L. 10.962/1.

KONINKRIJK BELGIE.

DVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 27e november 1969 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "betreffende de oprichting van de autonome haven van Charleroi", en dit, volgens een brief van 8 juli 1970 binnen drie dagen, heeft de 14e juli 1970 het volgend advies gegeven :

ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 27 novembre 1969, d'une demande d'avis sur un projet de loi "relative à la création du port autonome de Charleroi", et le 7 juillet 1970, d'une lettre pas laquelle le Ministre demande communication de l'avis dans un délai de trois jours, a donné le 14 juillet 1970 l'avis suivant :

Alhoewel de adviesaanvraag bij brief van 26 november 1969 werd ingediend, heeft de Raad van State slechts op 10 juli 1970 over de nodige gegevens kunnen beschikken om tot de bespreking van de ontworpen wet te kunnen overgaan.

*
* *

Het Rijk heeft omvangrijke werken uitgevoerd tot geschiktmaking van het kanaal Charleroi-Brussel voor grote schepen en tot het aanleggen van de haveninfrastructuur bij dit kanaal in de streek van Charleroi. Het is evenwel de bedoeling van de Regering het centrale Rijksbestuur te ontlasten van het beheer en de exploitatie van dit havencomplex om die taak op te dragen aan een gedecentraliseerd bestuurslichaam, de "Autonome Haven van Charleroi". Daarom werd reeds, onder voorbehoud van bekrachtiging door de wetgever, een overeenkomst gesloten door de Staat, de provincie Henegouwen, de stad Charleroi en de intercommunale "Association intercommunale pour l'aménagement et le développement économique de l'Est et du Sud du Hainaut" (ADEC).

Het onderhavige ontwerp van wet heeft dan ook tot doel aan de op vorenbedoelde wijze opgerichte vereniging de publiekrechtelijke rechtspersoonlijkheid te verlenen en de akten te bekrachtigen die aan de nieuwe instelling ten grondslag liggen, namelijk de door de vier deelgenoten gesloten overeenkomst tot oprichting en de door hen opgemaakte statuten. In die bekrachtiging is de bekrachtiging vervat van de medeondertekening van die akten door de Minister van Openbare Werken namens de Staat, en van de verplichtingen die daaruit voor de Staat voortvloeien.

*
* *

.../...

Voorts wordt de nieuwe instelling door het ontwerp ingedeeld onder de categorie B van artikel 1 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

Het ontwerp van wet omschrijft ook de taak van de Autonome Haven van Charleroi, die reeds in artikel 2, 1, van de statuten is bepaald. De instelling wordt gemachtigd onroerende goederen die voor het bereiken van haar doel noodzakelijk zijn, aan te kopen of te onteigenen overeenkomstig de wetten waarbij die bevoegdheid aan publiekrechtelijke rechtspersonen is toegekend. Zij kan ook door de Staat gewaarborgde leningen aangaan.

Het ontwerp bepaalt eveneens dat de Staat subsidies verleent voor werken, aankopen en onteigeningen. De Koning blijft bevoegd voor het vaststellen van de reglementen van politie en scheepvaart, alsmede voor het bepalen van het tarief van havengelden en dergelijke.

*

* *

Een precedent voor het onderhavige ontwerp is d oprichting van de "Autonome Haven van Luik" bij de wet va 21 juni 1937. Toen werd een vereniging opgericht met al deelgenoten het Rijk en de stad Luik. Destijds werd eer gelijkaardige procedure gevolgd als thans.

Met betrekking tot de overige Belgische have gelden de volgende regelingen.

Voor de havens van Antwerpen, Gent en Ooste werd door de Staat de concessie voor de exploitatie a onderscheiden steden verleend en werden dienaangaand conventies gesloten.

.../

De concessie voor de exploitatie van de haven van Zeebrugge werd door de Staat verleend aan een naamloze vennootschap, waarbij de Stad Brugge was betrokken.

De concessie voor de exploitatie van de haven van Brussel werd eveneens door de Staat aan een naamloze vennootschap toegekend.

*
* *

Artikel 10 van het ontwerp zou beter op zijn plaats zijn bij het begin van de tekst. Voor artikel 1 wordt dan ook de volgende tekst voorgesteld :

"Artikel 1.-

Bekrachtigd worden :

1. de als bijlage bij deze wet gevoegde overeenkomst gesloten door de Staat, de provincie Henegouwen, de stad Charleroi en de "Association intercommunale pour l'aménagement du territoire et le développement économique et social des régions de l'Est et du Sud du Hainaut", met betrekking tot de oprichting van de autonome haven van Charleroi, hierna de haven genoemd;

2. de als bijlage bij deze wet gevoegde statuten van de haven".

