

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, le 1er août 1990, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet de loi "portant réforme de certaines entreprises publiques économiques -Titre VI. Réforme de la Régie des voies aériennes", a donné le 6 août 1990 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 1 augustus 1990 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van wet "betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven - Titel VI. Hervorming van de Regie der Luchtwezen", heeft op 6 augustus 1990 het volgend advies gegeven :

I. Formalité de la consultation syndicale.

Du protocole de négociation du comité du secteur VI, non daté, relatif au titre VI de l'avant-projet de loi, il ressort que la négociation concernant la réforme de la Régie des voies aériennes a eu lieu le 19 juillet 1990.

Le délai de quinze jours à partir de l'envoi du protocole aux organisations syndicales, prévu à l'article 30 de l'arrêté royal du 28 septembre 1984 portant exécution de la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents de ces autorités, ne pouvait donc expirer à la date de la demande d'avis adressée au Conseil d'Etat. Il en résulte que le protocole n'est pas définitif.

Compte tenu toutefois de l'urgence de l'avant-projet, le Conseil d'Etat émet le présent avis, mais sous réserve du caractère définitif que le protocole doit encore acquérir.

II. Compétence de l'Etat.

Les dispositions formant le titre VI de l'avant-projet de loi portant réforme de certaines entreprises publiques économiques n'empiètent pas sur les compétences régionales en matière de transport (loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, article 6, § 1er, X, 7E) et ne relèvent pas des cas où une concertation entre les Exécutifs concernés et l'autorité nationale s'imposerait (loi spéciale, article 6, § 3, 4E et 6E). Le régime d'association des

.../...

Exécutifs à l'élaboration des règles étatiques institué par la loi spéciale, en son article 6, § 4, 3E, n'est pas davantage applicable.

Il est, à première vue, moins certain que cette association ne soit pas requise en vertu du 4E de la même disposition, qui la prévoit lorsqu'il s'agit de l'"élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en oeuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics". L'article 171, b et c, et l'article 172, 2E, de l'avant-projet, combinés avec les articles 1er et 2, n'entrent-ils pas dans le champ d'application de cette disposition ?

Les délégués du ministre, invités à faire part de leurs observations à ce propos, ont répondu ce qui suit :

"Er is o.i. geen aanleiding om de Executieven te betrekken bij de opstelling van de artikelen 171, b en 172, 2E van het voorontwerp van wet betreffende de her-vorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Volgens art. 6, § 4, 4E van de wet van 6.8.80 gewijzigd door de wet van 8.8.88 moeten de Executieven betrokken worden bij "het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden".

Welnu in de voormelde artikelen 171, b en 172, 2E worden geen "regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer" ontworpen.

Kwestieus wetsontwerp heeft (o.m.) tot doel de Regie der Luchtwezen om te vormen tot de Nationale Maatschappij der Luchtwezen.

Voormeld art. 171, b beperkt er zich toe te bevestigen dat, zoals het verzekeren van de veiligheid van het

.../...

luchtverkeer één van de statutaire opdrachten is van de R.L.W., dit ook een statutaire opdracht zal zijn van de N.M.L.W.

Art. 172, 2E preciseert dienaangaande alleen dat dit zal behoren tot haar opdrachten van openbare dienst.

Maar in feite verandert er t.o.v. de gewesten niets.

De "regels" die thans door de R.L.W. worden toegepast met het oog op "de organisatie en de uitrusting van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden" blijven in het kader van onderhavig wetsontwerp ongewijzigd en zullen dus ongewijzigd door de N.M.L.W. toe te passen zijn overeenkomstig de principes, zoals zij vastgelegd zijn in het "Samenwerkingsakkoord tussen de Belgische Staat die optreedt voor de Regie der Luchtwezen en de Gewesten" dd. 30.11.89".

L'interprétation du texte proposée par les délégués du ministre donne au terme "organisation" un sens purement fonctionnel que les travaux préparatoires de la loi spéciale ne permettent ni d'étayer ni de réfuter.

Le Conseil d'Etat est d'avis que l'opinion exprimée par les délégués du ministre peut être suivie : la transformation organique de la Régie des voies aériennes en une société nationale appelée à devenir une "entreprise publique autonome", au sens de l'article 7 de l'avant-projet de loi, n'affecte en rien les intérêts des Régions, tels que la loi spéciale a entendu en assurer la protection.

