

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1989-1990

9 FEBRUARI 1990

WETSONTWERP

**houdende aanpassing van de
begroting van het Ministerie van
Verkeerswezen van het
begrotingsjaar 1989 (12)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER
VAN ROMPAEY

DAMES EN HEREN,

De Commissie heeft het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen van het begrotingsjaar 1989 ter vergadering van 30 januari 1990 behandeld.

Dit wetsontwerp werd besproken in openbare commissievergadering.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Tomas.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Beerden, Bosmans (F.),
Desutter, Van Peel, Van
Rompaey.
P.S. HH. Harmegnies (M.),
Perdieu, Tomas, Vancrom-
bruggen, Walry.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Beckers, Gesquière.
P.V.V. HH. De Croo, Van Renter-
ghem, Vermeiren.
P.R.L. HH. Draps, Knoops.
P.S.C. HH. Lebrun, Léonard.
V.U. Mevr. Brepoels, H. Lau-
wers.
Ecolo/ H. Winkel.
Agalev

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Cauwenberghs,
Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck,
Van Looy.
HH. Denison, Dufour, Happart,
Henry, Janssens, Santkin.
Mevr. Duroi-Vanhelmont, HH. Van
der Sande, Van Steenkiste, Verhey-
den, N.
HH. Beysen, Devolder, Taelman,
Van Mechelen.
HH. Dubois, Nols, Olivier (L.).
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hian-
ce, Laurent.
HH. Candries, Gabriëls, Van
Grembergen.
HH. De Vlieghe, Van Dienderen.

Zie :

5 / 14 - 1042 - 89 / 90:

— N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

9 FÉVRIER 1990

PROJET DE LOI

**ajustant le budget du
Ministère des Communications
de l'année budgétaire
1989 (12)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR M.
VAN ROMPAEY

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission a examiné le projet de loi ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1989 lors de sa réunion du 30 janvier 1990.

Ce projet a été examiné en réunion publique de commission.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Tomas.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Beerden, Bosmans
(F.), Desutter, Van Peel,
Van Rompaey.
P.S. MM. Harmegnies (M.), Per-
dieu, Tomas, Vancrombrug-
gen, Walry.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Beckers, Gesquière.
P.V.V. MM. De Croo, Van Renter-
ghem, Vermeiren.
P.R.L. MM. Draps, Knoops.
P.S.C. MM. Lebrun, Léonard.
V.U. Mme Brepoels, M. Lauwers.
Ecolo/ M. Winkel.
Agalev

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Cauwenberghs,
Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck,
Van Looy.
MM. Denison, Dufour, Happart,
Henry, Janssens, Santkin.
Mme Duroi-Vanhelmont, MM. Van
der Sande, Van Steenkiste, Verhey-
den, N.
MM. Beysen, Devolder, Taelman,
Van Mechelen.
MM. Dubois, Nols, Olivier (L.).
Mme Corbisier-Hagon, MM. Hian-
ce, Laurent.
MM. Candries, Gabriëls, Van Grem-
bergen.
MM. De Vlieghe, Van Dienderen.

Voir :

5 / 14 - 1042 - 89 / 90:

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

1. — ALGEMENE BESPREKING

De heer De Croo herinnert eraan dat de NMBS, krachtens artikel 167 van de Programmawet van 30 december 1988 gemachtigd werd ten eigen bate de onroerende goederen te vervreemden die aan de Staat toebehoren en waarvan ze het genot heeft. Werd reeds bepaald hoe die maatregel moet worden uitgevoerd ?

De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen deelt mee dat de overeenkomst tussen de Maatschappij, de Minister van Financiën en de Minister van Verkeerswezen tot regeling van die uitvoeringswijze, ondertekend werd (de tekst van die overeenkomst gaat als bijlage I).

*
* *

De heer De Croo vraagt nadere gegevens over het probleem dat tussen de Staat en het Brusselse Gewest is gerezen over sommige lasten van het verleden die op de MIVB betrekking hebben.

De Minister bevestigt dat de MIVB voor eigen rekening heeft geïnvesteerd, wat evenwel niet tot vastleggingen op de begroting van Verkeerswezen heeft geleid. Het desbetreffende bedrag, met name 815 miljoen frank, is bijgevolg betaald maar moet nu worden teruggewonnen.

*
* *

De heer De Croo vraagt toelichting over de optrekking van het krediet dat bestemd is voor de vestiging van een walradarketen langs de Schelde en de Belgische kust, ten gevolge van het amendement dat de Regering daartoe ter plenaire vergadering van de Senaat heeft ingediend (cf. Stuk Senaat n° 795/4, blz. 2 en Handelingen van de vergadering van de Senaat van 20 december 1989).

Volgens *de Minister* heeft die vermeerdering niet tot doel een overschrijding van de vóór 1 januari 1989 aangegane verbintenissen te dekken, maar strekt ze tot een versnelde betaling van die vastleggingen zodat wordt voorkomen dat achterstallige interesten moeten worden betaald.

*
* *

De heer De Croo vraagt nadere uitleg over de organisatie van de zeevaartpolitie.

De Minister memoreert dat zowel de vloot als de bemanningen aan het Vlaamse Gewest zijn overgedragen. De politiefunctie is evenwel een nationale aangelegenheid gebleven. Tussen het Gewest en de Staat moest bijgevolg een overeenkomst worden gesloten luidens welke het Gewest zich ertoe verbindt de nodige vaartuigen en bemanningen ter beschikking van het Ministerie van Verkeerswezen te stellen, te

1. — DISCUSSION GENERALE

M. De Croo rappelle que l'article 167 de la loi-programme du 30 décembre 1988 a autorisé la SNCB à aliéner à son profit les biens immeubles appartenant à l'Etat et dont elle a la jouissance. Les modalités d'exécution de cette disposition ont-elles déjà été déterminées ?

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, déclare que la Convention entre la Société, le Ministre des Finances et le Ministre des Communications, destinée à régler ces modalités d'exécution, a été signée. (Le texte de cette convention est repris à l'annexe I).

*
* *

M. De Croo demande des précisions sur le problème surgi entre l'Etat et la Région Bruxelloise à propos de certaines des charges du passé relatives à la STIB.

Le Ministre confirme que la STIB a effectué des investissements pour son compte propre, qui n'ont toutefois pas donné lieu à des engagements au budget des Communications. Le montant en cause, qui s'élève à 815 millions de francs, a donc été payé, mais doit maintenant faire l'objet d'une récupération.

