Na deze verklaring van de Minister wordt artikel 2, op één onthouding na, eenparig aangenomen.

Artikels 3 en 4.

Deze artikels worden, op één onthouding na, eenparig aangenomen.

Artikel 5.

In uw Commissie werd de aandacht gevestigd op het feit dat 1° niet strijdig is met de wet van 1958 (beide wetten kunnen samen toegepast worden). Daarenboven bestaat er een zeker parallellisme tussen artikel 5 van het ontwerp en artikel 4 van de wet van 21 april 1965 (voor de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer en voor de reisagentschappen zal er in de uitvoeringsbesluiten ook een zeker parallellisme bestaan).

Met de voorwaarden waarvan sprake onder a van 2°, wordt beoogd dat de tussenpersoon een kantoor moet hebben waarvan het adres gekend is. In dit verband verwees de Minister naar art. 12 van het koninklijk besluit van 30 juni 1966 (reisagentschappen).

Door de toepassing van b van 2° zou men de beginnelingen kunnen remmen voor de toegang tot het beroep. Volgens de Minister moet dit niet gevreesd worden en hij verwijst b.v. naar art. 8, 9 en 10 van het koninklijk besluit van 30 juni 1966.

Het artikel werd, op één onthouding na, eenparig aangenomen.

5. Le Ministre répond que le projet protège surtout les petites entreprises qui font appel à des auxiliaires de transport de marchandises. L'accès à la profession demeure cependant libre (c'est pourquoi il n'est pas prévu de système de transfert des licences).

Discussion des articles.

Article premier.

Cet article définit les trois grandes fonctions touchées par le projet.

En réponse à un commissaire, le Ministre confirme explicitement que le texte du 3° vise également « l'entreposage en transit ».

L'article est adopté sans autres observations.

Article 2.

Au deuxième alinéa de cet article, un membre demande comment cette question se trouve réglée dans les autres pays de la Communauté économique européenne. Les pages 17 à 38 du document 8749-3/III/62-F de la C.E.E. autorisent sans doute à conclure que la réglementation belge sera à la pointe du progrès si le projet est appliqué d'une manière assez large.

Le Ministre estime que les dispositions de l'article 8 viendront tempérer celles de l'article 2. Après cette déclaration, l'article 2 est adopté à l'unanimité moins 1 abstention.

Articles 3 et 4.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité moins 1 abstention.

Article 5.

Un commissaire souligne que le 1° n'est nullement en opposition avec la loi de 1958 (les deux lois peuvent être appliquées simultanément). En outre, il existe un certain parallélisme entre l'article 5 du projet et l'article 4 de la loi du 21 avril 1965 (un tel parallélisme existera également dans les arrêtés d'exécution relatifs au transport de marchandises et aux agences de voyage).

Les conditions fixées au 2°, a), tendent à obliger les auxiliaires à disposer d'un bureau dont l'adresse soit connue. A ce sujet, le Ministre se réfère à l'article 12 de l'arrêté royal du 30 juin 1966 (agences de voyage).

L'application du 2°, b), pourrait avoir pour effet de limiter les possibilités d'accès à la profession au détriment des débutants. Le Ministre déclare que cette crainte est sans fondement et il renvoie notamment aux articles 8, 9 et 10 de l'arrêté royal du 30 juin 1966.

L'article est adopté à l'unanimité moins 1 abstention.

Artikels 6 en 7.

Deze artikels werden, op één onthouding na, eenparig aangenomen.

Artikel 8.

In uw commissie werd gevraagd welke de betekenis is van de uitdrukking « representatieve beroepsorganisaties ». Door de Minister werd hierop geantwoord dat de criteria die hier zullen toegepast worden dezelfde zullen zijn die toegepast worden in het raam van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het goederenvervoer. Ingaande op de suggestie van een lid bevestigde de Minister dat hij akkoord is om desgevallend de organisaties als representatief te erkennen die voldoen om vertegenwoordigd te zijn in de Hoge Raad voor de Middenstand.

Nadat in uw Commissie werd aangedrongen opdat de raadgevende Comité's regelmatig zouden vergaderen, werd het art. 8, op één onthouding na, eenparig aangenomen.

Artikel 9.

Volgens een lid zal de tarificatie aanleiding geven tot wanorde en misbruiken, want alleen de tussenpersonen worden beschermd. Volgens spreker moet er ook een regeling bestaan voor de transporteurs indien men de tarificatie vastlegt voor de tussenpersonen.