III. Observation générale.

Le Conseil d'Etat croit devoir rappeler partiellement l'observation générale qu'il a faite, sous II, dans son avis L. 19.954/9 du 12 juillet 1990 :

.../...

"Dans les titres II, IV, V et VI du projet, de nombreuses dispositions modifient, complètent ou abrogent des lois établissant le régime juridique des organismes visés en vue d'adapter les règles organiques des institutions concernées au régime des entreprises publiques autonomes.

La lisibilité des lois organiques, d'une part, et de la loi en projet, d'autre part, sera difficile.

Il serait d'une meilleure technique législative d'adopter de nouveaux textes organiques des institutions concernées en y insérant les modifications envisagées dans le projet et l'indication de leur soumission au régime des entreprises publiques autonomes.

De surcroît, en maintenant pour partie les textes organiques existants, les auteurs des titres II, IV, V et VI s'exposent au risque de maintenir des dispositions incompatibles avec celles du titre premier. Des incompatibilités peuvent effectivement être relevées ¹.

La section de législation du Conseil d'Etat, dans son avis L. 17.115/2/9, donné les 5 et 11 mars 1986 ², avait suggéré, dans un projet comportant des matières très diverses, pour éviter d'aboutir à une loi n'ayant pas un contenu suffisamment homogène, de faire des lois séparées en scindant le projet en plusieurs projets distincts.

Le Conseil d'Etat avait ainsi suggéré d'insérer dans le projet un titre préliminaire indiquant les diverses lois indépendantes que les titres du projet

¹Par ex., on comparera :

- l'article 8 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges, non abrogé par le projet, et l'article 25 du projet;
- l'article 13, alinéa 4, de la loi du 23 juillet 1926, non abrogé par le projet, et l'article 33 du projet.

²Doc. Sénat 298, sess. 1985-1986, nE 1, pp. 79 et suivantes.

auraient chacun pour objet d'introduire dans notre ordonnancement juridique, étant entendu que la numérotation des articles devait évidemment être faite séparément pour chaque loi.

Si cette proposition était retenue, il y aurait lieu de placer en tête du projet, un titre préliminaire rédigé comme suit :

"Titre préliminaire.

Article unique.

Le titre premier de la présente loi forme la loi sur les entreprises publiques autonomes.

Le titre II forme la loi sur la Régie des télégraphes et des téléphones.

Le titre III forme la loi sur les télécommunications.

Le titre IV forme la loi sur la Régie des postes.

... etc."".

EXAMEN DU TEXTE.

TITRE VI. - Réforme de la Régie des voies aériennes.

Articles 169 et 170.

A première lecture, ces deux articles semblent faire double emploi. Toutefois, l'exposé des motifs donne à penser que la portée spécifique de l'article 169 serait de marquer la "continuité complète en matière de service public, droits et obligations, aussi sur le plan fiscal et comptable, entre

la Régie et la Société nationale".

Si telle est bien l'intention qui a présidé à l'insertion de l'article 169, ne serait-il pas préférable de l'exprimer de façon plus directe, plutôt que de faire passer pour un simple changement de dénomination ce qui s'avère être, en réalité, une réforme plus fondamentale, comme il a été procédé dans l'avant-projet de loi portant organisation du secteur public du crédit et harmonisation du contrôle et des conditions de fonctionnement des établissements de crédit, spécialement aux articles 21, 39, 73, 95, 138, 173 ³.

Article 171.

1. Mieux vaut remplacer a), b), c) par 1E, 2E, 3E.

2. Au b), la formule qui consiste à faire une référence explicite à la Convention de Chicago n'est pas heureuse, car les responsabilités que la Belgique a assumées en vertu de ce traité ne sont plus entièrement d'actualité (par exemple : l'ex-Congo belge).

Il serait préférable d'écrire en termes plus généraux :

³A titre indicatif, l'article 73 de l'avant-projet en question dispose, notamment, comme suit, en son alinéa 1er :
"La Caisse nationale de Crédit professionnel, établissement public régi par l'arrêté royal du 2 juin 1956 portant refonte du statut de la Caisse nationale de Crédit professionnel, modifié en dernier lieu par la loi du 13 juillet 1983, est, sans solution de continuité de sa personnalité juridique, transformée en société anonyme de droit public et dénommée "Caisse nationale de Crédit professionnel", en néerlandais : "Nationale Kas voor Beroepskrediet", en allemand : "Landeskasse für beruflichen Kredit".