In de volgende artikelen, die dan behoren te worden vernummerd, schrijve men "de haven" in plaats van "de Autonome Haven van Charleroi".

.../...

In dit opzicht behoort nog te worden opgemerkt dat uit het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de overeenkomst, op 10 juli 1970 aan de Raad van State overgemaakt, blijkt dat die overeenkomst niet is gedateerd.

*
* *

Met inachtneming van vorenbedoelde opmerking stelle men het ontworpen artikel 1, dat artikel 2 wordt, als volgt :

"Artikel 2.-

De haven heeft rechtspersoonlijkheid.

Artikel 1, B, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, gewijzigd inzonderheid bij het koninklijk besluit van 18 december 1957, wordt aangevuld als volgt : "autonome haven van Charleroi".

Door de in dit artikel bepaalde indeling zijn de voorschriften van de wet van 16 maart 1954 op de nieuwe instelling van toepassing, zodat het overbodig is dit nog uitdrukkelijk in het ontwerp te herhalen.

*
* *

Het ontworpen artikel 2, eerste lid, is een herhaling van artikel 2, 1, eerste lid, van de statuten. Aangezien deze laatste zijn bekrachtigd, is het overbodig de bepalingen ervan in de tekst van het wetsontwerp te hernemen.

.../...

Artikel 2, eerste lid, kan derhalve achterwege blijven. Het tweede lid van dit artikel, dat artikel 3 wordt, stelle men dan als volgt :

"Artikel 3.-

De Koning bepaalt de grenzen van de in artikel 2 van de statuten van de haven bedoelde streek van Charleroi, in de zin van deze wet".

*

* *

In overeenstemming met een soortgelijke bepaling van artikel 14 van de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, wordt voor het ontworpen artikel 3, dat artikel 4 wordt, de volgende tekst aanbevolen :

"Artikel 4.-

Aan de haven wordt bevoegdheid verleend om overeenkomstig de wetgeving inzake onteigening ten algemene nutte de verwervingen, met inbegrip van de strooksgewijze aankopen en onteigeningen, van de voor het bereiken van haar doel noodzakelijke onroerende goederen te vervolgen nadat ze door de Koning van algemeen nut verklaard werden.

Wanneer de ambtenaren van het Beheer der registratie en domeinen om hun medewerking worden verzocht, zijn zij bevoegd om de akten die de haven aanbelangen en op de onteigening betrekking hebben, te verlijden. De voorzitters van de comités tot aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat zijn bevoegd om de haven in rechte te vertegenwoordigen".

*

* *

.../...

Het ontworpen artikel 4, tweede lid, ware duidelijker gesteld als volgt : "... De Koning bepaalt in welke verhouding die Staatssubsidies worden verleend".

*

* *

Het ontworpen artikel 6 maakt melding van sommige "beambten" van de haven.

Met betrekking tot het op gang komen van de nieuwe instelling bevat het ontwerp geen maatregelen met het oog op het aanwerven en aanstellen van een eerste groep personeelsleden die nodig is om de haven in werking te laten treden. Bij die gelegenheid herinnert de Raad van State eraan dat artikel 11, § 1, van de wet van 16 maart 1954 aan de Koning de opdracht verleent het statuut van het personeel van de aan die wet onderworpen instellingen vast te stellen.

Voor artikel 6, tweede lid, wordt de volgende versie aanbevolen, die meer in overeenstemming is met soortgelijke bepalingen uit bestaande wetten :

"Onverminderd de ambtsbevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie en van de beëdigde ambtenaren en beambten aan wie het beheer van de waterwegen is opgedragen, zijn de door de Minister van Openbare Werken gemachtigde beambten van de haven bevoegd om de overtredingen van de in het eerste lid bedoelde reglementen op te sporen en vast te stellen in processen-verbaal die gelden tot het tegendeel bewezen is. Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen drie dagen na de vaststelling aan de overtreder overhandigd".

*

* *

.../...

Luidens artikel 22 van de statuten worden alle wijzigingen van de statuten van de vereniging door de raad vastgesteld en overeenkomstig de bepalingen van de wet goedgekeurd.

Volgens artikel 9 van het wetsontwerp behoeven de wijzigingen, die tot doel hebben de vereniging aan nieuwe omstandigheden aan te passen, de goedkeuring van de Koning.

