

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 23 DÉCEMBRE 1927

Projet de Loi instituant un Office de Navigation.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

La Commission nationale des grands travaux a recommandé la réfection des canaux de la Campine et le creusement d'un canal direct Liège-Anvers pour remédier aux défauts des voies navigables reliant la vallée de la Meuse à Anvers; elle a proposé qu'en attendant l'achèvement des travaux recommandés, la situation soit immédiatement améliorée par l'institution d'un organisme chargé d'exploiter rationnellement la navigation.

Lorsque le mouvement des bateaux sur une voie navigable est normal, il suffit que l'Etat assure l'entretien, fasse respecter un règlement de police et perçoive un droit de navigation. Lorsque le mouvement des bateaux devient intense, comme sur le canal Liège-Anvers, des mesures spéciales doivent être prises pour éviter les encombrements qui arrêtent la navigation et causent de grands préjudices à la batellerie.

Il faut organiser le mouvement et le stationnement des bateaux, il faut accélérer les manœuvres aux écluses, notamment au moyen d'un outillage perfectionné, il faut exploiter les ports, parer aux moindres accidents pour écarter toute cause d'arrêt, même momentanée de la navigation, prendre immédiatement les mesures qui doivent rétablir

la circulation lorsque des encombrements se sont produits; il faut organiser la traction et le pilotage en certains endroits, en un mot, il faut exploiter la voie navigable comme on exploite une ligne ferrée en laissant cependant au batelier une liberté compatible avec les nécessités de la navigation.

Un service de l'Etat ne peut pas assumer la charge d'une exploitation semblable de la navigation, car il ne peut avoir ni assez de souplesse ni assez de promptitude dans l'exécution.

D'autre part, l'Etat ne doit pas abandonner à un concessionnaire l'exploitation de ses voies navigables.

La solution du problème consiste à instituer l'Office de la navigation, c'est-à-dire un organisme d'intérêt public possédant la personnalité civile, jouissant d'une large autonomie et d'une grande liberté d'action.

Le personnel de l'Office serait constitué des fonctionnaires et agents de l'Etat qui assurent actuellement le service d'entretien des voies navigables à exploiter.

L'Office serait sous la haute direction et le contrôle du Ministre des Travaux publics.

Il serait géré par un conseil d'administration composé d'un nombre égal de fonctionnaires et de représentants des usagers de la voie navigable.

Au début, les seules voies navigables soumises à la gestion de l'Office seraient les canaux unissant Liège à Anvers avec leurs embranchements. Plus tard, le domaine de l'Office pourrait s'étendre à la Meuse, dans le bassin industriel de Liège. Si les résultats de la gestion de l'Office l'indiquaient, on pourrait enfin confier à cet organisme l'exploitation de toute la Meuse belge et même de la Sambre.

Les ressources de l'Office sont assurées en ordre principal par les péages, redevances et produits divers. Comme

ces ressources seront insuffisantes, au début tout au moins, à cause des installations à faire de l'équipement des écluses, etc., il faudra y suppléer par des avances de l'Etat. L'excédent des recettes permettra à l'Office de rembourser très rapidement l'Etat.

Le Ministre des Travaux publics,
H. BAELS.

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 23^e DECEMBER 1927

Wetsontwerp tot oprichting van een Dienst der Scheepvaart.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De Nationale Commissie voor Grootte werken heeft het herstellen der Kempische kanalen en het graven van een rechtstreeksch kanaal Luik-Antwerpen aanbevolen, ten einde de gebreken van de waterwegen, die het Maasdal met Antwerpen verbinden, te verhelpen; ze heeft voorgesteld dat, in afwachting dat de aangeprezen werken voltooid zijn, de toestand onmiddellijk verbeterd zou worden door het instellen van een organisme, belast met de rationeele exploitatie van de scheepvaart.

Wanneer het scheepvaartverkeer op een waterweg normaal is, volstaat het dat de Staat in het onderhoud voorziet, een reglement van politie doet naleven en een scheepvaartrecht heft. Waar het scheepvaartverkeer echter druk wordt, zooals op het kanaal Luik-Antwerpen, moeten bijzondere maatregelen getroffen worden, ten einde versperringen te voorkomen, waardoor de scheepvaart stopgezet en aan de schipperij groot nadeel berokkend wordt.

Men moet het varen en het stilliggen der schepen regelen, men moet de sluisbedieningen sneller doen plaats hebben, namelijk door middel van een verbeterde uitrusting, men moet de havens exploiteeren, de geringste ongevallen

voorkomen ten einde iedere, zelfs tijdelijke, oorzaak van stopzetting der scheepvaart uit te schakelen, onmiddellijk de noodige maatregelen treffen om het verkeer te herstellen, wanneer versperringen zich voorgedaan hebben; men moet den sleep en loodsdiens op sommige plaatsen inrichten, met één woord, men moet den scheepvaartweg exploiteeren zooals men een spoorlijn exploiteert, terwijl nochtans aan den schipper een vrijheid gelaten wordt, welke vereenigbaar is met de noodwendigheden der scheepvaart.