*
* *

M. De Croo demande des précisions sur l'augmentation du crédit destiné à l'établissement le long de l'Escaut et de la côte belge d'une chaîne de radar et d'un système de télécommunications, à la suite de l'amendement à cet effet déposé en séance plénière du Sénat par le Gouvernement (cf. Doc. Sénat n° 795/4, p. 2 et Annales de la séance du Sénat du 20 décembre 1989).

Le Ministre déclare que cette augmentation vise à couvrir non pas un dépassement des engagements pris avant le 1^{er} janvier 1989, mais une accélération du paiement de ces engagements, afin d'éviter des débours destinés aux intérêts de retard.

*
* *

M. De Croo demande des précisions sur l'organisation de la police maritime.

Le Ministre rappelle que tant la flotte que les équipages ont été transférés à la Région flamande. La fonction de police est cependant restée nationale. Un accord a dès lors dû être trouvé entre la Région et l'Etat, aux termes duquel la Région s'engage à mettre à la disposition du Ministère des Communications les bâtiments et les équipages nécessaires, moyennant paiement d'indemnités. La signature formelle de la

gen betaling van een vergoeding. De daartoe uitgewerkte overeenkomst (waarvan het tekstontwerp als bijlage II gaat bij het verslag van de heer De Seranno – cf. Stuk Senaat n° 795/2, blz. 10 v.v.) is nog niet formeel ondertekend, maar de erin vervatte bepalingen worden sinds 1 januari 1990 toegepast.

*
* *

De heer De Croo wenst te weten hoe de Dienst voor regeling van de binnenscheepvaart (DRB) de taken zal uitvoeren die aan het Sloopfonds zijn toevertrouwd, zoals gemeld wordt in het verslag over de werkzaamheden van de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat (blz. 7).

De Minister antwoordt dat in feite anders tewerk zal worden gegaan.

Aanvankelijk — en zo staat het in het Senaatsverslag — was namelijk bepaald dat een koninklijk besluit zou worden genomen om de DRB ermee te belasten de aan het Sloopfonds toevertrouwde opdrachten uit te voeren, de voorwaarden te bepalen waaronder de bijdragen en slooppremies zijn verschuldigd en in een sociale wederaanpassingsvergoeding te voorzien. Een daartoe strekkend ontwerp van koninklijk besluit is aan de Raad van State voorgelegd. In zijn advies van 20 december 1989 (zie bijlage 2) heeft deze evenwel geoordeeld dat de Gewesten in de eerste plaats voor die aangelegenheid bevoegd zijn en haar bijgevolg moeten regelen.

Derhalve zullen de Gewestexecutieven drie parallelle besluiten uitvaardigen.

Op financieel vlak zijn de interesten van de lening met staatswaarborg die ten gunste van de DRB door de Minister van Verkeerswezen is aangegaan, alsmede de beheerskosten van de Dienst ten laste van de Gewesten.

De Belgische Staat blijft echter de enige gesprekspartner van de Europese Gemeenschap. De DRB blijft overigens onder het nationaal gezag werken. Het algemeen reglement over de vaarwegen en de regeling over het vervoer langs de binnenwateren zijn immers tot de nationale bevoegdheid blijven behoren, ook al is de bevoegdheid inzake steun aan de binnenscheepvaart geregionaliseerd.

*
* *

De heer De Croo vraagt aan welke instantie het overschot toekomt dat overblijft nadat België zijn bijdrage aan Eurocontrol heeft betaald; naar wie gaan de « en route »-heffingen ?

De Minister antwoordt dat de « en route-heffingen » aan de Staat worden gestort. Die regeling is immers gebaseerd op de recuperatie bij de gebruikers van de uitgaven voor luchtverkeerscontrole; de luchtverkeerscontrole blijft evenwel nationaal, zelfs wat de regionale luchthavens betreft. De enige taksen in verband

convention à cet effet (dont le projet de texte est repris à l'annexe II du rapport de M. De Seranno – cf. Doc. Sénat n° 795/2, pp. 10 s.s.) n'a pas encore eu lieu, mais ses dispositions sont appliquées depuis le 1^{er} janvier 1990.

*
* *

M. De Croo demande des précisions sur la manière dont s'effectuera l'exécution, par l'Office régulateur de la Navigation intérieure (ORNI), des missions confiées au Fonds de déchirage ainsi qu'annoncé dans le rapport sur les travaux de la Commission de l'Infrastructure du Sénat (p. 7).

Le Ministre répond qu'il sera en fait procédé différemment.

A l'origine — et ainsi que mentionné dans le rapport du Sénat — il avait en effet été prévu de prendre un arrêté royal pour charger l'O.R.N.I. d'exercer les missions confiées au Fonds de déchirage, fixer les conditions dans lesquelles les cotisations et les primes de déchirage sont dues et prévoir une indemnité de réinsertion sociale. Un projet d'arrêté royal à cet effet a été soumis au Conseil d'Etat. Dans l'avis rendu le 20 décembre 1989 (voir annexe 2), celui-ci a toutefois estimé que cette matière ressortit essentiellement à la compétence des Régions et qu'elle doit en conséquence être réglée par elles.

On procédera dès lors par trois arrêtés parallèles des Exécutifs régionaux.

Sur le plan financier, les intérêts de l'emprunt avec garantie de l'Etat contracté au bénéfice de l'O.R.N.I. par le Ministre des Communications seront à charge des Régions, ainsi que les frais de gestion de l'Office.

L'Etat belge restera toutefois le seul interlocuteur de la Communauté européenne. L'O.R.N.I. continue par ailleurs à fonctionner sous l'autorité nationale. Le règlement général sur les voies navigables et la réglementation sur le transport par voies d'eau intérieures sont en effet restés de la compétence nationale, même si la compétence en matière d'aide à la navigation intérieure a été régionalisée.

*
* *

M. De Croo demande quel Pouvoir bénéficie du boni qui reste après paiement de la contribution de la Belgique à Eurocontrol ; à qui vont les redevances de route ?

Le Ministre répond que les redevances de routes sont versées à l'Etat. Le système des redevances de route est en effet basé sur la récupération auprès des usagers des dépenses relatives au contrôle aérien ; or, le contrôle aérien reste national, même en ce qui concerne les aéroports régionaux. Les seules taxes

met het luchtverkeer die voortaan aan de Gewesten ten goede komen zijn specifieke landingstaksen met betrekking tot de regionale luchthavens.

