

BELGISCHE SENAAAT**—
BUITENGEWONE ZITTING 1979****—
5 APRIL 1979****—
Ontwerp van wet tot interpretatie en wijziging
van het statuut van de Dienst voor Regeling
der Binnenvaart, omgewerkt bij koninklijk
besluit van 3 december 1968****—
MEMORIE VAN TOELICHTING**

Luidens artikel 2 van zijn statuut, dat bevat is in de besluit-wet van 12 december 1944 en dat onder een aangepaste vorm het voorwerp uitmaakt van de bijlage bij het koninklijk besluit van 3 december 1968 houdende omwerking van het statuut van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, heeft deze dienst ten doel :

1. de bevrachting per reis en de verhuring op termijn te regelen van de binnenvaartuigen bestemd voor het eigenlijke vervoer van goederen, met uitsluiting van tankschepen, van schepen die uitsluitend worden gebruikt voor een regelmatige goederendienst (beurtendienst) en van schepen die minder dan 25 ton meten;

2. te voorzien in de stipte toepassing door de belangheb-benden van de overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 vastgestelde vracht- en huurprijzen;

3. alle andere opdrachten met betrekking tot de binnen-scheepvaart die hem door de Minister worden toevertrouwd, te vervullen of er aan mede te werken.

Overeenkomstig de bedoeling van de toenmalige wetgever, worden de bevrachtingsregels die dat statuut voorschrijft van bij het begin, d.w.z. sedert 33 jaar, niet alleen toegepast op de gewone contracten voor het vervoer van goederen per schip, maar ook op de contracten om te liggen, waarbij het schip gedurende een beperkte periode dienst doet als drijvend magazijn, al of niet voorafgegaan of gevolgd door een wer-kelijk transport.

SENAT DE BELGIQUE**—
SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1979****—
5 AVRIL 1979****—
Projet de loi portant interprétation et modifica-tion du statut de l'Office Régulateur de la Navigation intérieure, refondu par arrêté royal du 3 décembre 1968****—
EXPOSE DES MOTIFS**

Suivant l'article 2 de son statut, qui est constitué par l'ar-rêté-loi du 12 décembre 1944 et fait l'objet, dans une forme adaptée, de l'annexe à l'arrêté royal du 3 décembre 1968 portant refonte du statut de l'Office régulateur de la Navi-gation intérieure, cet office a pour mission :

1. de régler l'affrètement au voyage et la location à temps des bâtiments de navigation intérieure destinés au transport proprement dit de marchandises à l'exclusion des bateaux-citernes, des bateaux affectés exclusivement à un service ré-gulier de messageries et des bâtiments de moins de 25 tonnes de jauge;

2. d'assurer la stricte observance par les intéressés des taux des frets fluviaux et des prix de location de bateaux fixés conformément à l'article 6 ci-après;

3. d'assurer ou de collaborer à toutes autres missions ayant trait à la navigation intérieure qui lui seraient dévolues par le Ministre.

Conformément à l'intention du législateur de l'époque, les règles d'affrètement que ce statut prescrit, sont appliquées depuis l'origine, c'est-à-dire depuis 33 ans, non seulement aux contrats ordinaires de transport de marchandises par bateau, mais aussi aux contrats conclus pour séjourner, en vertu desquels le bateau fait office de magasin flottant pen-dant une période limitée, précédée ou suivie ou non d'un transport proprement dit.

Met een arrest van 7 juni 1977 besliste het Hof van Cassatie echter dat deze bevrachtingen om te liggen niet onder de bedoelde reglementering vallen aangezien deze alleen binnenvaartuigen bestemd voor het eigenlijke vervoer van goederen op het oog heeft.

Het eerste artikel van het wetsontwerp dat de Regering de eer heeft aan uw goedkeuring te onderwerpen heeft tot doel de mogelijkheid van deze niet bedoelde interpretatie uit te sluiten. Immers, het liggen evenzeer als het varen behoort tot de essentiële functies van een binnenschip en de uitsluiting van deze activiteit uit de reglementering zou het principe zelf van deze laatste, te weten de billijke verdeling van het aangeboden empoel door een beurtrol, aantasten en daarmee de ganse economie van het systeem in het gedrang brengen.

