ML.

L. 7057/1.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 4 mars 1960, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté ministériel "fixant les conditions dans lesquelles les bateaux affectés au transport de marchandises pour compte propre sont libérés de l'intervention des bureaux d'affrêtement à tour de rôle", a donné le 11 mars 1960 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 4e maart 1960 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van ministerieel besluit "tot vaststelling van de voorwaarden waaronder de schepen voor het vervoer van eigen goederen vrijgesteld zijn van de tussenkomst van beurtbevrachtingskantoren", heeft de 11e maart 1960 het volgend advies gegeven :

Le projet d'arrêté soumis à l'examen de la section de législation du Conseil d'Etat n'a de fondement légal que dans la mesure où l'arrêté-loi du 12 décembre 1944 créant un Office régulateur de la navigation intérieure peut encore être appliqué. Cet arrêté-loi n'est pas une disposition législative permanente : l'article 9 prévoit expressément que la mission de l'Office est temporaire.

Il résulte du rapport au Régent que l'existence de l'Office est liée à l'existence des conditions qui ont justifié sa création. Le même article 9 confie au Roi le soin d'exécuter cette disposition. En lui donnant le pouvoir de fixer la date à laquelle l'Office sera dissous, l'article 9 lui confie un certain pouvoir d'appréciation qui ne pourrait cependant aller jusqu'à prolonger la durée de l'Office après la disparition des circonstances auxquelles son existence est liée.

L'examen du maintien de ces circonstances de fait sort de la compétence de la section de législation.

Aux termes de l'article 7 de l'arrêté-loi, les règlements pris par le Ministre fixeront l'import des redevances dues par les diverses catégories d'intéressés en vue de couvrir les frais de gestion de l'Office. Le projet met à charge des titulaires des certificats de transport pour compte propre une "redevance" annuelle, proportionnelle au tonnage du bateau. Le caractère annuel

.../...

et proportionnel de l'assiette de la "redevance" montre que cette redevance ne couvre pas uniquement les frais de délivrance du certificat de transport pour compte propre. Cette disposition ne peut être admise qu'en interprétant l'article 7 de l'arrêté-loi comme permettant d'établir à charge des transporteurs des différentes catégories, de véritables taxes destinées à couvrir l'ensemble des dépenses de l'Office de régularisation de la navigation intérieure .

Vu le temps limité qui lui a été imparti, le Conseil d'Etat n'a pu se livrer à un examen approfondi de cette question. Il n'a pu examiner non plus si toutes les dispositions de l'arrêté ministériel sont compatibles avec le Traité instituant une Communauté économique européenne.

Il se borne, en ce qui concerne le texte, à faire les observations suivantes .

OBSERVATION GENERALE.

L'article 3 du projet subordonne l'octroi du certificat de transport pour compte propre à certaines conditions. Ce transport ne peut être effectué au moyen de bateaux acquis depuis l'entrée en vigueur du présent arrêté qu'à la condition qu'ils aient appartenu à des

Belges pendant les cinq années précédant la date d'acquisition; de même, s'il s'agit de bateaux de plus de 500 tonnes, construits depuis la date d'entrée en vigueur de l'arrêté, qu'à la condition de déchirer des bateaux totalisant un certain tonnage. Il est à remarquer qu'aucune disposition de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944 n'autorise le Ministre de subordonner à des conditions de fond la liberté de transporter pour compte propre.

De plus, il est certain que l'arrêté-loi n'a pu donner au Ministre le pouvoir d'imposer le déchirage de bateaux, puisque cet arrêté-loi était fondé sur un état de pénurie de moyens de transport par eau.

L'article 21 permet au titulaire d'un certificat de transport pour compte propre délivré par application de la réglementation antérieure d'obtenir soit un certificat du nouveau type, soit le renouvellement du certificat de l'ancien type, qui sera appelé à l'avenir "licence de transport pour compte propre". L'arrêté n'indique pas, sauf en ce qui concerne les articles 10 et 11, celles de ses dispositions qui seront applicables aux licences de transport pour compte propre.

\+

\+ \+

La remarque générale suivante doit être faite en ce qui concerne les subdivisions des articles.

La subdivision élémentaire d'un article se fait en 1°, 2°, 3°, ... et puis en a, b, c, etc... Ces subdivisions commencent par une minuscule.

Aussi aux articles 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12, 17, 21, les 1, 2, 3, etc... seront-ils remplacés par 1°, 2°, 3°, etc...

\+

\+ +

OBSERVATIONS PARTICULIERES.

A l'alinéa 1er du préambule, la virgule entre la date et l'intitulé doit être biffée.

A l'article 2, 3°, le texte allant des mots "Ces sociétés... " jusqu'au mot "Belgique" in fine fait partie de la subdivision b. La présentation doit être améliorée de manière à inclure ce texte dans le b.
Le texte néerlandais de l'avant-dernier alinéa, à la différence du texte français, n'impose pas la condition d'être domicilié en Belgique.

A l'article 5, 4°, le mot "attestant" devrait être remplacé par "établissant". D'autre part, cette subdivision doit se terminer par un point.