"2Ed'assurer la sécurité de la navigation aérienne civile dans l'espace aérien dont la Belgique a la responsabilité en vertu du droit international;".

Article 173.

1. Ainsi que le Conseil d'Etat l'a fait observer dans son avis L. 19.954/9, déjà cité, à propos de l'article 111, § 1er, de l'avant-projet portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, la qualité d'officier de police judiciaire n'est attribuée aux personnes chargées d'un service public que si une disposition légale la leur confère expressément. Ce n'est donc pas au Roi qu'il appartient de conférer la qualité d'officier de police judiciaire, mais bien à la loi elle-même.

2. La disposition revue dans le sens indiqué sous 1. gagnerait, afin d'éviter la dispersion de règles ayant des objets voisins, à être insérée dans la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, sous forme, par exemple, d'un article 41bis.

3. Si la suggestion qui précède était suivie, l'intitulé du chapitre IV (devenant V) ⁴ devrait être non plus "Personnel", mais : "Modifications à la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la

⁴Il sera proposé plus loin de déplacer l'article 177 en le situant immédiatement après l'article 172, dans un chapitre IV intitulé : "Prise de participation". Le chapitre IV : "Modifications ..." deviendrait donc V.

réglementation de la navigation aérienne".

Article 174.

Pour les mêmes raisons que celles qui ont été exposées à propos de l'article 173, sous 2., il serait préférable d'insérer directement dans la loi du 27 juin 1937, sous forme d'un article 5bis, la règle portée par l'article. L'article 174 ainsi modifié pourrait alors être rangé dans le même chapitre IV (devenant V) (1) sous l'intitulé : "Modifications à la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne".

Article 176.

Il serait préférable d'écrire : "établis conformément à l'article 48 de la présente loi" et, in fine, "d'autre part, la reprise des compétences respectives des organes de direction de la Régie des voies aériennes, conformément à son statut et à l'article 169".

Article 177.

Cet article n'est pas à sa place logique entre une disposition transitoire et une disposition relative à l'entrée en vigueur de l'avant-projet. Il serait préférable de lui faire suivre l'article 172 sous un chapitre IV intitulé "Prise de participation", surtout si les articles 173 et 174 sont présentés comme des dispositions modificatives sous un chapitre V ainsi qu'il a été suggéré plus haut.

.../...

Le texte néerlandais de l'article devrait être rédigé comme il est indiqué dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 178.

Il convient d'écrire :

"Art. 178. Les dispositions du présent titre ...".

I. Vormvoorschrift ter zake van het overleg met de vakbonden.

Uit het onderhandelingsprotocol van het Comité van sector VI betreffende titel VI van het voorontwerp van wet, welk protocol niet gedagtekend is, blijkt dat de onderhandeling over de hervorming van de Regie der Luchtwegen plaats heeft gehad op 19 juli 1990.

De termijn van vijftien dagen te rekenen vanaf het verzenden van het protocol aan de vakorganisaties, welke termijn gesteld is in artikel 30 van het koninklijk besluit van 28 september 1984 tot uitvoering van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, kon dus niet aflopen op de datum van de aan de Raad van State gerichte adviesaanvraag. Hieruit volgt dat het protocol niet definitief is.

Aangezien er met het voorontwerp echter spoed gemoeid is, brengt de Raad van State het onderhavige advies uit, onder voorbehoud evenwel van het definitieve karakter dat het protocol nog moet krijgen.

II. Bevoegdheid van de Staat.

De bepalingen die titel VI van het voorontwerp van wet betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven vormen, doen geen afbreuk aan de gewestelijke bevoegdheden inzake vervoer (bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 6, § 1, X, 7E) en behoren niet tot de gevallen waarin overleg tussen de betrokken Executieven en de nationale overheid geboden is (bijzondere wet, artikel 6, § 3, 4E en 6E). De regeling die bij artikel 6, § 4, 3E, van de bijzondere wet wordt ingesteld ter zake van het betrekken van de Executieven bij het ontwerpen van de regels van de Staat, is evenmin toepasselijk.

