

*coördination (c)*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,
présidé par le Ministre des Commu-
nications, le 17 juillet 1957,
a reçu une demande d'avis sur un pro-
jet de loi "créant des servitudes
aéronautiques", a donné le 23
décembre 1957 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling
wetgeving, tweede kamer, de 17e
juli 1957 door de Minister van
Verkeerswezen verzocht hem van
advies te dienen over een ontwerp
van wet "houdende oprichting van
luchtvaartdienstbaarheden",
heeft de 23e december 1957 het
volgend advies gegeven :

OBJET ET PORTEE DU PROJET.

Selon son intitulé, le projet soumis au Conseil d'Etat a pour objet de créer des servitudes aéronautiques. Cet intitulé ne révèle pas toute la portée du projet. En effet, celui-ci ne se borne pas à prévoir l'établissement de servitudes limitant l'usage des biens situés autour des aérodromes et des installations de sécurité aériennes. Il tend aussi à régler le déplacement, l'appropriation et la suppression des obstacles existant au moment de l'établissement des servitudes et à donner au Ministre chargé de l'administration et de l'aéronautique ou au Ministre de la Défense nationale des pouvoirs nouveaux leur permettant de faire établir, sur les biens publics et privés, des installations de sécurité et des balises pour la circulation aérienne, comme de requérir, en certains cas, des propriétaires, l'exécution de travaux destinés à assurer la sécurité de cette circulation. Il traite, au surplus, des indemnisations et contient des dispositions pénales.

On aperçoit ainsi toute l'importance du projet; si celui-ci s'inspire, à certains égards, de dispositions antérieures, notamment de la loi du 23 juin 1930 modifiée par la loi du 17 mars 1936, créant déjà des servitudes aéronautiques, il tend à régler plus complètement, en tenant compte des besoins actuels de la circulation aérienne et des conventions internationales, une matière appelée dans l'avenir à un grand développement.

+
+ +

.../...

OBSERVATIONS GENERALES.

I.

La Belgique, partie à la convention de Chicago, relative à l'aviation civile internationale, s'est engagée à conformer autant que possible sa législation interne aux standards internationaux et pratiques recommandées par l'Organisation internationale de l'aviation civile (O.A.C.I.). Elle s'est également engagée à suivre les normes de l'Organisation du Traité Atlantique Nord en ce qui concerne les aérodromes militaires.

La convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, a été approuvée par la loi du 30 avril 1947.

L'article 37 de la convention dispose :

"Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré pratique d'uniformité dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux routes aériennes et aux services auxiliaires, dans tous les cas où une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne.

A cet effet, l'Organisation internationale de l'aviation civile (l'O.A.C.I.) adoptera et, selon les nécessités, pourra amender de temps à autre, les standards, les méthodes et procédures recommandées, relatifs aux :

- a) système de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;
- b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;

... "

En exécution de cet article, le conseil de l'O.A.C.I. adopta, le 29 mai 1951, "les standards et pratiques recommandées" pour les aérodromes. Ce règlement est intitulé "Annexe 14 - Aérodrômes". Il fut amendé et remplacé par le règlement approuvé par le conseil en date du 20 mai 1953.

Par "standards", il y a lieu de comprendre "toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les Etats contractants se conformeront en application des dispositions de la convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au conseil est obligatoire, aux termes de l'article 38 de la convention".

Une "pratique recommandée" est "toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les Etats contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la convention".

+

+ +

Le Traité Atlantique Nord, signé à Washington le 4 avril 1949 et approuvé par la loi du 2 juin 1949, prévoit la création d'un comité de défense qui recommandera les mesures à prendre notamment en vue d'accroître

.../...

la capacité individuelle et collective de résistance des pays contractants, à une attaque armée (articles 9 et 3). C'est en exécution de ces dispositions que chaque pays contractant a mis certains aérodromes militaires à la disposition des forces de l'O.T.A.N. et que le comité de défense a établi des normes relatives à ces aérodromes.

Le projet actuel relatif aux servitudes aéronautiques est, en principe, applicable à tous les aérodromes tant militaires que civils. Le Roi est, en effet, habilité à établir des zones grevées de servitudes aéronautiques prévues par la loi, autour de tout aérodrome (article 2).

