

BELGISCHE SENAAAT**SENAT DE BELGIQUE****BUITENGEWONE ZITTING 1979****SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1979**

2 MEI 1979

2 MAI 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

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. UITGEBRACHT DOOR DE HEER VAN HERREWEGHE

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS ET DES P.T.T. PAR M. VAN HERREWEGHE

INLEIDING

DOOR DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN

EXPOSE INTRODUCTIF

DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS

Het ontwerp van wet dat ik de eer heb u voor te leggen, heeft een dubbel doel :

Le projet de loi que j'ai l'honneur de vous soumettre a un double objet :

1. Nauwkeurig omschrijven dat overeenkomstig de bedoeling van de wetgever van 1944 en de dagelijkse praktijk sedert die tijd de DRB niet alleen bevoegd is om de bevrachtingen per reis en de verhuring op termijn van de binnenvaartuigen te regelen maar ook de bevrachting om te liggen.

1. Préciser que, conformément à l'intention du législateur de 1944 et à la pratique constante depuis lors, l'ORNI est compétent, non seulement pour régler l'affrètement au voyage et à la location à temps de bâtiments de navigation intérieure, mais aussi l'affrètement en séjour de ces bâtiments.

Deze verduidelijking is nodig omdat een arrest van het Hof van Cassatie van 7 juni 1977 besliste dat deze bevrachtingen niet bedoeld zijn door de reglementering van de DRB, zodanig dat de hele economie van het systeem van de beurtrol in gevaar komt.

Cette interprétation est indispensable, car un arrêt de la Cour de Cassation en date du 7 juin 1977 a décidé que ces affrètements ne sont pas visés par la réglementation de l'ORNI, de sorte que toute l'économie du système du tour de rôle se trouve compromise.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Maes, voorzitter; Boey, Bogaerts, Férir, Gerits, E. Guillaume, F. Guillaume, Lacroix, Tilquin, Th. Toussaint, Vandennieuwenhuyzen, Vanderborght, Vernimmen en Van Herreweghe, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Kevers en Vergelyen.

R. A 11338

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

20 (B.Z. 1979) N° 1 : Ontwerp van wet.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Maes, président; Boey, Bogaerts, Férir, Gerits, E. Guillaume, F. Guillaume, Lacroix, Tilquin, Th. Toussaint, Vandennieuwenhuyzen, Vanderborght, Vernimmen et Van Herreweghe, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Kevers et Vergelyen.

R. A 11338

Voir :

Document du Sénat :

20 (S.E. 1979) N° 1 : Projet de loi.

2. De mogelijkheid openen om de tankschepen geheel of gedeeltelijk aan de reglementering van de DRB te onderwerpen.

De economische stagnatie, samen met de oliecrisis, bedreigt deze scheepvaartondernemingen. Het lage niveau van de vrachtprijzen in deze sector, die vrij zijn, heeft voor gevolg dat de rendabiliteit van deze rederijen, die een niet onaanzienlijke werkgelegenheid vertegenwoordigen, op een zodanig laag peil gevallen is dat het bestaan zelf van deze ondernemingen in het gedrang komt.

Het wetsontwerp zal het treffen van dringende maatregelen toelaten, zoals de invoering van minimumvrachtprijzen voor het vervoer per tankschip. Er kan worden aangestipt dat het alleszins niet in de bedoeling ligt van de Regering om ook een beurtrol in te voeren voor de tankschepen.

Het invoeren van minimumvrachtprijzen en de controle erop is nochtans een dringende noodzaak en wordt gevraagd zowel door de rederijen als door de particuliere schippers. Er wordt in die sector gevaren aan prijzen die praktisch gelijk zijn aan 10 en 15 jaar terug, niettegenstaande de belangrijke stijging van de exploitatiekosten. Een poging om de vervoerprijs te laten mee evolueren met de kostprijs van de brandstof, via Economische Zaken, mislukte, zodat alleen een aanpassing van de reglementering van de DRB een oplossing kan brengen.

Ter informatie, volgt hieronder de evolutie van de samenstelling van de Belgische binnenvaarttankvloot (Belgische binnenscheepvaart-tankschepen voor het vervoer van vloeibare ladingen — situatie op 1 januari 1979) :

2. Créer la possibilité de soumettre les bateaux-citernes, entièrement ou partiellement, à la réglementation de l'ORNI.

La stagnation économique, jointe à la crise du pétrole, met ces entreprises de navigation en péril. Le niveau peu élevé des frets dans ce secteur où ils sont libres, a pour résultat que la rentabilité de ces armements, générateurs d'emploi dans une mesure non négligeable, est tombée à un niveau trop bas, menaçant leur existence même.

Le projet de loi permettra de prendre des mesures urgentes comme l'application d'un système de frets minimums aux transports par bateaux-citernes. Signalons qu'il n'entre nullement dans les intentions du Gouvernement d'établir également un tour de rôle pour les bateaux-citernes.