Er weze nog opgemerkt dat het koninklijk besluit van 3 december 1968 houdende omwerking van het statuut van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart de essentiële bepalingen van dit laatste, zoals het bevat is in de besluitwet van 12 december 1944, niet wijzigt en er evenmin het wettelijk karakter van aantast. Deze omwerking bleef strikt binnen het raam van de bevoegdheden die aan de Koning werden verleend bij de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

De artikelen 2 en 3 van het hierbij aan uw goedkeuring onderworpen wetsontwerp hebben tot doel de mogelijkheid te scheppen om de tankschepen, die volgens het huidige statuut van de reglementering van de bevrachtingen uitgesloten zijn, hieraan geheel of gedeeltelijk te onderwerpen.

Om deze reden trouwens werd de redactie van artikel 3, zoals voorgesteld door de Raad van State, niet gevolgd. Volgens laatstgenoemde tekst zouden de tankschepen immers wettelijk onder het statuut van de reglementering der bevrachtingen komen, met enkel de mogelijkheid voor de bevoegde Minister om deze schepen gedeeltelijk van genoemd statuut te ontheffen. De tekst welke door de Regering wordt voorgesteld biedt derhalve meer bewegingsvrijheid en mogelijkheden om selectiever te werk te gaan, rekening houdend met de economische situatie op ieder ogenblik.

De economische stagnatie heeft de tankvaart in ons land en daarbuiten in bijzonder sterke mate getroffen, aangezien de activiteit van dit deel van de binnenvaartvloot nauw verbonden is met die van de petroleumsector en daardoor erg geleden heeft en nog lijdt onder de gevolgen van de oliecrisis. De vervoerprijzen in deze sector liggen momenteel op een verhoudingsgewijs voordien nooit gekend laagtepeil, wat onder meer geïllustreerd wordt door het feit dat op bepaalde vervoersrelaties deze prijzen in absolute cijfers nauwelijks hoger liggen dan tien of zelfs vijftien jaar geleden.

Deze toestand heeft voor gevolg dat de rentabiliteit van onze tankvaartondernemingen op een dusdanig laag peil is teruggevallen dat het voortbestaan zelf van die ondernemingen en daarmee van een niet te onderschatten element van werkgelegenheid, ernstig bedreigd worden. Deze sector had nochtans in de loop van de laatste jaren van betrekkelijke

Par un arrêt du 7 juin 1977, la Cour de Cassation a décidé cependant que ces affrètements en séjour ne tombent pas sous la réglementation précitée, étant donné que celle-ci vise uniquement les bateaux de navigation intérieure destinés au transport proprement dit de marchandises.

L'article premier du projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation a pour but d'éliminer la possibilité de cette interprétation non conforme. D'ailleurs, le séjour aussi bien que la navigation, font partie des fonctions essentielles d'un bateau de navigation intérieure et l'exclusion de cette activité de la réglementation porterait atteinte au principe même de celle-ci, à savoir la répartition équitable du travail offert par le tour de rôle, et mettrait de ce fait en péril toute l'économie du système.

Il faut encore remarquer que l'arrêté royal du 3 décembre 1968 portant refonte du statut de l'Office régulateur de la Navigation intérieure n'en modifie pas les dispositions essentielles et en affecte encore moins le caractère légal. Cette refonte resta strictement dans le cadre des compétences données au Roi par la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Les articles 2 et 3 du projet de loi soumis à votre approbation ont pour objet de donner la possibilité de soumettre entièrement ou partiellement à la réglementation, les bateaux-citernes qui, suivant le statut actuel, en sont exclus.

C'est pour cette raison d'ailleurs que la rédaction de l'article 3, suggérée par le Conseil d'Etat, n'a pas été suivie. Selon ce dernier texte les bateaux-citernes seraient en effet de par la loi soumis au statut de la réglementation des affrètements, le Ministre compétent ayant seulement le pouvoir de les en soustraire partiellement. Le texte proposé par le Gouvernement a l'avantage d'offrir plus de liberté d'action ainsi que la possibilité d'agir d'une manière plus sélective, compte tenu de la situation économique de chaque moment.