II. — STEMMINGEN

De wetstabel, de artikelen 1 tot 5 alsmede het gehele ontwerp worden achtereenvolgens met 11 tegen 2 stemmen aangenomen.

De Rapporteur,

H. VAN ROMPAEY

De Voorzitter

E. TOMAS

relatives au trafic aérien qui bénéficient dorénavant aux Régions sont des taxes d'atterrissage spécifiques, en ce qui concerne les aéroports régionaux.

II. — VOTES

Le tableau de la loi, les articles 1^{er} à 5 ainsi que l'ensemble sont successivement adoptés par 11 voix contre 2.

Le Rapporteur,

H. VAN ROMPAEY

Le Président,

E. TOMAS

BIJLAGE I

**OVEREENKOMST TUSSEN DE BELGISCHE
STAAT EN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ
DER BELGISCHE SPOORWEGEN**

Tussen : de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de heer Jean-Luc Dehaene, Vice-Eerste Minister, Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen en de heer Philippe Maystadt, Minister van Financiën,
en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), vertegenwoordigd door de heer Etienne Schouppe, Directeur-generaal,

werd het volgende uiteengezet en overeengekomen.

Inleidende uiteenzetting

De NMBS werd opgericht bij de wet van 23 juli 1926 (*Belgisch Staatsblad* van 24 juli 1926). Haar nieuwe statuten werden vastgesteld bij koninklijk besluit van 21 maart 1961 (*Belgisch Staatsblad* van 25 maart 1961) en gewijzigd bij koninklijke besluiten van 11 november 1967 (*Belgisch Staatsblad* van 14 november 1967), 3 juli 1980 (*Belgisch Staatsblad* van 18 juli 1980), 30 maart 1981 (*Belgisch Staatsblad* van 9 mei 1981) en 6 november 1987 (*Belgisch Staatsblad* van 14 november 1987).

De Regering verleende aan de NMBS het recht om gedurende 75 jaar, vanaf 1 augustus 1926, het net van de Staatsspoorwegen te exploiteren.

De bestemming van de opbrengst van de tegelmaking van de onroerende goederen waarvan de Staat aan de NMBS het genot verleend heeft bij de oprichting van deze laatste en die opgehouden hebben of zullen ophouden noodzakelijk te zijn voor de exploitatie van de spoorweg, was het voorwerp van een overeenkomst van 31 januari 1927, gewijzigd door de overeenkomst van 29 augustus 1956.

Artikel 4 van de wet van 23 juli 1926 werd gewijzigd door artikel 167 van de programmawet van 30 december 1988 (*Belgisch Staatsblad* van 5 januari 1989), waarin onder meer bepaald wordt :

« De Staat gaat over tot de vervreemding van de onroerende goederen die de Maatschappij niet meer nodig acht voor haar activiteit. Wanneer zij er belang bij heeft, is de Maatschappij evenwel gemachtigd ten eigen bate, overeenkomstig de regels van het gemeen recht en zonder toepassing van de principes en formaliteiten vervat in de wet van 31 mei 1923 met betrekking tot de vervreemding van onroerende domeingoederen, de onroerende goederen die aan de Staat behoren en waarvan zij het genot heeft te vervreemden. De ambtenaren van de Administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, der Registratie en Domeinen zijn gemachtigd authenticiteit

ANNEXE I

**CONVENTION ENTRE L'ETAT BELGE
ET LA SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER BELGES**

Entre : l'Etat belge représenté par Monsieur Jean-Luc Dehaene, Vice-Premier Ministre, Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles et Monsieur Philippe Maystadt, Ministre des Finances,
et la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) représentée par Monsieur Etienne Schouppe, Directeur général,

il a été exposé et convenu ce qui suit.

Exposé préliminaire

La SNCB a été créée par la loi du 23 juillet 1926 (*Moniteur belge* du 24 juillet 1926). Ses nouveaux statuts ont été établis par arrêté royal du 21 mars 1961 (*Moniteur belge* du 25 mars 1961) et modifiés par arrêtés royaux des 11 novembre 1967 (*Moniteur belge* du 14 novembre 1967), 3 juillet 1980 (*Moniteur belge* du 18 juillet 1980), 30 mars 1981 (*Moniteur belge* du 9 mai 1981) et 6 novembre 1987 (*Moniteur belge* du 14 novembre 1987).

Le Gouvernement a fait apport à la SNCB du droit d'exploiter, pendant 75 ans à compter du 1^{er} août 1926, le réseau des chemins de fer de l'Etat.

L'affectation du prix à provenir des immeubles dont l'Etat a, lors de la création de la SNCB, apporté la jouissance à cette dernière et qui ont cessé ou cesseront d'être nécessaires à l'exploitation du chemin de fer, a fait l'objet d'une convention le 31 janvier 1927, modifiée par la convention du 29 août 1956.

L'article 4 de la loi du 23 juillet 1926 a été modifié par l'article 167 de la loi-programme du 30 décembre 1988 (*Moniteur belge* du 5 janvier 1989) disposant notamment :

« L'Etat procède à l'aliénation des biens immeubles que la Société ne juge plus nécessaires à son activité. Toutefois, lorsqu'elle le juge conforme à ses intérêts, la Société est autorisée à aliéner à son profit, selon les règles du droit commun et sans application des principes et formalités repris dans la loi du 31 mai 1923 relative à l'aliénation d'immeubles domaniaux, les biens immeubles appartenant à l'Etat et dont elle a la jouissance. Les fonctionnaires de l'Administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'Enregistrement et des Domaines sont habilités à recevoir ces actes dans la forme authentique. L'octroi d'autres droits réels sur ces biens est soumis aux mêmes règles. Les modalités

te verlenen aan deze akten. Het toekennen van andere zakelijke rechten op deze goederen is aan dezelfde regels onderworpen. De uitvoeringsmodaliteiten van deze beschikking zullen het voorwerp uitmaken van een tussen de Maatschappij, de Minister van Financiën en de Minister van Verkeerswezen af te sluiten overeenkomst.

De opbrengst van alle onroerende vervreemdingen komt toe aan de Maatschappij ».