.../...

A l'article 10, § 1er, 2, il y a lieu d'omettre la virgule après le mot "remplacement".

La décision de retrait du certificat prévu par l'article 13 est prise par le Ministre des Communications après une procédure au cours de laquelle une commission créée, aux termes de l'article 15, "au Ministère des Communications",est appelée à donner son avis. Bien que la commission soit créée au Ministère des Communications,"tous les frais de fonctionnement sont à charge de l'Office de régularisation de la navigation intérieure". Il semble que l'intervention du Ministre des Communications soit prévue en sa qualité de chef de l'administration personnalisée qu'est l'Office. C'est pourquoi, les frais sont à charge de l'Office. Il y a donc lieu d'omettre la disposition qui prévoit que la commission est créée au Ministère des Communications.

Le début de l'article 14, § 1er, pourrait être rédigé de la manière suivante : "Le transporteur qui cesse d'utiliser un bateau ...".

A l'article 16, alinéa 2, le mot "membre" doit être remplacé par "chambre".

Il serait indiqué de prévoir la durée du mandat du président et des membres de la commission. D'autre part, le texte n'envisage pas la désignation d'un magistrat en qualité de président suppléant,alors que la commission ne peut délibérer que si le président est présent.

.../...

A l'article 19,in fine, le mot "Ministre" doit être remplacé par "Ministère".

La dernière phrase de l'article 21 fait partie de la subdivision 2. La présentation doit être améliorée de manière à inclure ce texte dans cette subdivision.

Aux articles 20 et 22, il y a lieu d'écrire "Office régulateur de la navigation intérieure" en toutes lettres, ou bien de désigner l'organisme par "l'Office" conformément à l'article 1er de l'arrêté-loi.

Dans le texte néerlandais de l'article 23, il y a lieu de remplacer le terme "ingetrokken" par "opgeheven".

L'article 25 doit être omis.

Het ontwerp-besluit dat voor onderzoek aan de afdeling wetgeving van de Raad van State is voorgelegd, heeft alleen rechtsgrond in zover de besluitwet van 12 december 1944, waarbij een Dienst voor regeling der binnenvaart wordt opgericht, nog mag worden toegepast. Deze besluitwet is geen blijvende wettelijke regeling : artikel 9 zegt uitdrukkelijk dat de "opdracht van de Dienst van tijdelijke aard is".

Uit het verslag aan de Regent blijkt, dat het bestaan van de Dienst verbonden is aan het voorhanden zijn van de omstandigheden die zijn oprichting hebben gewettigd. Hetzelfde artikel 9 draagt de Koning de zorg op, deze bepaling uit te voeren. Door hem te machtigen tot het vaststellen van de datum waarop de Dienst zal worden ontbonden, kent artikel 9 hem een bepaalde beoordelingsbevoegdheid toe, die evenwel niet zover mag reiken, dat hij de bestaansduur van de Dienst verlengt na het wegvallen van de omstandigheden waaraan zijn bestaan is verbonden.

Het valt buiten de bevoegdheid van de afdeling wetgeving te onderzoeken of deze feitelijke omstandigheden nog voorhanden zijn.

Luidens artikel 7 van de besluitwet zullen de door de Minister uitgevaardigde reglementen "het bedrag der afhoudingen die door de diverse categorieën belanghebbenden verschuldigd zijn met het oog op het dekken van de beheerkosten van de Dienst", vaststellen.

.../...

Het ontwerp brengt ten laste van de houders van certificaten van vervoer voor eigen rekening een jaarlijkse "bijdrage", evenredig met de tonnemaat van het schip. Het feit dat de basis voor de bijdrage jaarlijks en naar evenredigheid wordt vastgesteld, wijst erop dat deze bijdrage niet alleen de kosten van afgifte van het certificaat van vervoer voor eigen rekening dekt. Deze bepaling kan alleen worden aangenomen, zo men artikel 7 van de besluitwet uitlegt als een machtiging om de vervoerders van de onderscheidene categorieën werkelijke belastingen op te leggen met het oog op de dekking van de gezamenlijke uitgaven van de Dienst voor regeling der binnenvaart.

Binnen de korte tijd die hem werd gegund, is het de Raad van State niet mogelijk geweest dit vraagpunt grondig te onderzoeken. Evenmin is hij in staat geweest na te gaan of alle bepalingen van het ministerieel besluit overeen te brengen zijn met het Verdrag tot instelling van een Europese Economische Gemeenschap.

Derhalve beperkt hij zich, wat de tekst betreft, tot de volgende opmerkingen.

ALGEMENE OPMERKING.

Artikel 3 verbindt de toekenning van het certificaat van vervoer voor eigen rekening aan bepaalde voorwaarden. Dit vervoer mag met schepen, aangekocht sedert de inwerkingtreding van dit besluit, slechts worden gedaan mits zij gedurende de vijf jaar vóór de datum van verkrijging aan Belgen hebben toebehoord.

.../...