La stagnation économique a touché la navigation citerne dans une forte mesure, dans notre pays comme ailleurs, étant donné que l'activité de cette partie de notre flotte de navigation intérieure est étroitement liée à celle du secteur pétrolier et a par conséquent souffert et souffre encore des suites de la crise du pétrole. Les prix du transport dans ce secteur se situent en ce moment, toutes proportions gardées, à un niveau qui n'a jamais été aussi bas, ce qui est illustré, entre autres par le fait que sur certaines relations ces prix sont, en chiffres absolus, à peine plus élevés qu'il y a dix ou même quinze ans.

Cette situation a pour conséquence que la rentabilité de nos entreprises de transport par bateaux-citernes est retombée à un niveau à ce point bas que la subsistance même de ces entreprises, et par là-même de possibilités d'emploi à ne pas sous-estimer, est menacée. Ce secteur avait cependant au cours des dernières années de prospérité relative fait de

voorspoed grote inspanningen gedaan om zich op technisch vlak aan te passen aan de eisen van deze tijd.

Na een grondig onderzoek, samen met de belanghebbenden, van de middelen om de moeilijkheden te boven te komen is gebleken dat onder de huidige omstandigheden de invoering van een systeem van minimumvrachten voor vervoer per tankschip in het binnenland noodzakelijk is. Het onderhavige wetsontwerp maakt die maatregel mogelijk.

Dat wetsontwerp houdt ook de mogelijkheid van andere marktordenende maatregelen in, zoals de invoering van een beurtroelsysteem. Het is echter niet de bedoeling dat van deze bijkomende mogelijkheid gebruik wordt gemaakt zolang er geen nieuwe dwingende factoren optreden.

Wat betreft de slotopmerking van de Raad van State in zijn hierbijgevoegd advies van 22 maart 1978 in verband met het tijdelijk karakter van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, lijkt het inderdaad wenselijk dat te gelegener tijd de wetgeving op de bevrachting van binnenschepen aan de huidige omstandigheden aangepast wordt. Het gepaste moment daartoe schijnt echter nog niet te zijn gekomen, aangezien de nieuwe voorschriften zouden moeten ingepast worden in de gemeenschappelijke vervoerpolitiek van de Europese Gemeenschappen en deze materie op dit ogenblik nog onvoldoende duidelijk omlijnd is om als raam voor een nationale regeling te kunnen dienen.

Dit wetsontwerp heeft geen weerslag op de Staatsbegroting.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

De Minister van Financiën,

G. GEENS.

De Staatssecretaris voor Begroting,

M. EYSKENS.

grands efforts pour s'adapter, sur le plan technique, aux exigences de notre temps.

Après un examen approfondi, avec les intéressés, des moyens de surmonter les difficultés, il est apparu que, dans les circonstances actuelles, la mise en vigueur d'un système de frets minimum pour les transports par bateaux-citernes à l'intérieur du pays est nécessaire. Le présent projet de loi rend cette mesure possible.

Ce projet de loi implique aussi la faculté de prendre d'autres mesures d'organisation du marché, comme l'introduction d'un système de tour de rôle. Il n'est cependant pas envisagé de faire usage de ces possibilités supplémentaires tant que n'intervient aucun impératif nouveau.

En ce qui concerne l'observation finale du Conseil d'Etat dans son avis ci-joint du 22 mars 1978, qui se rapporte au caractère temporaire de l'Office régulateur de la Navigation intérieure, il semble en effet souhaitable qu'en temps voulu la législation sur l'affrètement des bateaux de navigation intérieure soit adaptée aux circonstances actuelles. Le moment de le faire ne paraît toutefois pas encore venu, étant donné que les nouvelles dispositions devraient être intégrées dans la politique commune des transports des Communautés européennes, et que cette matière n'est pas encore assez clairement définie en ce moment pour servir de cadre à une réglementation nationale.

Ce projet de loi n'a pas d'incidence sur le budget de l'Etat.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Le Ministre des Finances,

G. GEENS.

Le Secrétaire d'Etat au Budget,

M. EYSKENS.

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Financiën en van Onze Staatssecretaris voor Begroting,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Financiën en Onze Staatssecretaris voor Begroting zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

ARTIKEL 1

In artikel 2 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, worden de woorden « de bevrachting per reis en de verhuring op termijn » geacht te doelen op iedere bevrachting per reis, iedere bevrachting om te liggen, iedere bevrachting om te liggen en/of te varen en iedere verhuring op termijn.