Bij toepassing van deze nieuwe beschikkingen komen de voormelde partijen overeen wat volgt :

Artikel 1

De onroerende goederen die tot het domein van de spoorweg behoren, en die opgehouden hebben of zullen ophouden noodzakelijk te zijn voor de spoorweg-exploitatie, zullen te gelde gemaakt worden door de Staat, door tussenkomst van de Administratie van de BTW, der Registratie en Domeinen, in de vormen van de gewone domeinverkopingen.

Onder spoorwegdomein verstaat men de onroerende goederen die de Staat bij de NMBS heeft ingebracht bij haar oprichting, en die welke later worden verworven door de NMBS zelf of door het Ministerie van Verkeerswezen om ter beschikking van de NMBS gesteld te worden.

Art. 2

De overgave aan de Administratie van de BTW, der Registratie en Domeinen, met het oog op verkoop of toekenning van een zakelijk recht, wordt vastgesteld door een proces-verbaal dat gezamenlijk wordt opgesteld tussen een ambtenaar van het bevoegd Aankoopcomité en een vertegenwoordiger van de NMBS.

Het proces-verbaal bevat de volledige omschrijving van het goed dat wordt overgegeven en met name de aanduiding van de aard van het goed, van de juiste oppervlakte ervan, van de sectie en het nummer bij het kadaster, van de eigendomstitels, van de eigenaars van de aangrenzende percelen, van de toegangswegen tot het overgegeven goed, van de bestemming vóór de overgave, van het eventueel bestaan van een recht op wederafstand, van de inlichtingen over de bezetting van het goed, van de eventuele gegadigden, van de bestemming van de opbrengst van de verkoop (rekeningnummer) en van alle andere omstandigheden die de verkoopwaarde of de geschiktheidswaarde van het goed kunnen beïnvloeden. Desnoods worden in het proces-verbaal de door de NMBS geëiste minimum-verkoopvoorwaarden — in het bijzonder de prijs — vermeld.

Vóór de buitengebruikstelling of de overgave kan de NMBS een raming vragen aan het bevoegd Aankoopcomité. De raming moet binnen de 3 maanden aan de NMBS worden meegedeeld, voor zover alle elementen die deze raming kunnen beïnvloeden, gekend zijn. Ze moet vertrouwelijk blijven.

d'exécution de cette disposition feront l'objet d'une convention entre la Société, le Ministre des Finances et le Ministre des Communications.

Le produit de la réalisation de tout immeuble revient à la Société ».

En application de ces nouvelles dispositions, les parties désignées ci-avant conviennent ce qui suit :

Article 1^{er}

Les immeubles faisant partie du domaine du chemin de fer, qui ont cessé ou cesseront d'être nécessaires à l'exploitation ferroviaire, seront réalisés par l'Etat, à l'intervention de l'Administration de la TVA, de l'Enregistrement et des Domaines, dans les formes des ventes domaniales ordinaires.

Par domaine du chemin de fer, on entend les immeubles que l'Etat a apportés à la SNCB lors de sa création, et ceux acquis postérieurement par la SNCB elle-même ou par le Ministère des Communications pour être mis à la disposition de celle-ci.

Art. 2

La remise à l'Administration de la TVA, de l'Enregistrement et des Domaines, aux fins de vente ou en vue de l'octroi d'un droit réel, est constatée par un procès-verbal dressé contradictoirement entre un fonctionnaire du Comité d'acquisition compétent et un représentant de la SNCB.

Le procès-verbal contient la désignation complète du bien qui fait l'objet de la remise et notamment l'indication de la nature du bien, de sa superficie exacte, de la section et du numéro du cadastre, des titres de propriété, des propriétaires des parcelles contiguës, des voies de communication donnant accès au bien remis, de l'affectation avant la remise, de l'existence éventuelle d'un droit de rétrocession, des renseignements concernant l'occupation du bien, des amateurs éventuels, de la destination du produit de la vente (numéro de compte) et toutes les autres circonstances susceptibles d'influencer la valeur vénale ou de convenance du bien. S'il échet, les conditions minimales de vente — spécialement le prix — exigées par la SNCB sont mentionnées dans le procès-verbal.

La SNCB peut demander préalablement à la désaffectation ou à la remise une estimation au Comité d'acquisition compétent. L'estimation doit être communiquée à la SNCB dans les 3 mois pour autant que tous les éléments susceptibles d'influencer cette estimation soient connus. Elle doit rester confidentielle.

Art. 3

Wanneer ze er belang bij heeft, is de NMBS evenwel gemachtigd ten eigen bate, overeenkomstig de regels van het gemeen recht en zonder toepassing van de principes en formaliteiten vervat in de wet van 31 mei 1923 met betrekking tot de vervreemding van onroerende domeingoederen, de onroerende goederen te vervreemden die aan de Staat behoren en waarvan zij het genot heeft. De ambtenaren van de Administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, der Registratie en Domeinen zijn gemachtigd authenticiteit te verlenen aan deze akten. Het toekennen van andere zakelijke rechten op deze goederen is aan dezelfde regels onderworpen.

Art. 4

Wanneer de NMBS ervoor kiest van de in artikel 3 vermelde mogelijkheid gebruik te maken, zal er als volgt tewerkgegaan worden.

De NMBS vraagt vooraf een raming aan het bevoegde Aankoopcomité. Bij die aanvraag vermeldt de NMBS alle elementen die deze raming kunnen beïnvloeden en met name nauwkeurige aanduidingen over de eventueel voorziene bouwwerken. Als de NMBS dit vraagt, zal de raming haar binnen 30 dagen worden meegedeeld. Indien het onmogelijk is die termijn na te leven, wordt hij in gemeen overleg tussen de NMBS en het Aankoopcomité verlengd. De raming heeft een vertrouwelijk karakter.

Op verzoek van de NMBS neemt het Aankoopcomité aan de onderhandelingen deel om zijn raming te rechtvaardigen tegenover de medecontractant van de NMBS.

De NMBS bepaalt vrij de identiteit van de koper (of van de houder van andere zakelijke rechten) en de tegenprestatie die ze van hem eist, onverminderd de door de wet van 23 juli 1926 of door haar statuten voorgeschreven controles.