Voor vervoer met schepen van meer dan 500 ton, gebouwd sedert de datum van inwerkingtreding van het besluit, is de voorwaarde dat schepen met een zekere tonnemaat totaal werden gesloopt. Op te merken valt, dat geen bepaling van de besluitwet van 12 december 1944 de Minister machtigt, de vrijheid om voor eigen rekening te vervoeren, aan voorwaarden wat de grond betreft te verbinden.

Bovendien is het ondenkbaar, dat de besluitwet de Minister bevoegdheid zou hebben gegeven om de sloping van schepen op te leggen, aangezien zij is uitgevaardigd omdat er schaarste aan vervoermiddelen te water was.

Krachtens artikel 21 kan de houder van een certificaat van vervoer voor eigen rekening, afgegeven bij toepassing van de vroegere reglementering, hetzij een certificaat van het nieuwe type, hetzij vernieuwing van het certificaat van het oude type - voortaan "vergunning van vervoer voor eigen rekening" geheten - verkrijgen. Het besluit zegt niet, behalve wat de artikelen 10 en 11 betreft, welke van zijn bepalingen op de vergunningen van vervoer voor eigen rekening toepasselijk zullen zijn.

\+

\+ \+

Over de onderverdeling der artikelen behoort de volgende algemene opmerking te worden gemaakt.

Een eerste onderverdeling van een artikel is 1°, 2°, 3° ..., een verdere is a, b, c, enz. In deze onderverdelingen begint de tekst met een kleine letter.

In de artikelen 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12, 17, 21 zijn 1, 2, 3 enz. dus te vervangen door 1°, 2°, 3° enz.

+

\+ +

BIJZONDERE OPMERKINGEN.

In het eerste lid van de aanhef schrappe men de komma tussen datum en opschrift.

In artikel 2, 3°, maakt de tekst, vanaf de woorden "die vennootschappen ..." tot "gedomicilieerd zijn", deel uit van de onderverdeling b. De inkleding moet zo worden verbeterd dat deze tekst onder b komt te staan. In het voorlaatste lid van dit artikel stelt de Nederlandse tekst niet, zoals de Franse, de voorwaarde van het domicilie in België.

In artikel 5, 4°, moet het Franse woord "attestant" worden vervangen door "établissant". Deze onderverdeling moet voorts met een punt worden afgesloten.

In artikel 10, § 1, 2, van de Franse tekst moet de komma na het woord "remplacement" worden geschrapt.

.../...

De in artikel 13 bedoelde beslissing tot intrekking van het certificaat wordt genomen door de Minister van Verkeerswezen na een procedure tijdens welke een commissie die, luidens artikel 15, "bij het Ministerie van Verkeerswezen" wordt opgericht, haar advies behoort te geven. Ofschoon de commissie bij het Ministerie van Verkeerswezen wordt opgericht, zijn "alle werkingskosten van de commissie (...) ten laste van de Dienst voor regeling der binnenvaart". Het schijnt dus zo te zijn, dat de Minister van Verkeerswezen zal optreden in zijn hoedanigheid van hoofd van het gepersonaliseerde bestuur dat de Dienst is. Daarom komen de kosten ten laste van de Dienst. De bepaling volgens welke de commissie wordt opgericht bij het Ministerie van Verkeerswezen, dient dus te worden geschrapt.

Artikel 14, § 1, zou als volgt kunnen aanvangen : "De vervoerder die ophoudt een schip te gebruiken waarvoor ...".

In artikel 16, tweede lid, van de Franse tekst, vervange men het woord "membre" door "chambre".

Men zou er goed aan doen de duur van het mandaat van de voorzitter en van de leden van de commissie vast te stellen. Anderzijds spreekt de tekst niet van de aanwijzing van een magistraat als plaatsvervangend voorzitter, ofschoon de commissie slechts kan beraadslagen wanneer de voorzitter aanwezig is.

In artikel 19, in fine, van de Franse tekst vervange men het woord "Ministre" door "Ministère".

.../...

De laatste volzin van artikel 21 maakt deel uit van onderverdeling 2. Men verbetere de inkleding zo, dat deze tekst in deze onderverdeling komt te staan.

In de artikelen 20 en 22 schrijve men in het Frans "ORNI" voluit,ofwel spreke men van "de Dienst", zoals in artikel 1 van de besluitwet.

In de Nederlandse tekst van artikel 23 vervange men het woord "ingetrokken" door "opgeheven".

Artikel 25 moet vervallen.

La chambre était composée de

Messieurs : J. SUETENS, premier président,
de Heren : eerste-voorzitter,

L. MOUREAU, conseillers d'Etat,
G. HOLOYE, raadsheren van State,

A. BERNARD, assesseurs de la section de législation,
J. ROLAND, bijzitters van de afdeling wetgeving,

C. ROUSSEAUX, greffier adjoint, adjunct-griffier, greffier. griffier.

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

Le rapport a été présenté par M.P.MAROY, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SUETENS.

Het verslag werd uitgebracht door de H.P.MAROY, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) C.ROUSSEAUX.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) J.SUETENS.