La nécessité de se conformer à la fois aux dispositions de "l'annexe 14 - Aérodromes" de la Convention de Chicago et aux "normes de l'O.T.A.N." a eu pour effet que le projet, là où il définit certaines notions (article 1er), n'est pas strictement conforme aux définitions figurant à cette annexe et considérées par cette dernière comme des "standards".

A ce sujet, le Gouvernement estime que les Etats, parties à la Convention de Chicago, ne sont pas tenus de reprendre dans leur législation interne le texte littéral des "standards". De plus, ces "standards" ne contiendraient le plus souvent que des prescriptions minima. Rien n'empêcherait les Etats contractants d'imposer des règles plus sévères en ce qui concerne les aérodromes situés sur leur territoire.

.../...

II.

Les principales servitudes dont le projet poursuit l'établissement sont prévues aux articles 3 et 5.

Celles qui sont instituées à l'article 3, sous a, b, c et d, ainsi que celles qui sont instituées à l'article 5 portent sur la hauteur des choses, mobilières ou immobilières, que les fonds grevés des servitudes pourront recevoir.

La détermination précise des fonds ainsi que les hauteurs exactes qui ne pourront être dépassées découleront des dispositions des arrêtés royaux qui seront pris pour chaque aéroport en exécution de l'article 2.

Il en ira toutefois autrement de la servitude de l'article 3, e. Si la détermination des fonds affectés de la servitude découlera dans ce cas aussi d'une intervention du Roi, c'est-à-dire de l'arrêté royal par lequel le Roi fixera, en exécution de l'article 2, b, les limites de la zone de protection qui entourera une installation destinée à assurer la sécurité de la circulation aérienne, l'objet de la servitude est décrit de manière complète par la loi et ne requiert de ce fait aucune intervention complémentaire.

Elle consiste dans l'interdiction d'ériger, d'installer ou d'amener "dans, sous et au-dessus de la zone de protection, aucun bâtiment, construction ou plantation, aucune masse métallique, aucune ligne téléphonique, télégraphique, de transport ou de distribution d'énergie électrique et, d'une façon générale, rien de nature à troubler le fonctionnement de l'installation qui s'y trouve".

Une servitude qui proscriit toute masse métallique et tout ce qui est de nature à troubler le fonctionnement de l'installation de sécurité soulève immédiatement, et en raison de la généralité de ses termes, deux observations. Elle est si étendue et si vague qu'en fait, propriétaires et occupants des fonds perdront souvent l'usage même de ceux-ci. Quelle peut être l'affectation d'un fonds qui ne comporte pas la présence, ne fût-elle que temporaire, de masses métalliques ?

La servitude est de surcroît définie d'une façon qui ne permet au propriétaire et à l'occupant d'en dégager que partiellement l'objet précis. En effet, l'administration connaît seule l'installation qu'abrite la zone de protection : elle seule est en situation de se rendre compte du trouble qu'un objet engendre ou pourrait engendrer dans cette installation. Le propriétaire et l'occupant sont dans l'impossibilité absolue de connaître d'avance quels peuvent être ces objets.

Il s'ensuivra que dans bien des cas la servitude aura inconsciemment dû être violée avant que le propriétaire ou l'occupant ne puisse apprendre de l'administration que telle chose se trouvant sur le fonds trouble l'installation et y a été amenée en violation de la loi.

Ce système est d'autant plus critiquable qu'en vertu de l'article 22 toute infraction aux articles 3 et 5 est punissable d'une amende de 26 francs à 500 francs.

Le projet s'efforce, à l'article 4, d'alléger le poids des servitudes de l'article 3 en autorisant le Ministre compétent à y apporter des tempéraments lorsqu'il estime que ceux-ci ne peuvent entraîner d'inconvénients pour la circulation aérienne. L'attribution de ce pouvoir au Ministre ne supprimera cependant pas les défauts du système adopté à l'article 3, e; ce ne sera qu'un palliatif. La servitude demeure aussi étendue et aussi vague et le propriétaire et l'occupant restent dans l'impossibilité de discerner les choses concrètes dont la présence sur le fonds est interdite. Le pouvoir du Ministre est d'ailleurs discrétionnaire et il n'est point obligé d'en user.