L'instauration de frets minimums et leur contrôle répondent cependant à une urgente nécessité et sont demandés à la fois par les armateurs et par les bateliers indépendants. L'on applique encore dans ce secteur des frets qui n'ont pas été adaptés depuis 10 ou 15 ans, malgré l'importante augmentation des coûts d'exploitation. Une tentative de faire fluctuer le prix du transport avec celui du carburant via les Affaires économiques a échoué, de sorte que seule une adaptation de la réglementation de l'ORNI peut apporter une solution.

Voici, à titre documentaire, un aperçu de l'évolution de la composition de la flotte belge de bateaux-citernes de navigation intérieure (bateaux-citernes belges de navigation intérieure pour le transport de cargaisons liquides — situation au 1^{er} janvier 1979) :

Jaar — Année	Koolwaterstoffen — Hydrocarbures					Niet-koolwaterstoffen — Autres cargaisons					Totalen — Totaux	
	Sleepschepen — Remorqueurs		Motorschepen — Bateaux à moteur			Sleepschepen — Remorqueurs		Motorschepen — Bateaux à moteur				
	aantal — nombre	tonnage — tonnage	aantal — nombre	tonnage — tonnage	PK — CV	aantal — nombre	tonnage — tonnage	aantal — nombre	tonnage — tonnage	PK — CV	aantal — nombre	tonnage — tonnage
1965	14	10 101	333	141 907	72 304	1	862	46	14 335	6 720	394	167 205
1970	16	11 929	352	168 560	87 261	1	862	45	14 241	6 706	414	195 592
1975	7	6 953	334	224 235	118 690	2	2 194	53	20 106	11 241	396	253 488
1976	7	6 953	319	220 991	118 777	2	2 194	53	20 678	11 464	381	250 816
1977	8	7 365	328	231 675	124 837	2	2 194	52	19 736	10 924	390	260 970
1978	8	7 365	320	226 931	122 977	2	2 194	54	21 075	11 504	384	257 565
1979	9	8 777	319	226 880	124 968	1	454	49	17 183	8 904	378	253 294

BESPREKING

Zeer bondig samengevat, kan de bespreking als volgt weergegeven worden :

1. Een lid onderstreept dat de DRB tot nog toe altijd zijn tijdelijk karakter heeft behouden en vraagt zich af waarom deze gelegenheid niet werd aangegrepen om aan de Dienst een definitief statuut te geven. Onder verwijzing naar de memorie van toelichting, merkt de Minister op dat op dit ogenblik in het raam van de EEG breedvoerig wordt onderhandeld over de harmonisatie van de binnenvaartregeling en dat daarom beter gewacht wordt totdat de Europese standpunten nader zullen zijn afgelijnd.

2. Op verzoek van een lid, bevestigt de Minister dat dit ontwerp tot doel heeft, wat de tankschepen betreft, minimumvrachtprijzen in te voeren en de controle daarop mogelijk te maken. Wat een eventuele beurtrol voor tankschepen betreft, merkt de Minister op dat men er in de betrokken kringen over eens is dat deze in de praktijk onuitvoerbaar zou zijn.

3. In antwoord op een vraag hoe de beroepsorganisaties zijn ingesteld ten opzichte van dit wetsontwerp, antwoordt de Minister dat het niet alleen op hun verzoek is dat het ontwerp werd ingediend, maar dat ze ook inhoudelijk akkoord gaan.

Hierop worden de artikelen evenals het geheel van het ontwerp, eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 12 aanwezige leden.

De Verslaggever,
M. VAN HERREWEGHE.

De Voorzitter,
R. MAES.

DISCUSSION

La discussion peut s'analyser très brièvement comme suit :

1. Un membre souligne que l'ORNI a toujours conservé jusqu'à présent son caractère temporaire et il se demande pourquoi l'on n'a pas saisi la présente occasion pour doter cet Office d'un statut définitif. Se référant à l'exposé des motifs, le Ministre fait observer que de larges négociations sont actuellement en cours dans le cadre de la CEE sur l'harmonisation de la réglementation de la navigation intérieure et qu'il est dès lors préférable d'attendre que les points de vue européens aient été précisés.

2. A la demande d'un membre, le Ministre confirme que le projet vise, en ce qui concerne les bateaux-citernes, à instaurer des frets minimums et à permettre le contrôle de ceux-ci. Quant à l'instauration éventuelle d'un tour de rôle pour les bateaux-citernes, le Ministre note que les milieux intéressés s'accordent à estimer qu'elle serait irréalisable dans la pratique.

3. La question ayant été posée de savoir comment les organisations professionnelles ont accueilli le projet de loi, le Ministre répond que non seulement celui-ci a été déposé à leur demande, mais qu'en outre elles en approuvent le contenu.

Sur ce, les articles et l'ensemble du projet ont été adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 12 membres présents.

Le Rapporteur,
M. VAN HERREWEGHE.

Le Président,
R. MAES.