Deze laatste bepaling is in meer beperkende zin opgevat dan de eerste. Een betere overeenstemming van de teksten inzake statutenwijziging zou worden bereikt door het ontworpen artikel 9 te stellen als volgt :

"De statuten van de haven kunnen enkel worden gewijzigd met het doel ze aan nieuwe omstandigheden aan te passen. De wijzigingen van de statuten behoeven de bekrachtiging van de Koning". Deze versie biedt ook het voordeel dat zij verhindert dat aan de fundamentele bepalingen van de statuten zou worden geraakt.

*

* *

Ten slotte spreekt het vanzelf dat de aan de Raad van State voorgelegde Nederlandse tekst van de overeenkomst en van de statuten enkel als vertaling dienstig kan zijn.

Bien que la demande d'avis ait été introduite par une lettre du 26 novembre 1969, c'est le 10 juillet 1970 seulement que le Conseil d'Etat a pu disposer des éléments indispensables à l'examen du projet de loi.

*

* *

L'Etat a exécuté d'importants travaux afin de rendre le canal Charleroi-Bruxelles accessible aux bâtiments d'un gros tonnage et d'aménager l'infrastructure portuaire en bordure de ce canal dans la région de Charleroi. Il entre toutefois dans les intentions du Gouvernement de décharger l'administration centrale de la gestion et de l'exploitation de cet ensemble portuaire pour le confier à un organe décentralisé, le "Port autonome de Charleroi". C'est pourquoi une convention a déjà été conclue sous réserve de l'approbation du législateur, entre l'Etat, la province de Hainaut, la ville de Charleroi et l'intercommunale "Association intercommunale pour l'aménagement et le développement économique de l'Est et du Sud du Hainaut" (ADEC).

Aussi, le présent projet de loi a-t-il pour but d'accorder à l'association créée de la manière ci-dessus indiquée, la personnalité juridique de droit public et d'approuver les actes qui sont à la base du nouvel organisme, en l'occurrence la convention créant l'association conclue entre les quatre associés et les statuts qu'ils ont établis.

Cette approbation s'étend à la participation et à la signature de ces actes par le Ministre des Travaux publics au nom de l'Etat, ainsi qu'aux obligations qui en découlent pour l'Etat.

*

* *

.../...

Le projet classe ensuite le nouvel organisme dans la catégorie B de l'article 1er de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Le projet de loi définit également la mission du Port autonome de Charleroi, telle qu'elle est déjà décrite à l'article 2, 1, des statuts. L'organisme est autorisé à poursuivre l'acquisition ou l'expropriation des immeubles nécessaires à la réalisation de son objet, conformément aux lois qui confèrent ce pouvoir aux personnes de droit public. Il peut également contracter des emprunts garantis par l'Etat.

Le projet prévoit encore que l'Etat accorde des subventions pour les travaux, les acquisitions et les expropriations. Le Roi demeure compétent pour établir les règlements de police et de navigation ainsi que pour fixer le barème des péages et autres droits.

*

* *

La création du "Port autonome de Liège" par la loi du 21 juin 1937 constitue un précédent au présent projet. Une association fut créée à l'époque, les associés étant l'Etat et la ville de Liège. Une procédure semblable à l'actuelle fut alors suivie.

Les autres ports belges sont soumis aux régimes ci-après.

Pour les ports d'Anvers, de Gand et d'Ostende, l'Etat a accordé la concession d'exploitation aux villes respectives et des conventions ont été, à cet égard, conclues.

.../...

La concession pour l'exploitation du port de Zeebrugge a été accordée par l'Etat à une société anonyme à laquelle participait la ville de Bruges.

La concession pour l'exploitation du port de Bruxelles a été, de même, accordée par l'Etat à une société anonyme.

*

* *

L'article 10 du projet serait mieux à sa place en tête du texte. La rédaction suivante est proposée pour l'article 1er :

"Article 1er.-

Sont approuvés :

1. la convention figurant en annexe à la présente loi conclue par l'Etat, la province de Hainaut, la ville de Charleroi et l'"Association intercommunale pour l'aménagement du territoire et le développement économique et social des régions de l'Est et du Sud du Hainaut", concernant la création du port autonome de Charleroi, ci-après dénommé le port;

2. les statuts du port figurant en annexe à la présente loi".

Aux articles suivants, dont la numérotation devra être adaptée, il conviendra de dire "le port" au lieu de "le port autonome de Charleroi".

.../...

Le Conseil d'Etat estime devoir observer, d'autre part, qu'à juger d'après la copie certifiée conforme qui lui a été transmise de la convention le 10 juillet 1970, celle-ci n'est pas datée.

*

* *

Eu égard à l'observation qui précède il y a lieu de rédiger l'article 1er du projet, qui devient l'article 2, comme suit :

"Article 2.-

Le port jouit de la personnalité civile.