La sécurité juridique serait mieux assurée si, à l'article 3, e, le Roi était chargé de déterminer les choses susceptibles de troubler le fonctionnement des installations dont une servitude doit interdire la présence dans les zones de protection. Les propriétaires et les occupants des fonds grevés connaîtraient l'étendue précise de leurs obligations. Ceux-ci, de plus, ne seraient pas exposés à encourir des peines pour des infractions à l'article 3, e, dont il leur était impossible de se rendre compte.

Le procédé aurait, enfin, toute la souplesse souhaitable puisque le Roi serait à tout moment en mesure d'adapter les servitudes aux modifications qui se produiraient dans les besoins de la sécurité aérienne.

Ces considérations conduisent le Conseil d'Etat à proposer de rédiger l'article 3, e, et l'article 4 comme suit :

.../...

"Article 3.-

...

e) dans la zone de protection, sous celle-ci et au-dessus d'elle, les choses mobilières ou immobilières déterminées par le Roi, qui sont de nature à troubler le fonctionnement de l'installation destinée à assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Article 4.-

Le Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions, ou le Ministre de la Défense nationale, peut, dans des cas particuliers, autoriser aux conditions qu'il détermine, des tempéraments aux dispositions de l'article 3 ou des arrêtés royaux pris en exécution de cet article".

III.

Les servitudes aéronautiques doivent être classées dans la catégorie des servitudes légales d'utilité publique. A propos de ces servitudes s'est depuis longtemps posé le problème de savoir si elles devaient donner lieu à indemnisation au profit des propriétaires des fonds grevés et le chapitre V du projet contient des dispositions relatives à cet objet; l'article 8 prévoit, d'autre part, le recours éventuel à la procédure d'expropriation d'extrême urgence en vue de la suppression des obstacles existants. Le recours à cette procédure aura pour effet de faire allouer par justice au propriétaire une indemnité préalablement à la prise de possession. Cette question est connexe à celle des indemnisations prévues au chapitre V. Aussi, y aurait-il

.../...

intérêt à grouper dans un même chapitre toutes les questions relatives aux indemnisations, qu'elles soient accordées sur la base des dispositions relatives à l'expropriation ou sur la base des dispositions particulières relatives aux servitudes proprement dites.

La création de servitudes aéronautiques ne doit pas entraîner en général d'expropriations. Il est, en effet, de la nature d'une servitude de n'apporter que des limitations à l'usage que le propriétaire peut faire de son bien. Toutefois, comme on l'a déjà indiqué, le projet ne se borne pas à établir des servitudes au sens précis de cette expression; suivant l'article 8, il permet à l'Administration de prendre possession de tout ou partie d'immeubles en vue de la suppression d'obstacles existants. Au surplus, l'article 10 autorise le Ministre à faire établir sur des fonds de terre et surfaces d'eau, ainsi que sur tout bâtiment, toutes installations nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation aérienne. Ces installations peuvent nécessiter, dans certains cas, une prise de possession totale ou partielle d'immeubles; le propriétaire se trouvera en pareil cas privé de sa propriété, de telle sorte que, pour respecter le prescrit de l'article 11 de la Constitution, il y aura lieu, à défaut d'accord, de recourir à la procédure d'expropriation et de fixer les indemnités préalablement à la prise de possession. En pareil cas et pour respecter les règles usuelles en cette matière, la compétence judiciaire doit être de règle, et il appartiendra aux cours et tribunaux de fixer les indemnités principales et accessoires que cette prise de possession entraînera.

Mais, suivant l'économie générale du projet, la prise de possession d'un immeuble ne sera pas toujours nécessaire à la réalisation des objectifs poursuivis. Seules des limitations à l'usage de la

propriété seront décrétées, soit parce que le propriétaire se verra interdire seulement de bâtir ou de laisser croître ses plantations au delà d'une certaine hauteur, soit parce qu'il ne pourra y installer ou maintenir à leur emplacement antérieur certains objets mobiliers de nature à apporter des troubles au bon fonctionnement des installations de sécurité, soit encore parce qu'il sera tenu de souffrir certaines appropriations à ses biens mobiliers ou immobiliers respectant leur affectation antérieure.

Il n'empêche que ces limitations peuvent faire peser des charges très lourdes sur les propriétés. Ces limitations doivent-elles donner lieu à indemnisation, tel est le problème.