Op het eerste gezicht is het niet zo zeker dat het betrekken van de Executieven niet vereist is krachtens 4E van dezelfde bepaling, die in een dergelijke werkwijze voorziet wanneer het gaat om "het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden". Vindt die bepaling geen toepassing op de artikelen 171, b en c, en 172, 2E, van het voorontwerp wanneer deze worden samengelezen met de artikelen 1 en 2 ?

Aan de gemachtigden van de minister is gevraagd hun opmerkingen dienaangaande te laten kennen. Hun antwoord luidt aldus :

"Er is o.i. geen aanleiding om de Executieven te betrekken bij de opstelling van de artikelen 171, b en 172, 2E van het voorontwerp van wet betreffende de her-vorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Volgens art. 6, § 4, 4E van de wet van 6.8.80 gewijzigd door de wet van 8.8.88 moeten de Executieven betrokken worden bij "het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden".

Welnu in de voormelde artikelen 171, b en 172, 2E worden geen "regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer" ontworpen.

Kwestieus wetsontwerp heeft (o.m.) tot doel de Regie der Luchtwezen om te vormen tot de Nationale Maatschappij der Luchtwezen.

Voormeld art. 171, b beperkt er zich toe te bevestigen dat, zoals het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer één van de statutaire opdrachten is van de R.L.W., dit ook een statutaire opdracht zal zijn van de N.M.L.W.

Art. 172, 2E preciseert dienaangaande alleen dat dit zal behoren tot haar opdrachten van openbare dienst.

.../...

Maar in feite verandert er t.o.v. de gewesten niets.

De "regels" die thans door de R.L.W. worden toegepast met het oog op "de organisatie en de uitrusting van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden" blijven in het kader van onderhavig wetsontwerp ongewijzigd en zullen dus ongewijzigd door de N.M.L.W. toe te passen zijn overeenkomstig de principes, zoals zij vastgelegd zijn in het "Samenwerkingsakkoord tussen de Belgische Staat die optreedt voor de Regie der Luchtwezen en de Gewesten" dd. 30.11.89".

Zoals de gemachtigden van de minister voorstellen de tekst uit te leggen, krijgt het woord "organisatie" een louter functionele betekenis, die niet op grond van de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet kan worden geadstrueerd, noch weerlegd.

De Raad van State is van mening dat men zich kan aansluiten bij het standpunt dat door de gemachtigden van de minister is vertolkt : de verandering van status van de Regie der Luchtwezen, die een Nationale Maatschappij wordt met de bedoeling er een "autonoom overheidsbedrijf" uit te laten ontstaan, in de zin van artikel 7 van het voorontwerp van wet, doet op generlei wijze afbreuk aan de belangen van de Gewesten gelijk de bijzondere wet die heeft willen beschermen.

III. Algemene opmerking.

De Raad van State meent te moeten herinneren aan de algemene opmerking die hij onder II. gemaakt heeft in zijn advies

.../...

L. 19.954/9 van 12 juli 1990 :

"Het ontwerp, waarvan het opschrift als volgt luidt : "Wet betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven", bestaat uit een titel I betreffende de autonome overheidsbedrijven, titels II, IV, V en VI houdende bepalingen betreffende de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Regie der Posterijen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Regie der Luchtwezen, en een titel III houdende nieuwe bepalingen met betrekking tot de telecommunicatie.

Titel III valt niet in de werkingssfeer van een wet "betreffende de hervorming" van bepaalde economische overheidsbedrijven en zou het onderwerp moeten zijn van een afzonderlijke wet.

Als de Regering vindt dat het ontwerp niet kan worden opgesplitst, zal de Raad van State een nieuwe inrichting voorstellen waardoor afzonderlijke wetten worden vastgesteld.

In de titels II, IV, V en VI van het ontwerp voorzien vele bepalingen in de wijziging, aanvulling of opheffing van wetten waarbij de rechtsregeling van de bedoelde instellingen wordt vastgesteld, om de voorschriften betreffende de organisatie van de betrokken instellingen aan te passen aan de regeling van de autonome overheidsbedrijven.

Het zal moeilijk worden om de organieke wetten enerzijds en de ontworpen wet anderzijds te begrijpen.