In zijn antwoord wees de Minister o.a. op het feit dat art. 9 de Koning machtigt, maar niet verplicht, vergoedingstarieven vast te stellen (van art. 9 zal slechts gebruik gemaakt worden indien de noodzakelijkheid zich voordoet) en dat er in sommige takken een tarificatie bestaat voor het vervoer. Art. 9 is zeer soepel en daarenboven zal er advies gegeven worden in toepassing van art. 8.

Op één onthouding na, wordt artikel 9 eenparig aangenomen.

Artikel 10.

In verband met 4° verwijst uw verslaggever naar blz. 8 van de memorie van toelichting waaruit o.a. blijkt dat de Regering de verbintenis opneemt over de beperktheid van de bijdragen te blijven waken.

Op vraag van een lid heeft de Minister verduidelijkt dat in 6° alleen de ondernemingen bedoeld zijn die zich, ingevolge hun doel, met vervoer bezighouden en die, diensgevolge, er kunnen toe gebracht worden activiteiten uit te oefenen die door de wet bedoeld worden. Bij wijze van voorbeeld kan de N.M.B.S. vermeld worden die tot op een bepaald punt zelf vervoert en dan de goederen aan een baanvervoerder overmaakt. Bij die gelegenheid treedt de maatschappij op als tussenpersoon.

Zo worden ook de nationale contracten op de rivierbevrachting verplichtend gesloten door tussenkomst van de Dienst voor regeling der binnenvaart, die als tussenpersoon optreedt.

Op één onthouding na, wordt artikel 10 eenparig aangenomen.

Articles 6 et 7.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité moins 1 abstention.

Article 8.

Un commissaire désirerait connaître la signification de l'expression « organisations professionnelles représentatives ». Le Ministre répond que les critères qui seront appliqués en cette matière seront identiques à ceux que prévoit la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport de choses. Se ralliant à la suggestion d'un commissaire, le Ministre se déclare d'accord pour reconnaître, le cas échéant, comme représentatives les organisations qui remplissent les conditions requises pour être représentées au Conseil supérieur des Classes moyennes.

Des membres insistent pour que les Comité's consultatifs se réunissent régulièrement. L'article 8 est ensuite adopté à l'unanimité moins 1 abstention.

Article 9.

Un commissaire est d'avis que la tarification donnera lieu à des abus et provoquera du désordre, puisque seuls les auxiliaires seront protégés. L'intervenant estime que, si l'on établit une tarification pour les auxiliaires, il convient d'instaurer également une réglementation pour les transporteurs.

Dans sa réponse, le Ministre souligne notamment que l'article 9 autorise le Roi à établir des taux de rémunération, mais ne l'y oblige nullement (il ne sera fait usage de l'article 9 que si la nécessité s'en fait sentir), et qu'au surplus il existe, dans certaines branches, une tarification des transports. L'article 9 est très souple et on disposera en outre des avis donnés en application de l'article 8.

L'article 9 est adopté à l'unanimité moins 1 abstention.

Article 10.

En ce qui concerne le 4°, votre rapporteur renvoie à la page 8 de l'exposé des motifs, d'où il ressort notamment que le Gouvernement prend l'engagement de veiller à la modicité de cette contribution.

En réponse à un commissaire, le Ministre précise que le 6° vise uniquement les entreprises qui, en raison de leur objet social, s'occupent de transport et peuvent dès lors être amenées à exercer des activités tombant sous l'application de la loi. A titre d'exemple, on peut citer la S.N.C.B. qui transporte elle-même les marchandises jusqu'à un point déterminé et les remet ensuite à un transporteur routier. Dans ce cas, elle agit comme auxiliaire.

De même, les contrats nationaux d'affrètement fluvial sont obligatoirement conclus à l'intervention de l'Office régulateur de la Navigation intérieure, qui apparaît donc ici comme un auxiliaire.

L'article 10 est adopté à l'unanimité moins 1 abstention.

Artikel 11.

In uw Commissie werd de wens uitgedrukt dat het probleem van de gevangenisstraffen, van de geldboeten en van de uitbreiding der bevoegdheid der politierechtbanken door de Commissie voor de Justitie zou onderzocht worden. Uw Commissie voor het Verkeerswezen was inderdaad van oordeel dat kleine overtredingen op administratieve voorschriften tot de bevoegdheid der politierechtbanken zouden moeten behoren, maar uw Commissie voor het Verkeerswezen heeft art. 11 niet geamendeerd omdat, naar haar mening, de betrokken problematiek globaal moet onderzocht worden.