ART. 2

In artikel 2, 1. van hetzelfde statuut worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « van tankschepen » vervallen;

2° de woorden « en onder voorbehoud van wat door artikel 2bis wordt bepaald » worden aan het einde toegevoegd.

ART. 3

In hetzelfde statuut wordt een artikel 2bis ingevoegd luidend als volgt :

« Artikel 2bis. — De in artikel 1 genoemde Minister kan het door onderhavig statuut voorziene regime voor de bevrachting per reis en de verhuring op termijn van binnenvaartuigen geheel of gedeeltelijk toepasselijk verklaren op de tankschepen. »

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre des Finances et de Notre Secrétaire d'Etat au Budget,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications, Notre Ministre des Finances et Notre Secrétaire d'Etat au Budget sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE 1^{er}

Dans l'article 2 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, l'expression « l'affrètement au voyage et la location à temps » est interprétée en ce sens qu'elle vise tout affrètement au voyage, tout affrètement en séjour, tout affrètement pour séjourner et/ou pour naviguer et toute location à temps.

ART. 2

A l'article 2, 1. du même statut sont apportées les modifications suivantes :

1° les mots « des bateaux-citernes » sont supprimés;

2° les mots « et sous réserve de ce qui est statué par l'article 2bis » sont ajoutés à la fin.

ART. 3

Un article 2bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même statut :

« Article 2bis. — Le Ministre désigné à l'article 1^{er} peut rendre entièrement ou partiellement applicable aux bateaux-citernes, le régime prévu par le présent statut pour l'affrètement au voyage et la location à temps de bâtiments de navigation intérieure. »

Gegeven te Brussel, 14 november 1978.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :
De Minister van Verkeerswezen,
J. CHABERT.

De Minister van Financiën,
G. GEENS.

De Staatssecretaris voor Begroting,
M. EYSKENS.

Donné à Bruxelles, le 14 novembre 1978.

BAUDOUIN.

Par le Roi :
Le Ministre des Communications,
J. CHABERT.

Le Ministre des Finances,
G. GEENS.

Le Secrétaire d'Etat au Budget,
M. EYSKENS.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 23e februari 1978 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot interpretatie en wijziging van het statuut van de Dienst voor regeling der binnenvaart, omgewerkt bij koninklijk besluit van 3 december 1968 », heeft de 14e maart 1978 het volgend advies gegeven :

ONDERZOEK VAN DE TEKST

In het indieningsbesluit kan de verwijzing naar het advies van de Raad van State vervallen; dat advies moet immers bij de memorie van toelichting worden gevoegd.

Artikel 1

Voorgesteld wordt dit artikel als volgt te redigeren :

« Artikel 1. — In artikel 2 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, worden de woorden « de bevrachting per reis en de verhuur op termijn » geacht te doelen op iedere bevrachting per reis, iedere bevrachting om te liggen en iedere verhuur op termijn. »

Artikel 3

De schrapping van de woorden « van tankschepen » in artikel 2, 1°, van het statuut van de DRB (art. 2 van het ontwerp) heeft tot gevolg dat de tankschepen worden onderworpen aan dezelfde regeling als de andere binnenvaartuigen.

Het nieuw in te voegen artikel 2bis zou derhalve als volgt moeten worden geredigeerd :

« Artikel 2bis. — De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart behoort, kan bepalen dat de regeling welke dit statuut voor de binnenvaartuigen vaststelt, slechts gedeeltelijk geldt voor tankschepen. »

SLOTOPMERKING

Het bestaan van de Dienst voor regeling der binnenvaart (DRB) is essentieel tijdelijk. Overeenkomstig artikel 9 van de besluitwet van 12 december 1944 staat het aan de Koning, hem te ontbinden op de datum welke hij vaststelt; het verslag aan de Regent dat voorafgaat aan de besluitwetten van 12 december 1944 waarbij een « Dienst voor regeling van de binnenvaart » en een « Belgische Sleepvaart-Groepering » worden opgericht, zegt in dit verband :