Uit wetgevingstechnisch oogpunt zou het beter zijn nieuwe teksten tot organisatie van de betrokken instellingen aan te nemen en er de in het ontwerp geplande wijzigingen in te voegen en er ook in te vermelden dat die instellingen onder de toepassing vallen van de regeling van de autonome overheidsbedrijven.

Bovendien lopen de stellers van de titels II, IV, V en VI, door de bestaande organieke teksten gedeeltelijk te bewaren, het risico dat bepalingen behouden blijven die onverenigbaar zijn met die van titel I. Er kunnen

.../...

inderdaad onverenigbaarheden worden vastgesteld ⁵.

In haar advies L. 17.115/2/9 van 5 en 11 maart 1986 ⁶ had de afdeling wetgeving van de Raad van State, voor een ontwerp dat materies met een grote verscheidenheid regelde, voorgesteld afzonderlijke wetten te maken door het ontwerp in verschillende ontwerpen te splitsen en zo te voorkomen dat een wet met onvoldoende homogene inhoud tot stand zou komen.

Zo had de Raad van State voorgesteld in het ontwerp een inleidende titel in te voegen die de verschillende op zichzelf staande wetten zou opnoemen die elk door een titel van het ontwerp in onze rechtsordening zouden worden ingevoerd, met dien verstande dat voor iedere wet de artikelen vanzelfsprekend afzonderlijk moesten worden genummerd.

Als dat voorstel wordt aangenomen, zou vooraan in het ontwerp een inleidende titel moeten komen luidend als volgt :

"Inleidende titel.

Enig artikel.

Titel I van deze wet vormt de wet op de autonome overheidsbedrijven.

Titel II vormt de wet op de Regie van Telegrafie en Telefonie.

⁵Vergelijk bijvoorbeeld :

- artikel 8 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, dat door het ontwerp niet wordt opgeheven, met artikel 25 van het ontwerp;
- artikel 13, vierde lid, van de wet van 23 juli 1926, niet opgeheven door het ontwerp, met artikel 33 van het ontwerp.

⁶Gedr.St. Senaat 298, zitting 1985-1986, nr. 1, blz. 79 en volgende.

.../...

Titel III vormt de wet op de telecommunicatie.

Titel IV vormt de wet op de Regie der Posterijen.
... enz."".

ONDERZOEK VAN DE TEKST.

Titel VI. -Hervorming van de Regie der Luchtwegen.

Artikelen 169 en 170.

Op het eerste gezicht overlappen die twee artikelen elkaar. De memorie van toelichting doet evenwel denken dat de specifieke draagwijdte van artikel 169 erin zou bestaan blijk te geven van "volledige continuïteit (...) inzake openbare dienstverlening, rechten en verplichtingen, evenals op fiscaal en boekhoudkundig vlak tussen de Regie en de Nationale Maatschappij".

Indien dit wel degelijk de bedoeling is die aan het invoegen van artikel 169 ten grondslag ligt, zou het dan niet beter zijn die bedoeling op een directer wijze weer te geven in plaats van iets wat in werkelijkheid een grondiger hervorming blijkt te zijn, voor een gewone naamsverandering te laten doorgaan, en daarbij tewerk te gaan zoals in het voorontwerp van wet tot organisatie van de openbare kredietsector en tot harmonisering van de controle en werkingsvoorwaarden van de kredietinstellingen, en met name in de artikelen 21, 39, 73, 95, 138, 173 ⁷.

⁷ Ter informatie, het eerste lid van artikel 73 van het

Artikel 171.

1. Het zou beter zijn a), b), c) te vervangen door 1E, 2E, 3E.

2. In b) wordt uitdrukkelijk verwezen naar het Verdrag van Chicago. Die formulering is niet geslaagd daar de verantwoordelijkheden die België krachtens dit Verdrag draagt niet meer helemaal actueel zijn (bijvoorbeeld : voormalig Belgisch Kongo).