L'article 1er, B, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, modifié notamment par l'arrêté royal du 18 décembre 1957, est complété comme suit : "port autonome de Charleroi".

Par le fait même de ce classement les dispositions de la loi du 16 mars 1954 s'appliquent au nouvel organisme, de sorte qu'il est superflu de le rappeler expressément dans le projet.

*

* *

L'article 2, alinéa 1er, du projet fait double emploi avec l'article 2, 1, alinéa 1er, des statuts. Puisqu'ils sont approuvés, il est inutile d'en reproduire les dispositions dans le texte du projet de loi.

.../...

L'article 2, alinéa 1er, peut donc être omis. L'alinéa 2 de cet article, qui devient l'article 3, pourrait être rédigé comme suit :

"Article 3.-

Le Roi détermine, au sens de la présente loi, les limites de la région de Charleroi, visée à l'article 2 des statuts du port".

*

* *

La rédaction suivante, inspirée d'une disposition analogue de l'article 14 de la loi du 22 février 1961 relative à la création de sociétés de transports en commun urbains, est suggérée pour l'article 3 du projet, qui devient l'article 4 :

"Article 4.-

Le port est habilité à poursuivre, conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions, y compris les acquisitions et expropriations par zones, des biens immobiliers nécessaires à la réalisation de son objet, après que le Roi les a déclarées d'utilité publique.

Lorsque leur concours est requis, les fonctionnaires de l'Administration de l'enregistrement et des domaines ont qualité pour passer les actes intéressant le port et relatifs à l'expropriation. Les présidents des comités d'acquisition d'immeubles pour le compte de l'Etat sont compétents pour représenter le port en justice".

*

* *

.../...

L'article 4, alinéa 2, du projet serait plus précis s'il était rédigé comme suit : "... Le Roi fixe la proportion dans laquelle sont accordées les subventions de l'Etat".

*

* *

A l'article 6 projeté, il est question d'"agents" du port.

Le projet ne prévoit, en vue de l'entrée en service du nouvel organisme, aucune mesure de recrutement et d'affectation relativement au premier noyau de membres du personnel nécessaire pour assurer le fonctionnement du port.

A ce propos, le Conseil d'Etat rappelle que l'article 11, § 1er, de la loi du 16 mars 1954 charge le Roi de fixer le statut du personnel des organismes soumis à cette loi.

Le texte ci-après, plus en harmonie avec les dispositions similaires de lois en vigueur, est proposé pour l'article 6, alinéa 2 :

"Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire et des fonctionnaires et agents assermentés chargés de l'administration des voies navigables, les agents du port délégués par le Ministre des Travaux publics sont compétents pour rechercher et constater dans des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux règlements visés à l'alinéa 1er. Une copie du procès-verbal est remise au contrevenant dans les trois jours de la constatation".

*

* * .../...

Aux termes de l'article 22 des statuts, toute modification des statuts de l'association est arrêtée par le conseil et approuvée conformément aux dispositions de la loi.

Suivant l'article 9 du projet de loi les modifications ayant pour but d'adapter l'association à des situations nouvelles requièrent l'approbation du Roi.

Cette dernière disposition est plus restrictive. Par souci de concordance des textes en matière de modification des statuts, il est suggéré de rédiger comme suit l'article 9 du projet :

"Les statuts du port ne peuvent être modifiés qu'en vue de leur adaptation aux circonstances nouvelles. Les modifications des statuts requièrent l'approbation du Roi". Cette rédaction a, de plus, l'avantage qu'elle fait obstacle à ce qu'il soit touché aux dispositions fondamentales des statuts .

*

* *

Enfin, il est clair que le texte néerlandais de la convention et des statuts, soumis au Conseil d'Etat, ne vaut que comme traduction.

---

was samengesteld uit

n : F. LEPAGE,
rs :

H. BUCH,
H. ADRIAENS,

uw : J. DE KOSTER,
.e :

voorzitter van de Raad van State,

staatsraden,

adjunct-griffier,
greffier adjoint,

e overeenstemming tussen de
rlandse en de Franse tekst
i nagezien onder toezicht van
H. F. LEPAGE.
Het verslag werd uitgebracht
or de H. R. VAN HAECKE,
bstituut-auditeur-generaal.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J. DE KOSTER.

La chambre était composée de

président du Conseil d'Etat.

conseillers d'Etat,

griffier.
greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. F. LEPAGE.
Le rapport a été présenté par M. R. VAN HAECKE, substitut de l'auditeur général.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F. LEPAGE.