« De bedrijvigheid van de DRB en BSG zal in wezen tijdelijk zijn. Zij heeft, althans in haar huidige vorm, geen andere rechtvaardiging dan diegene der uitzonderlijke omstandigheden waarin het land zich bevindt. Zodra deze omstandigheden zullen opgehouden hebben te bestaan, zullen deze organismen dienen ontbonden te worden. Het zal op dat ogenblik de taak van de wetgevende macht zijn, te onderzoeken of de voortzetting van een reglementering op het gebied der binnenscheepvaart nodig is. »

De vraag is of de uitzonderlijke omstandigheden die tot de oprichting van de DRB hebben geleid, nog voorhanden zijn en of die Dienst thans niet in andere behoeften voorziet.

Is dat inderdaad zo, dan ware het aangewezen de wetgever te verzoeken het statuut van de DRB te wijzigen om de nieuwe taken van die instelling te omschrijven en zijn tijdelijk karakter ongedaan te maken.

**

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 23 février 1978, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant interprétation et modification du statut de l'Office régulateur de la navigation intérieure, refondu par arrêté royal du 3 décembre 1968 », a donné le 14 mars 1978 l'avis suivant :

EXAMEN DU TEXTE

Dans l'arrêté de présentation, la mention de l'avis du Conseil d'Etat peut être omise, cet avis devant être annexé à l'exposé des motifs.

Article 1^{er}

La rédaction suivante est proposée pour cet article :

« Article 1^{er}. — Dans l'article 2 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, l'expression « l'affrètement au voyage et la location à temps » est interprétée en ce sens qu'elle vise tout affrètement au voyage ou en séjour et toute location à temps. »

Article 3

La suppression des mots « des bateaux-citernes » dans l'article 2, 1°, du statut de l'ORNI (art. 2 du projet) a pour conséquence de soumettre les bateaux-citernes au même régime que les autres bâtiments de navigation intérieure.

Il conviendrait, dès lors, de rédiger comme suit l'article 2bis :

« Article 2bis. — Le Ministre qui a l'Administration de la marine et de la navigation intérieure dans ses attributions peut ne rendre que partiellement applicable aux bateaux-citernes le régime prévu par le présent statut pour les bâtiments de navigation intérieure. »

OBSERVATION FINALE

L'existence de l'Office régulateur de la navigation intérieure (ORNI) est essentiellement temporaire. Il appartient au Roi, en application de l'article 9 de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944, de le dissoudre à la date qu'il fixe et le rapport au Régent précédant les arrêtés-lois du 12 décembre 1944 créant un « Office régulateur de la navigation intérieure » et un « Groupement belge du remorquage » note à cet égard :

« L'activité de l'ORNI et du GBR sera essentiellement temporaire : elle n'a de justification, du moins dans la forme envisagée actuellement, que par suite des circonstances exceptionnelles dans lesquelles le pays se trouve. Dès que ces circonstances auront cessé d'exister, il conviendra de dissoudre ces organismes. Il incombera à ce moment au pouvoir législatif d'examiner si la continuation d'une réglementation dans le domaine de la navigation intérieure est nécessaire. »

L'on peut se demander si les circonstances exceptionnelles qui ont motivé la création de l'ORNI n'ont pas disparu et si, à l'heure actuelle, cet Office ne répond pas à d'autres besoins.

S'il en est ainsi, il s'indiquerait que le législateur soit invité à modifier le statut de l'ORNI aux fins de préciser les missions nouvelles de cet organisme et d'en supprimer le caractère temporaire.

**

De kamer was samengesteld uit :

De heren : J. MASQUELIN, voorzitter,

H. ROUSSEAU en Ch. HUBERLANT, staatsraden,

R. PIRSON en C. DESCHAMPS, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Mevrouw : J. TRUYENS, griffier.

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

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

De Griffier,
J. TRUYENS.

De Voorzitter,
J. MASQUELIN.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. MASQUELIN, président,

H. ROUSSEAU et Ch. HUBERLANT, conseillers d'Etat,

R. PIRSON et C. DESCHAMPS, assesseurs de la section de législation,

Madame : J. TRUYENS, greffier.

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

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

Le Greffier,
J. TRUYENS.

Le Président,
J. MASQUELIN.