Op één onthouding na, werd het artikel eenparig aangenomen.

Artikel 12.

Volgens een lid zouden slechts de officieren van gerechtelijke politie en ambtenaren van het Ministerie van Verkeerswezen mogen belast zijn de overtredingen van de wet en van de besluiten tot uitvoering ervan op te sporen en bij proces-verbaal vast te stellen.

Op één onthouding na, werd het artikel éénparig aangenomen.

Artikel 13.

Dit artikel werd zonder opmerkingen aangenomen.

*
**

Het ontwerp werd met 11 stemmen tegen 1 stem aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
G. VANDEPUTTE.

De Voorzitter,
L. MERCHERS.

Article 11.

Votre Commission exprime le vœu que le problème des peines d'emprisonnement, des amendes et de l'extension de la compétence des tribunaux de police soit soumis à l'examen de la Commission de la Justice. Elle estime en effet que les infractions légères aux prescriptions administratives devraient être de la compétence des tribunaux de police; elle n'a pourtant pas amendé l'article 11, parce qu'elle est d'avis que le problème soulevé doit être examiné dans son ensemble.

L'article 11 est adopté à l'unanimité moins 1 abstention.

Article 12.

Un commissaire estime que seuls les officiers de police judiciaire et les fonctionnaires du Ministère des Communications devraient être chargés de rechercher et de constater par des procès-verbaux les infractions à la présente loi ainsi qu'à ses arrêtés d'exécution.

L'article est adopté à l'unanimité moins 1 abstention.

Article 13.

Cet article est adopté sans observations.

*
**

L'ensemble du projet a été adopté par 11 voix contre 1.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
G. VANDEPUTTE.

Le Président,
L. MERCHERS.

BIJLAGE.

Statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer in de andere landen der Europese Economische Gemeenschap.

Duitsland.

Op grond van artikel 53 van het « Güterkraftverkehrsgesetz » moet de « Abfertigungsspediteur » gemachtigd zijn door de verkeersinstantie van de betrokken deelstaat. Artikel 34 van dezelfde wet bepaalt de voorwaarden voor het verkrijgen van de machtiging. Afgezien van de in dezelfde wet bedoelde « Abfertigungsspediteur » kan het beroep van vervoermakelaar alleen worden uitgeoefend door de in artikel 32 van dezelfde wet genoemde personen. Op de scheepsmakelaar zijn de bepalingen van het Wetboek van Koophandel van toepassing.

Frankrijk.

Decreet n° 61-679 van 30 juni 1961 omschrijft de rechtspositie van de personen die een hulpverlenende of bemiddelende functie ten opzichte van het vervoer te land vervullen. Deze worden in de volgende categorieën verdeeld :

- « commissionnaires de transport » (expéditeurs);
- « courtiers de fret routier » (makelaars voor wegvervoer);
- « dépositaires de colis » (dépothouders van pakketten).

Het beroep van makelaar voor de binnenscheepvaart (« courtier de fret fluvial ») is geregeld in de artikelen 186 t/m 210 van het Wetboek van de Binnenvaart (« Code de la Navigation intérieure »), de wet van 22 mei 1941 en het besluit van 29 juni 1942.

Het beroep van douane-expediteur (« commissionnaire en douane ») is geregeld in de artikelen 86 t/m 89 en 92 t/m 94 van het Douane Wetboek (« Code des Douanes ») en bij het besluit van 1 maart 1957 betreffende de rechtspositie van de douane-expediteur (« *Journal officiel* » van 6 maart 1957).

Het beroep van « makelaar-tolk-cargadoor » is geregeld in artikel 80 van het Wetboek van Koophandel en in het besluit van 29 germinal van het jaar IX.

Italië.

Het expeditiebedrijf is geregeld in de artikelen 215 en 223 van wet n° 1442 van 14 november 1941 (*Gazzetta Ufficiale* van 9 januari 1942) en bij wet n° 1138 van 15 december 1949 (*Gazzetta Ufficiale* van 1 maart 1950). Het beroep van douaneexpediteur is geregeld bij wet n° 1612 van 22 december 1960 (*Gazzetta Ufficiale* n° 4 van 15 januari 1961). De makelaar voor wegvervoer is onderworpen aan de voorschriften van wet

ANNEXE.

Statut des auxiliaires de transport de marchandises dans les autres pays de la Communauté économique européenne.