De NMBS zendt het ontwerp van voorlopig verkoopcontract (of van voorlopig contract voor toekenning van andere zakelijke rechten) aan het Aankoopcomité over. Dit ontwerp bevat alle clausules die in de authentieke akte moeten voorkomen, met inbegrip van de prijs (of de vergoeding) en de kosten. Het Aankoopcomité meldt de ontvangst ervan binnen acht dagen en deelt aan de NMBS zijn eventuele opmerkingen mee betreffende de wettelijkheid en/of de vorm van het ontwerp, en dit binnen een maand na de ontvangstmelding. Zodra die termijn verstreken is, wordt het ontwerp van voorlopig contract geacht geen commentaar op te roepen. Als de NMBS het niet eens kan zijn met de opmerkingen van het Aankoopcomité, zal er binnen de maand na de kennisgeving van dit meningsverschil een overleg worden georganiseerd. De NMBS mag het Aankoopcomité ook raadplegen vóór de opmaking van het ontwerp van voorlopig contract.

Art. 3

Toutefois, lorsqu'elle le juge conforme à ses intérêts, la SNCB est autorisée à aliéner à son profit, selon les règles du droit commun et sans application des principes et formalités repris dans la loi du 31 mai 1923 relative à l'aliénation d'immeubles domaniaux, les biens immeubles appartenant à l'Etat et dont elle a la jouissance. Les fonctionnaires de l'Administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'Enregistrement et des Domaines, sont habilités à recevoir ces actes dans la forme authentique. L'octroi d'autres droits réels sur ces biens est soumis aux mêmes règles.

Art. 4

Lorsque la SNCB choisit de recourir à la faculté prévue à l'article 3, il sera procédé comme suit.

La SNCB demandera préalablement une estimation au Comité d'acquisition compétent. Dans cette demande, la SNCB mentionnera tous les éléments susceptibles d'influencer cette estimation et notamment des indications précises au sujet des constructions éventuellement prévues. Lorsque la SNCB le demande, l'estimation lui sera communiquée dans les 30 jours. Si ce délai est impossible à respecter, il sera prolongé de commun accord entre la SNCB et le Comité d'acquisition. L'estimation a un caractère confidentiel.

A la demande de la SNCB, le Comité d'acquisition participera aux négociations afin de justifier son estimation vis-à-vis du cocontractant de la SNCB.

La SNCB déterminera librement l'identité de l'acheteur (ou du titulaire d'autres droits réels) et la contrepartie qu'elle en exige, sans préjudice des contrôles prévus par la loi du 23 juillet 1926 ou par ses statuts.

La SNCB communiquera le projet de compromis de vente (ou de constitution d'autres droits réels) au Comité d'acquisition. Ce projet reprendra toutes les clauses qui doivent figurer dans l'acte authentique en ce compris le prix (ou la redevance) et les charges. Le Comité d'acquisition accusera réception dans les huit jours et fera part à la SNCB de ses remarques éventuelles concernant la légalité et/ou la forme du projet dans le mois de l'accusé de réception. Passé ce délai, le projet de compromis sera réputé n'appeler aucune observation. Si la SNCB ne peut marquer son accord sur les remarques du Comité d'acquisition, une concertation sera organisée dans le mois suivant la notification de ce désaccord. La SNCB a également la faculté de consulter le Comité d'acquisition préalablement à l'établissement du projet de compromis.

De authentieke akte zal zo spoedig mogelijk verleend worden, en in ieder geval binnen 4 maanden, na de overzending van de definitieve onderhandse akte aan het Aankoopcomité en zodra dit laatste in het bezit is van alle nodige documenten.

De in artikel 3 beschreven procedure kan worden gevolgd voor onroerende goederen die reeds met het oog op verkoop werden overgegeven aan de Administratie van de BTW, der Registratie en Domeinen, voor zover er geen vast aanbod door het Aankoopcomité werd ontvangen en in het *Belgisch Staatsblad* werd gepubliceerd.

Art. 5

Wat ook de gekozen procedure is, de opbrengst van de tegeldemaking van die onroerende goederen of van de toekenning van zakelijke rechten wordt aan de NMBS overgedragen. De opbrengsten worden elke maand aan de NMBS gestort. De omstandige opgave van de ontvangsten zal haar bij het verstrijken van ieder semester worden meegedeeld.

Art. 6

De bezettingsvergoedingen die eventueel verschuldigd zijn voor de goederen welke aan de Administratie van de BTW, der Registratie en Domeinen werden overgegeven, komen aan de NMBS toe. Deze behoudt het genot en het beheer van de goederen, int de inkomsten en draagt de kosten ervan tot de tegeldemaking of de toekenning van een zakelijk recht. De tussenkomst van de Administratie van de BTW, der Registratie en Domeinen beperkt zich derhalve tot de handelingen die nodig zijn om de verkoop (of de toekenning van een zakelijk recht) tot stand te brengen, met uitsluiting van het beheer.

Art. 7

De onderhavige overeenkomst wijkt in niets af van die welke op 24 juni 1987 tussen de Belgische Staat en de NMBS werd gesloten, wat de terreinen betreft die beschikbaar zijn geworden ingevolge de aanpassingswerken aan de stations Oostende en Antwerpen-Noord.

Art. 8

De centrale Staat zal, zonder enigerlei vergoeding aan de NMBS te moeten betalen, beschikken over de bij de oprichting van deze laatste door hem ingebracht onroerende goederen, welke zouden opgehouden hebben voor de exploitatie van de spoorwegen noodzakelijk te zijn en welke hij zal nodig hebben voor het uitvoeren van door hem van openbaar nut geachte werken.

La passation de l'acte authentique interviendra le plus rapidement possible, et en tout cas dans les 4 mois, après la transmission de l'acte sous seing privé définitif au Comité d'acquisition et dès que celui-ci sera en possession de tous les documents nécessaires.

La procédure décrite à l'article 3 peut être suivie pour des immeubles déjà remis pour vente à l'Administration de la TVA, de l'enregistrement et des domaines pour autant qu'une offre ferme n'ait pas été reçue par le Comité d'acquisition et publiée au *Monsiteur belge*.

Art. 5

Quelle que soit la procédure choisie, le produit provenant de la réalisation de ces immeubles ou de la constitution de droits réels, sera remis à la SNCB. Les produits seront versés tous les mois à la SNCB. Le détail des recettes lui sera communiqué à l'expiration de chaque semestre.