Le système adopté par le projet pour résoudre ce problème, se caractérise par les traits principaux suivants :

1. Des allocations annuelles peuvent être allouées, mais leur octroi demeure facultatif (article 19).
2. Leur octroi, leur révision ou leur suppression sera décidé par une commission (article 20), qui, si l'on s'en réfère aux explications données par les délégués du Gouvernement, sera composée uniquement de fonctionnaires.
3. Les décisions de cette commission ne seront susceptibles d'aucun recours administratif ou judiciaire, sauf celui ouvert devant le Conseil d'Etat par l'article 9 de la loi du 23 décembre 1946.

.../...

Ce système se fonde sur l'idée exprimée dans l'exposé des motifs que les servitudes d'utilité publique ne donnent pas lieu en droit à indemnité, que toutefois dans un esprit d'équité et à titre bénévole le législateur peut autoriser l'octroi de compensations que le même exposé des motifs (page 9) considère comme des libéralités.

Le fondement de ce système est-il juridiquement valable ?

Sans doute, il est exact d'affirmer que l'établissement d'une servitude d'utilité publique ne donne au propriétaire du fonds grevé ni droit à obtenir la contre-valeur de ce fonds puisque l'Etat ne se l'approprie pas, ni même un droit à indemnité sur la base des articles 544 ou 1382 du Code civil. En effet, le droit de propriété n'est pas si absolu selon l'article 544 qu'il ne puisse souffrir des limitations dérivant des lois et règlements et, d'autre part, l'article 1382 n'est pas d'application puisqu'en établissant ces servitudes l'Etat ne fait qu'appliquer la loi et ne commet aucune faute.

Mais résulte-t-il de ces observations que l'acte de l'Etat octroyant une indemnité soit une pure libéralité ? Le législateur ne l'a pas toujours entendu ainsi puisque plusieurs lois créant des servitudes d'utilité publique se sont exprimées en des termes impliquant l'obligation pour l'Etat ou les concessionnaires de services publics d'indemniser les propriétaires (voir notamment décret impérial du 22 janvier 1808 article 3 - Loi du 26 mars 1914 pour la préservation du champ de bataille de Waterloo, article 2 - Loi du 10 mars 1925 sur les distributions d'énergie électrique, articles 14 et 17 - Loi du 10 juin 1927 sur la conservation des signaux et repères qui servent à l'établissement de la carte du pays, article 3 - Loi du 7 août 1931 sur la conservation des monuments et des sites, article 7).

La loi du 23 juin 1930 sur les servitudes aéronautiques prévoit aussi, en son article 8, que "les propriétaires d'immeubles grevés de servitudes aéronautiques seront indemnisés", encore qu'elle remette à une commission nommée par le pouvoir exécutif la mission de statuer souverainement et sans recours sur les demandes d'indemnité. En l'absence même de toute disposition légale prévoyant une indemnisation, les intéressés pourraient d'ailleurs se prévaloir de l'article 7, § 1, de la loi du 23 décembre 1946 pour solliciter de l'Etat une indemnité dans les cas où l'établissement d'une servitude d'utilité publique leur aurait causé un dommage exceptionnel.

En réalité, d'autres principes que ceux consacrés par le Code civil sont en jeu. Par nature même, une servitude d'utilité publique est une charge imposée à un propriétaire dans l'intérêt public. L'établissement de ces servitudes met en question l'application du principe de l'égalité des charges qui n'est lui-même, qu'un aspect du principe constitutionnel de l'égalité devant la loi, et c'est sur la base de ce principe de droit public que l'indemnisation se justifie et doit être organisée.

Sans doute l'attribution d'indemnités ne s'impose pas en tous les cas. Il ne serait pas raisonnable d'en accorder pour des charges minimes qui ne sont que des gênes inévitables de la vie en société; mais lorsque la charge dépasse notablement les inconvénients que la généralité des citoyens est appelée à supporter, lorsqu'elle frappe particulièrement quelques individus, pesant sur eux comme une sorte d'impôt discriminatoire, elle doit entraîner réparation du dommage exceptionnel subi. La difficulté de trouver une limite exacte entre ces deux hypothèses n'autorise pas à priver de toute indemnité ceux qui seraient le plus lourdement frappés et doit se résoudre à la fois par certaines précisions

.../...

que pourrait donner le législateur au sujet du dommage exceptionnel et par une organisation de la procédure d'indemnisation offrant aux particuliers comme à l'Etat les garanties adéquates. C'est en tenant compte de ces principes que le Conseil d'Etat propose de modifier comme il sera dit ci-après plusieurs dispositions du chapitre V.