Het zou verkieslijk zijn in algemener bewoordingen te schrijven :

"2Ehet verzekeren van de veiligheid van de burgerluchtvaart in het luchtruim waarvoor België verantwoordelijk is krachtens het internationaal recht;".

voorontwerp in kwestie luidt met name als volgt :
"De Nationale Kas voor Beroepskrediet, een openbare instelling die is onderworpen aan het koninklijk besluit van 2 juni 1956 houdende omwerking van het statuut van de Nationale Kas voor Beroepskrediet, laatst gewijzigd door de wet van 13 juli 1983, wordt zonder onderbreking in de continuïteit van haar rechtspersoonlijkheid, omgevormd tot een publiekrechtelijke naamloze vennootschap, onder de naam "Nationale Kas voor Beroepskrediet", in het Frans : "Caisse nationale de Crédit professionnel", in het Duits : "Landeskasse für beruflichen Kredit"".

.../...

Artikel 173.

1. Zoals de Raad van State er in zijn eerder aangehaald advies L. 19.954/9 met betrekking tot artikel 111, § 1, van het voorontwerp betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven op gewezen heeft, wordt de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie aan de personen aan wie een openbare dienst is opgedragen pas toegekend als die hoedanigheid hun uitdrukkelijk door een wetsbepaling wordt verleend. Het is dus niet de taak van de Koning om de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie toe te kennen, doch dit moet bij de wet zelf worden geregeld.

2. Om te vermijden dat regels met een gelijksoortig onderwerp op verschillende plaatsen te vinden zijn, zou het beter zijn de bepaling herzien in de zin zoals aangegeven in 1., in te voegen in de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, in de vorm van, bijvoorbeeld, een artikel 41bis.

3. Indien op het vorenstaande voorstel wordt ingegaan, zou het opschrift van hoofdstuk IV (dat V wordt) ⁸ in de plaats van "Personeel", als volgt moeten luiden : "Wijzigingen in de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart".

⁸ Verderop zal worden voorgesteld artikel 177 van plaats te veranderen en onmiddellijk na artikel 172 in te voegen in een hoofdstuk IV met als opschrift : "Deelneming". Hoofdstuk IV : "Wijzigingen ..." zou dan V worden.

Artikel 174.

Om dezelfde redenen als die welke in verband met artikel 173, onder 2. zijn geformuleerd, zou het beter zijn de regel vervat in het artikel rechtstreeks in te voegen in de wet van 27 juni 1937 in de vorm van een artikel 5bis. Het aldus gewijzigde artikel 174 zou dan kunnen worden ondergebracht in hetzelfde hoofdstuk IV (dat V wordt) (1) met als opschrift : "Wijzigingen in de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart".

Artikel 176.

Het zou beter zijn te schrijven : "opgericht overeenkomstig artikel 48 van deze wet" en aan het slot, "anderzijds het overnemen van de respectieve bevoegdheden van de bestuursorganen van de Regie der Luchtwegen, overeenkomstig haar statuut en artikel 169".

Artikel 177.

Logisch bekeken is dit artikel niet op zijn plaats tussen een overgangsbepaling en een bepaling betreffende de inwerkingtreding van het voorontwerp. Het zou beter zijn het te laten volgen op artikel 172 in een hoofdstuk IV luidende "Deelneming" vooral als de artikelen 173 en 174 als

.../...

wijzigingsartikelen worden ingericht in een hoofdstuk V, zoals hiervoren in overweging is gegeven.

Het artikel zou aldus gesteld moeten worden :

"Art. 177. De N.M.L.W. dient in elke vennootschap die met het oog op de ontvangst van passagiers belast is met de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en de aanhorigheden ervan, ten minste 25 % van het kapitaal onder zich te hebben".

Artikel 178.

Men behoort te schrijven :

"Art. 178. De bepalingen van deze titel treden in werking nadat de N.M.L.W. overeenkomstig artikel 2 van Titel I bij de autonome overheidsbedrijven is ingedeeld, met uitzondering van artikel 176".

.../...

BL.

- 22 -

L. 20.131/2/V.

ST.

- 22 -

L. 20.131/2/V.

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs : P. TAPIE,
de Heren :

président,
voorzitter,

R. ANDERSEN,
J.-C. GEUS,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

Madame : J. GIELISSEN,
Mevrouw :

greffier assumé,
toegevoegd griffier.

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

Le rapport a été présenté par
M. J. REGNIER, auditeur.

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

Het verslag werd uitgebracht door
de H. J. REGNIER, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

J. GIELISSEN.

P. TAPIE.

.../...