Art. 6

Les indemnités d'occupation éventuellement dues pour les biens remis à l'Administration de la TVA, de l'enregistrement et des domaines reviennent à la SNCB. Celle-ci garde la jouissance et la gestion des biens, en touche les revenus et en supporte les charges jusqu'à la réalisation ou l'octroi d'un droit réel. L'intervention de l'Administration de la TVA, de l'enregistrement et des domaines est, pour lors, limitée aux diligences nécessaires pour parvenir à la vente (ou à l'octroi d'un droit réel), à l'exclusion de la gestion.

Art. 7

La présente convention n'apporte aucune dérogation à celle qui a été conclue le 24 juin 1937 entre l'Etat belge et la SNCB, en ce qui concerne les terrains devenus disponibles par suite de l'aménagement des gares d'Ostende et d'Anvers-Nord.

Art. 8

L'Etat central disposera sans devoir payer aucune indemnité à la SNCB, des immeubles apportés par lui lors de la création de celle-ci qui auraient cessé d'être nécessaires à l'exploitation des chemins de fer et dont il aura besoin pour l'exécution de travaux déclarés d'utilité publique à son égard.

De bezettingsvergoedingen die eventueel verschuldigd zijn voor de aan de Administratie van de BTW, der Registratie en Domeinen overgegeven goederen, komen aan de Staat toe vanaf de overgave voor verkoop, wanneer het gaat om door de Staat ingebrachte goederen die niet meer noodzakelijk zijn voor de exploitatie van de spoorweg en waarover de Centrale Staat kosteloos beschikt bij toepassing van het vorige lid.

Art. 9

Artikel 5 van de overeenkomst van 31 januari 1927, gewijzigd door de overeenkomst van 29 augustus 1956, wordt ingetrokken.

Opgemaakt te Brussel in drie exemplaren, op 21 november 1989.

Voor de NMBS,

E. SCHOUPPE
Directeur-Generaal

Voor de Belgische Staat,

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

Les indemnités d'occupation éventuellement dues pour les biens remis à l'Administration de la TVA, de l'enregistrement et des domaines reviennent à l'Etat à compter de la remise pour vente, lorsqu'il s'agit de biens apportés par l'Etat qui ne sont plus nécessaires à l'exploitation du chemin de fer et dont l'Etat central dispose gratuitement en application de l'alinéa précédent.

Art. 9

L'article 5 de la convention du 31 janvier 1927, modifié par la convention du 29 août 1956, est abrogé.

Fait à Bruxelles en trois exemplaires, le 21 novembre 1989.

Pour la SNCB,

E. SCHOUPPE
Directeur général

Pour l'Etat belge,

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

BIJLAGE II

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 18 december 1989 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende uitvoering van de Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart en van de Verordening (EEG) nr. 1102/89 van de Commissie van 27 april 1989 ter vaststelling van een aantal uitvoeringsbepalingen van Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad inzake de structurele sanering van de binnenvaart", heeft op 20 december 1989 het volgend advies gegeven :

ANNEXE II

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, le 18 décembre 1989, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal "portant exécution du Règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil du 27 avril 1989 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure et du Règlement (CEE) n° 1102/89 de la Commission du 27 avril 1989 fixant certaines mesures d'application du Règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure", a donné le 20 décembre 1989 l'avis suivant :

Het aan de Raad van State voorgelegde ontwerp van besluit strekt tot uitvoering van de verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen 28/4/1989, Nr. L. 116/25) en van de verordening (EEG) nr. 1102/89 van de Commissie van 27 april 1989 ter vaststelling van een aantal uitvoeringsbepalingen van de eerstgenoemde verordening (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen 28/4/1989, Nr. L. 116/30). De uit te voeren reglementering van de Gemeenschap kan kort worden samengevat als volgt. Voor de binnenschepen gebruikt voor het vervoer tussen twee of meer punten op de waterwegen van de Lid-Staten gelden maatregelen tot structurele sanering. Elke Lid-Staat moet in het kader van zijn nationale wetgeving en met zijn eigen administratieve middelen een sloopfonds oprichten dat wordt beheerd door de bevoegde autoriteiten van die Lid-Staat. Hij betreft zijn organisaties die de binnenvaart vertegenwoordigen bij dat beheer. Uit het fonds worden binnen de perken van de beschikbare financiële middelen uitkeringen gestort aan de eigenaars van schepen die deze laten slopen. Het fonds wordt gefinancierd door middel van gewone en speciale bijdragen die door de eigenaars van de schepen worden betaald. De Lid-Staten financieren het fonds dat op hun grondgebied is opgericht voor. Ze kunnen sociale maatregelen nemen ten gunste van de personen die de binnenvaart willen verlaten of naar een andere sector van het bedrijfsleven willen overgaan.

Om te voorkomen dat het effect van de gecoördineerde sloopactie wordt tenietgedaan door de gelijktijdige ingebruikneming van extra scheepsruimte worden er maatregelen genomen om die investeringen af te remmen. De Lid-Staten

moeten de maatregelen tot uitvoering van de bewuste reglementering vóór 1 januari 1990 vaststellen. Ze moeten er inzonderheid voor zorgen dat er permanent en doeltreffend op wordt toegezien dat de bedrijven hun verplichtingen nakomen en dat bij overtredingen de gepaste straffen worden opgelegd. Bij het ontworpen besluit wordt de Dienst voor Regeling der Binnenvaart belast met de opdrachten toevertrouwd aan het sloopfonds, worden de voorwaarden vastgesteld waaronder de gewone en speciale bijdragen en de sloopuitkeringen moeten worden betaald en wordt voorzien in een sociale wederaanpassingsvergoeding waarvoor de voorwaarden en straffen worden bepaald.

Luidens de aanhef zijn de Gewesten overeenkomstig de bepalingen van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, betrokken bij het opzetten van de reglementering. Uit de stukken die bij de adviesaanvraag gaan, blijkt dat dit besluit een van de maatregelen is tot uitvoering van een protocol tot regeling van de samenwerking tussen de Staat en de Gewesten met betrekking tot de sanering van de binnenvaart, dat door de contracterende partijen moet worden ondertekend.

Onmiddellijk rijst daarbij de vraag of de aangelegenheid wel tot de bevoegdheid van de Staat behoort en, zoals nu het geval is, kan worden geregeld bij koninklijk besluit. De Raad van State, afdeling wetgeving, is van mening dat de aangelegenheid hoofdzakelijk tot de bevoegdheid van de Gewesten behoort en dus daardoor moet worden geregeld. Hij steunt daarvoor op de volgende overwegingen.