Een Staatsdienst kan den last van een dergelijke exploitatie der scheepvaart niet op zich nemen, want hij kan noch de noodige lenigheid noch de noodige snelheid in de uitvoering bezitten.

Anderdeels, moet de Staat de exploitatie zijner scheepvaartwegen niet aan een concessiehouder overlaten.

De oplossing van het vraagstuk bestaat in het oprichten van een Dienst der Scheepvaart, dat is een inrichting van openbaar nut, die de rechtspersoonlijkheid bezit, een ruime zelfstandigheid en een groote vrijheid van beweging geniet.

Het personeel van den Dienst zou bestaan uit de ambtenaren en beambten van den Staat; die thans den dienst van het onderhoud der te exploiteeren scheepvaartwegen waarnemen.

De Dienst zou onder de hooge leiding en het toezicht van den Minister van Openbare Werken staan.

Hij zou bestuurd worden door een Raad van Beheer, in gelijk aantal samengesteld uit ambtenaren en uit vertegenwoordigers van de gebruikers van den scheepvaartweg.

In het begin zouden alleen de kanalen tot verbinding van Luik met Antwerpen en hun vertakkingen onder het bestuur van den Dienst gesteld worden. Later zou de Dienst zich kunnen uitstrekken tot de Maas, in het nijverheidsbekken van Luik. Moesten de uitslagen van het bestuur van den Dienst in die richting wijzen, dan zou ten slotte aan die inrichting de exploitatie van de gansche

Belgische Maas en zelfs van de Samber kunnen toevertrouwd worden.

De inkomsten van den Dienst worden in hoofdzaak verkregen door de tollengelden, rechten en verscheidene middelen. Daar deze bronnen van inkomsten, althans in het begin onvoldoende zullen blijken, ten gevolge van de aan te brengen inrichtingen, van het uitrusten der sluizen, enz., zullen ze aangevuld moeten worden door voorschotten van den Staat. Met het batig saldo zal de Dienst zeer spoedig de noodige terugbetalingen kunnen doen aan den Staat.

De Minister van Openbare Werken,
H. BAEELS.

(ANNEXE AU N° 39)

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION 1927-1928

Projet de Loi instituant l'Office
de la Navigation.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Notre Ministre
des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit,
sera présenté en Notre nom aux Cham-
bres législatives par Notre Ministre des
Travaux publics.

ARTICLE PREMIER.

Il est institué au Ministère des Travaux
publics, sous la dénomination d'Office
de la Navigation, un organisme chargé
de l'exploitation des voies navigables
qui sont déterminées par le Roi.

ART. 2.

L'Office de la Navigation est un
établissement public; il possède la per-
sonnalité civile; sa gestion est soumise
annuellement à la Cour des Comptes.

ART. 3.

Le Roi fait les règlements de la police
et de la sécurité des voies navigables

(BIJLAGE AAN N° 39.)

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1927-1928

Wetsontwerp tot oprichting van den Dienst
der Scheepvaart.

Albert,

KONING DER BELGEN,

*Aan allen, tegenwoordigen en toeko-
menden, HEIL !*

Op voorstel van Onzen Minister van
Openbare Werken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BE-
SLUITEN :

Het wetsontwerp, waarvan de inhoud
volgt, zal in Onzen Naam door Onzen
Minister van Openbare Werken aan de
Wetgevende Kamers voorgelegd worden.

EERSTE ARTIKEL.

Bij het Ministerie van Openbare Wer-
ken wordt, onder de benaming « Dienst
der Scheepvaart », een organisme opge-
richt, belast met de exploitatie der door
den Koning aangewezen bevaarbare
waterwegen.

ART. 2.

De Dienst der Scheepvaart is een
openbare instelling; hij bezit rechtsper-
soonlijkheid; het beheer ervan wordt
jaarlijks aan het Rekenhof onderworpen.

ART. 3.

De Koning maakt de reglementen op
betreffende de politie en de veiligheid

exploitées par l'Office. Il fixe le montant des droits de navigation, taxes, redevances.

ART. 4.