Allemagne.

L'article 53 de la « Güterkraftverkehrsgesetz » prévoit que le commissionnaire-expéditeur (« Abfertigungsspediteur ») doit être autorisé à exercer ses activités par le service des transports du « Land » compétent. L'article 34 de la même loi fixe les conditions d'obtention de l'autorisation. En dehors des commissionnaires-expéditeurs (« Abfertigungsspediteur ») visés par la même loi, la profession de courtier de transport ne peut être exercée que par des personnes désignées à l'article 32 de cette loi. En ce qui concerne le courtier de navires, ce sont les dispositions du Code de commerce qui sont applicables.

France.

Le décret n° 61-679 du 30 juin 1961 définit le statut des auxiliaires de transports terrestres, qu'il divise en trois catégories :

- commissionnaires de transport;
- courtiers de fret routier;
- dépositaires de colis.

La profession de courtier de fret fluvial est réglementée par les articles 186 à 210 du Code de la Navigation intérieure, par la loi du 22 mai 1941 et l'arrêté du 29 juin 1942.

La profession de commissionnaire en douane est régie par les articles 86 à 89 et 92 à 94 du Code des Douanes et par l'arrêté du 1^{er} mars 1957 fixant le statut du commissionnaire en douane (« *Journal officiel* » du 6 mars 1957).

La profession de courtier interprète et conducteur de navires est régie par l'article 80 du Code de Commerce et par l'arrêté du 29 germinal an IX.

Italie.

Le secteur des transports est réglementé par les articles 215 et 223 de la loi n° 1442 du 14 novembre 1941 (*Gazzetta Ufficiale* du 9 janvier 1942) et par la loi n° 1138 du 15 décembre 1949 (*Gazzetta Ufficiale* du 1^{er} mars 1950). La profession de commissionnaire en douane est régie par la loi n° 1612 du 22 décembre 1960 (*Gazzetta Ufficiale* n° 4 du 15 janvier 1961). Le courtier de fret routier est soumis aux prescrip-

n° 253 van 21 maart 1958 en het ministerieel decreet n° 1926 van 6 november 1960. Het beroep van scheepsmakelaar is geregeld bij wet n° 272 van 20 maart 1913.

Luxemburg.

Op het beroep van expéditeur is de algemene wetgeving betreffende de toegang tot de beroepen van toepassing.

Nederland.

Voor de toegang tot en de uitoefening van het beroep van expéditeur is geen vergunning vereist (ook niet op grond van de algemene bedrijfsrechtelijke voorschriften).

Op grond van de douanewetgeving kunnen in Nederland gevestigde expéditeurs ongeacht hun nationaliteit tegen betaling van een waarborgsom als douane-expéditeur worden erkend (art. 118 van de wet van 27 augustus 1822, *Staatsblad* n° 38).

Het beroep van bevrachter van binnenschepen mag alleen worden uitgeoefend door erkende scheepsbevrachters; dit geldt zowel voor onderdanen als voor vreemdelingen (art. 38 van het Besluit betreffende contracten voor vervoer met binnenschepen).

Voor het beroep van scheepsmakelaar geldt dezelfde regeling als voor de expéditeur.

Bron : Stuk 8749-3/III/62-N van de E.E.G.

tions de la loi n° 253 du 21 mars 1958 et au décret ministériel n° 1926 du 6 novembre 1960. La profession de courtier maritime est régie par la loi n° 272 du 20 mars 1913.

Luxembourg.

La profession de commissionnaire de transport ou commissionnaire-expéditeur est soumise à la législation générale sur l'accès aux professions.

Pays-Bas.

L'accès à la profession de commissionnaire de transport et l'exercice de cette profession ne sont pas soumis (même au titre de la législation générale sur les professions) à l'obtention d'une autorisation.

Sont agréés comme commissionnaires en douane, en vertu de la législation douanière, les commissionnaires établis aux Pays-Bas, quelle que soit leur nationalité, à condition qu'ils fournissent une garantie (art. 118 de la loi du 27 août 1822, *Staatsblad* n° 38).

L'accès à la profession de commissionnaire fluvial est soumis à l'obtention d'une licence, qu'il s'agisse de nationaux ou d'étrangers (art. 38 de l'arrêté sur les contrats de transports fluviaux).

Pour la profession de courtier maritime, la réglementation est la même que pour celle de commissionnaire de transport.

Source : Document 8749-3/III/62-F de la C.E.E.