Het voorontwerp van wet, dat de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen is geworden, bepaalde dat in

artikel 6, § 1, van die wet een "VIIbis" zou worden ingevoegd dat de Gewesten wat de openbare werken en het vervoer betreft inzonderheid bevoegd verklaarde "10° De koopvaardij, de zeevisserij en de binnenscheepvaart als economische sectoren, en de hiermee verband houdende specifieke hulp". Deze laatste bepaling is in de tekst van het ontwerp van wet geschrapt als gevolg van de opmerking van de Raad van State, afdeling wetgeving, volgens welke het nut van die bepaling niet bleek daar krachtens het nieuwe artikel 6, § 1, VI, "de bevoegdheid van het Gewest terzake van economisch beleid onder meer zal slaan op de steun aan ondernemingen, met inbegrip van de steun aan ondernemingen behorend tot de sectoren welke thans onder het nationaal beleid ressorteren ...". (Gedr. St. Kamer, buitengewone zitting 1988, ontwerp nr. 516/1, blz. 42). In de memorie van toelichting staat in dat verband : "Zoals de Raad van State opmerkt, is het evident dat de koopvaardij, de zeevisserij en de binnenscheepvaart als economische sectoren, en de hiermee verband houdende specifieke hulp, in het raam van de economische bevoegdheden, geregionaliseerd zijn, met inbegrip van de kredieten ingeschreven op de begroting van Verkeerswezen, meer bepaald de hulp voorzien door de wet van 1948 op het scheepskrediet (1)" (Gedr. St. Kamer, Buitengewone zitting 1988, ontwerp nr. 516/1, blz. 17).

Kort gezegd, de overdracht van bevoegdheden aan de Gewesten heeft betrekking op de regeling van de specifieke steun aan de sectoren van de koopvaardij, de zeevisserij en de binnenscheepvaart, maar de normerende en marktordenende bevoegdheid blijven nationaal (ibid.).

- (1) Het volledige opschrift van die wet luidt als volgt :
"wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en de vissersvloot en van de scheepsbouw, en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen".

In het verslag van de senaatscommissie voor de herziening van de Grondwet en hervorming der instellingen wordt de verdeling van de bevoegdheden inzake de binnenvaart tussen de Staat en de Gewesten ietwat uitdrukkelijker omschreven. Zo blijven het algemeen reglement op de bevaarbare waterwegen en het reglement op het vervoer via de binnenwateren, het bevrachten, de tarifiering en de exploitatie van de binnenschepen tot de nationale bevoegdheid behoren. In dat verband is gepreciseerd dat de Dienst voor Regeling der Binnenvaart verder onder nationaal gezag zal blijven functioneren maar dat men zou proberen om de Gewesten bij het beheer ervan te betrekken. Aan de andere kant wordt in het kader van de regionalisering van het sectorieel economisch beleid, de bevoegdheid inzake de steun aan de binnenscheepvaart met het oog op de sanering en de modernisering van de binnenschepen, aan de Gewesten overgedragen (Gedr. St. Senaat, buitengewone zitting 1988, verslag nr. 405/2, blz. 117 en 118)(1).

- (1) De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen J.-L. Dehaene had zich op de vergadering van vrijdag 29 juli 1988 van de Kamer van Volksvertegenwoordigers al in dezelfde zin uitgelaten : "Ook op het stuk van de binnenvaart blijft de marktorganisatie, meer bepaald ook de Dienst voor regeling van de binnenvaart nationaal, met mogelijkheid tot betrokkenheid van de Gewesten. Alles wat het bouwen van schepen betreft gaat naar de Gewesten, zowel voor de binnenvaart als voor de koopvaardij, omdat het hier om een economische sectoriële bevoegdheid gaat. Daarentegen blijft de organisatie van de koopvaardij, waartoe onder meer het koopvaardijplan en een aantal politionele en inspectiebevoegdheden behoren, op nationaal vlak" (Parlementaire Handelingen, Kamer, openbare vergadering van vrijdag 29 juli 1988, blz. 1426).

In zoverre het ontworpen besluit strekt tot uitvoering in de interne Belgische rechtsorde van de Gemeenschapsverordeningen nrs. 1101 en 1102/89 van 27 april 1989, die tot doel hebben om dankzij een op gemeenschapsniveau gecoördineerde sloopactie de overcapaciteit op korte termijn aanzienlijk te verminderen en aldus de structuren van de binnenvaart te saneren, valt het onder de bevoegdheid inzake de steun aan de binnenscheepvaart met het oog op de sanering en de modernisering van de binnenschepen, die in het kader van de regionalisering van het sectorieel economisch beleid aan de Gewesten is overgedragen. De Staat kan zulke maatregelen niet nemen zonder zijn bevoegdheid te buiten te gaan.

Le projet d'arrêté soumis au Conseil d'Etat tend à l'exécution du règlement (C.E.E.) n°1101/89 du Conseil du 27 avril 1989 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure (J.O.C.E. 28/4/1989, n° L. 116/25) et du règlement (C.E.E.) n° 1102/89 de la Commission du 27 avril 1989 fixant certaines mesures d'application du règlement cité en premier lieu (J.O.C.E. 28/4/1989, n° L. 116/30). La réglementation communautaire qu'il s'agit d'exécuter peut être brièvement résumée comme suit. Les bateaux de navigation intérieure affectés au transport entre deux ou plusieurs points sur les voies navigables des Etats membres sont soumis à des mesures d'assainissement structurel. Chacun des Etats membres concernés est tenu de créer, dans le cadre de sa législation nationale et avec ses moyens administratifs propres, un fonds de déchirage dont la gestion est assurée par les autorités compétentes de l'Etat membre concerné. Celui-ci associe à cette gestion ses organisations représentatives de la navigation intérieure. Le fonds verse, dans les limites des moyens financiers disponibles, des primes aux propriétaires de bateaux qui déchirent ceux-ci. Il est alimenté au moyen des cotisations - ordinaires et spéciales - versées par les propriétaires de bateaux. Les Etats membres préfinancent le fonds créé sur leur territoire. Ils peuvent prendre des mesures sociales au profit des personnes qui désirent quitter le secteur des transports par voie navigable ou se convertir dans un autre secteur d'activités.