L'Office a pour mission :

a) La réglementation du mouvement et du stationnement des bateaux dans le cadre des prescriptions des règlements en vigueur;

b) L'entretien, la réparation, la manœuvre et l'outillage des écluses;

c) La création, l'amélioration, l'aménagement et l'outillage des ports, ainsi que la réglementation de leur usage;

d) L'entretien, l'aménagement et l'outillage des berges, quais et chemins de halage;

e) Les dragages nécessaires pour l'entretien de la profondeur;

f) L'organisation de la traction et du pilotage;

g) L'administration des biens domaniaux dépendant de la voie navigable, l'entretien et l'exploitation des plantations;

h) La manutention des eaux et le service des irrigations, conformément aux instructions du Ministre des Travaux publics;

i) La perception des péages, droits de navigation et autres redevances pour l'usage de la voie navigable, de son outillage et de ses dépendances;

j) Toutes autres opérations analogues qui pourraient être confiées à l'Office de la navigation par arrêté royal.

ART. 5.

L'Office est géré par un Conseil d'administration composé de 11 membres nommés par le Roi, dont un président, 5 délégués du Gouvernement et 4 représentants des usagers des voies navigables et un du personnel de l'Office. Les usagers des voies navigables et le

der door den Dienst geëxploiteerde waterwegen. Hij stelt het bedrag der te heffen scheepvaartrechten, taxes en belastingen vast.

ART. 4.

De Dienst heeft in zijne bevoegdheid :

a) Het regelen van de vaart en van het stilliggen der vaartuigen binnen de grenzen der van kracht zijnde voorschriften;

b) Het onderhoud, herstellen, bedienen en uitrusten der sluizen;

c) Het aanleggen, verbeteren, inrichten en bewerktuigen der havens, alsmede het regelen van het gebruik daarvan;

d) Het onderhoud, inrichten en bewerktuigen van oevers, kaaïen en jaagpaden;

e) De noodige baggerwerken voor de instandhouding der diepten;

f) Het inrichten van den sleep- en loodsdienst;

g) Het beheer der bij den scheepvaartweg hoorende domeingoederen, het onderhoud en de exploitatie der beplantingen;

h) Het op peil houden van de waterwegen en den dienst der bevoeiïngen, overeenkomstig de voorschriften van den Minister van Openbare Werken;

i) Het innen van tolgeden, scheepvaart- en andere rechten wegens gebruik van den waterweg, van zijn bewerktuiging en van zijn aanhoorigheden;

j) Alle andere soortgelijke werkzaamheden, die bij Koninklijk besluit aan den Dienst der Scheepvaart zouden kunnen opgedragen worden.

ART. 5.

De Dienst wordt bestuurd door een Raad van Beheer, samengesteld uit 11 leden, die door den Koning benoemd worden en waaronder een voorzitter, 5 afgevaardigden van de Regeering, 4 vertegenwoordigers van de gebruikers der scheepvaartwegen en één van het

personnel de l'Office présentent une liste double de candidats.

ART. 6.

Les délibérations du Conseil d'administration seront soumises à l'approbation du Ministre et seront exécutoires si, dans le délai de vingt jours à dater de leur réception, il n'est intervenu de décision contraire.

En cas d'urgence, le Ministre peut viser une décision pour exécution immédiate.

Le Ministre peut annuler les décisions du Conseil d'administration qui sont contraires à l'intérêt général ou sortent de ses attributions.

ART. 7.

Les recettes de l'Office sont :

a) Les droits de navigation ainsi que les taxes, les redevances et les produits divers;

b) Les subventions des pouvoirs publics, de collectivités ou de particuliers.

Les excédents annuels des recettes sur les dépenses de l'Office sont versés au Trésor après constitution d'un fonds de réserves dont le montant est fixé par le Ministre des Travaux publics, le Conseil d'administration entendu.

Donné à Bruxelles, le 23 décembre 1927.

personeel van den Dienst. De gebruikers van de scheepvaartwegen en het personeel van den Dienst leggen een dubbele kandidatenlijst voor.

ART. 6.

De beslissingen van den Raad van beheer worden aan de goedkeuring van den Minister onderworpen en zullen uitvoerbaar zijn, indien, binnen een termijn van twintig dagen na ontvangst derzelve, geen tegenstrijdige beslissing genomen wordt.

In dringende gevallen, kan de Minister een beslissing voor onmiddellijke uitvoering viseeren.

Beslissingen van den Raad van beheer, die strijdig zijn met het algemeen belang of de bevoegdheid van den Raad te buiten gaan, kunnen door den Minister vernietigd worden.

ART. 7.

De ontvangsten van den Dienst zijn :

a) De scheepvaartrechten, alsmede de taxes, belastingen en verscheidene middelen;

b) De toelagen van openbare machten, van gemeenschappen of privaat personen.

Het jaarlijksch batig saldo van den Dienst wordt in de Schatkist gestort, na aanleg van een reservefonds, waarvan het bedrag vastgesteld wordt door den Minister van Openbare Werken, den Raad van beheer gehoord.

Gegeven te Brussel, den 23ⁿ December 1927.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

Van 's Konings wege :

De Minister van Openbare Werken,

H. BAELS.