En vue d'éviter que les effets de l'action de déchirage coordonnée soient annihilés par une mise en service simultanée d'une cale supplémentaire, des mesures sont prises qui visent à freiner ces investissements. Les mesures

que les Etats membres doivent prendre en vue de l'exécution de cette réglementation doivent être arrêtées avant le 1er juin 1990. Elles doivent notamment prévoir un contrôle permanent et efficace du respect, par les entreprises, de leurs obligations ainsi que des sanctions appropriées en cas d'infraction. L'arrêté en projet charge l'Office régulateur de la navigation intérieure d'exercer les missions confiées au fonds de déchirage, fixe les conditions dans lesquelles les cotisations - ordinaires et spéciales - et les primes de déchirage sont dues, prévoit une indemnité de réinsertion sociale dont il fixe les conditions et institue des sanctions.

Selon son préambule, les Régions ont été associées conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi du 8 août 1988, à l'élaboration de la réglementation. Des pièces qui accompagnent la demande d'avis, il appert que cet arrêté constitue une des mesures d'exécution d'un protocole d'accord réglant les différentes formes de collaboration entre l'Etat et les Régions pour la mise en oeuvre de l'assainissement structurel dans la navigation intérieure belge, soumis à la signature des parties contractantes.

D'emblée se pose la question de savoir si la matière ressortit effectivement à la compétence de l'Etat et peut être réglée, comme c'est le cas en l'espèce, par la voie d'un arrêté royal. Le Conseil d'Etat, section de législation, est d'avis que la matière ressortit essentiellement à la compétence des Régions et doit dès lors être réglée par elles. Il se fonde sur les considérations suivantes.

L'avant-projet de loi, devenu la loi du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, prévoyait l'insertion dans l'article 6, § 1er, de cette loi, d'un "VIIbis" qui, en ce qui concerne les travaux publics et le transport, déclarait les Régions compétentes, notamment, pour "10° La marine marchande, la pêche maritime et la navigation intérieure, en tant que secteurs d'activités économiques, et l'aide spécifique y afférente". Cette dernière disposition a été supprimée dans le texte du projet de loi à la suite de l'observation du Conseil d'Etat, section de législation, selon laquelle l'utilité de cette disposition n'apparaissait pas dès lors qu'en vertu de l'article 6, § 1er, VI nouveau "la compétence régionale en matière de politique économique portera, notamment, sur les aides aux entreprises, en ce compris les aides aux entreprises des secteurs relevant actuellement de la politique nationale ..." (Doc. parl., Chambre, session extraordinaire 1988, projet n° 516/1, p. 42). L'exposé des motifs note à cet égard : "Comme l'indique le Conseil d'Etat, il va de soi qu'à la marine marchande, la pêche maritime et la navigation intérieure, en tant que secteur d'activités économiques, et l'aide spécifique y afférente, sont régionalisées dans le cadre des compétences économiques, y compris les crédits inscrits au budget des communications, c'est-à-dire les aides prévues par la loi de 1948 sur le crédit maritime (1)" (Doc. parl., Chambre, session extraordinaire 1988, projet n° 516/1, p. 17).

(1) L'intitulé complet de cette loi est : "loi du 23 août 1948 tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et de la construction maritime et instituant à ces fins un Fonds de l'armement et des constructions maritimes".

Bref, le transfert aux Régions porte sur le régime d'aide spécifique aux secteurs de la marine marchande, de la pêche maritime et de la navigation intérieure, mais la compétence normative et celle de réglementer le marché demeurent nationales (ibid.).

Dans le rapport de la commission sénatoriale de la révision de la Constitution et des réformes des institutions, la répartition des compétences entre l'Etat et les Régions en matière de navigation intérieure a été quelque peu explicitée. Ainsi, restent de la compétence nationale, le règlement général sur les voies navigables et la réglementation sur le transport par voies d'eau intérieures, le chargement, la tarification et l'exploitation de bateaux intérieurs. A cet égard, il a été précisé que l'Office régulateur de la navigation intérieure continuerait à fonctionner sous l'autorité nationale, mais qu'on chercherait à associer les Régions à sa gestion. Par contre, est transférée aux Régions, dans le cadre de la régionalisation de la politique économique sectorielle, la compétence en matière d'aide à la navigation intérieure, en vue de l'assainissement et de la modernisation de la flotte intérieure (Doc. parl., Sénat, session extraordinaire 1988, rapport n° 405/2, pp. 117 et 118) (1). En tant qu'il vise à

- (1) Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles M. J.-L. Dehaene s'était déjà prononcé dans le même sens à la séance du vendredi 29 juillet 1988 de la Chambre des Représentants : "Ook op het stuk van de binnenvaart blijft de marktorganisatie, meer bepaald ook de Dienst voor regeling van de binnenvaart nationaal, met mogelijkheid tot betrokkenheid van de Gewesten. Alles wat het bouwen van schepen betreft gaat naar de Gewesten, zowel voor de binnenvaart als voor de koopvaardij, omdat het hier om een economische sectoriële bevoegdheid gaat. Daarentegen blijft de organisatie van de koopvaardij, waartoe onder meer het koopvaardijplan en een aantal politionele en inspectiebevoegdheden behoren, op nationaal vlak" (Ann. parl., Chambre, séance plénière du vendredi 29 juillet 1988, p. 1426).

assurer l'exécution, dans l'ordre juridique interne belge, des règlements communautaires n°s 1101 et 1102/89 du 27 avril 1989 qui ont pour objectif de réaliser à bref délai, grâce à une action de déchirage coordonnée sur le plan communautaire, une réduction substantielle des surcapacités et d'assainir ainsi les structures de la navigation intérieure, l'arrêté en projet ressortit à la compétence transférée aux Régions, dans le cadre de la régionalisation de la politique économique sectorielle, en matière d'aide à la navigation intérieure, en vue de l'assainissement et de la modernisation de la flotte intérieure. L'Etat ne peut, sans excéder sa compétence, prendre de telles mesures.

De kamer was samengesteld uit

Messieurs : P. FINCOEUR,
de Heren :

C.-L. CLOSSET,
R. ANDERSEN,

F. RIGAUX,

F. DELPEREE,

Monsieur : M. FAUCONIER,
de Heer :

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. TAPIE, voorzitter.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. FORTPIED, eerste auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

M. FAUCONIER.

La chambre était composée de

conseiller d'Etat, président,
staatsraad, voorzitter,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

assesseurs de la
section de législation,
assessoren van de
afdeling wetgeving,

greffier assumé,
toegevoegd griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE, président.

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

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

P. FINCOEUR.