EXAMEN DES ARTICLES.

CHAPITRE I - DEFINITIONS .

Article 1er.

Outre l'observation générale (I) relative à la discordance entre certaines définitions du projet et celles figurant à "l'annexe 14 - aérodromes" de la convention de Chicago, cet article ne soulève qu'une remarque de forme. Celle-ci ressort suffisamment du texte proposé ci-après.

CHAPITRE II. - DE LA LIMITATION DES OBSTACLES.

Ce chapitre contient des règles destinées à empêcher les propriétaires et occupants d'ériger, d'installer ou d'amener, dans certaines aires et zones proches des aérodromes et installations de sécurité, des choses qui constitueraient des obstacles à la sécurité de la circulation aérienne (articles 3, 4 et 5) ou de laisser subsister des obstacles existants (article 8). Il prévoit préalablement la détermination

de ces aires et zones sur des plans joints à des arrêtés royaux (article 1er) et organise des mesures de publicité (article 6. Voir aussi article 7). Il semble que l'intitulé de ce chapitre en ferait ressortir plus clairement le contenu s'il était rédigé dans les termes suivants : "Des règles tendant à limiter les obstacles à la circulation aérienne".

Article 2.

Cet article prévoit que pour chaque aéroport et pour chaque installation de sécurité, le Roi déterminera l'étendue des servitudes grevant les aires et zones définies à l'article 1er. Des "plans terriers" joints à l'arrêté royal indiqueront les limites des aires et des zones, ainsi que les hauteurs au-dessus desquelles il sera interdit de bâtir dans ces aires et zones.

Le terme "terrier" peut être supprimé sans inconvénient. Sa correction en l'espèce prêterait d'ailleurs à discussion (voir Dictionnaire de l'Académie française, tome II, p. 653, édit. 1935).

Les installations visées au littéra b sont les radio-phares, radars, etc ... placés aussi bien dans les zones et aires visées au littéra a qu'en dehors de celles-ci.

Articles 3 et 4.

... (voir observations générales - II) ...

Article 5.

Cette disposition limite au 1°, la hauteur autorisée des constructions à 150 m sur tout le territoire du Royaume. Le 2° limite cette hauteur à "la surface de dégagement d'aérodrome", dans les "zones d'aérodromes". Des dérogations à cette règle peuvent néanmoins être accordées par décision prise conjointement par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique et le Ministre de la Défense nationale.

Il y a lieu d'intervertir les n^{os} 1 et 2 . Cette modification permet de supprimer au texte figurant sous le n° 2 l'incidente "là où la hauteur de celle-ci est inférieure à 150 mètres au-dessus du sol ou de l'eau".

Il y a lieu de remarquer que l'interdiction d'ériger ou d'installer sur tout le territoire du Royaume rien qui dépasse de 150 mètres le niveau du sol ou de l'eau, est une limitation absolument générale à l'usage de la propriété puisqu'elle frappera toutes les propriétés du Royaume. Une telle limitation ne peut être considérée comme une véritable servitude susceptible de donner lieu à indemnité.

Article 6.

Les dispositions de cet article règlent la publication des arrêtés royaux déterminant l'étendue des servitudes prévues par les articles 3 et 5 du projet.

Selon les renseignements fournis par le Gouvernement, ces arrêtés royaux se borneront à approuver des plans. Ceux-ci indiqueront des "cotes de niveau" au-dessus desquelles rien ne pourra être "érigé, installé ou amené". Ces plans seront annexés aux arrêtés royaux. Comme il est impossible de reproduire ces plans au Moniteur belge, le projet prévoit le dépôt de la copie des arrêtés royaux et des plans au siège des administrations communales intéressées et éventuellement au commissariat maritime. Ce dépôt sera annoncé pendant 30 jours au moins, par avis affichés.

Selon l'exposé des motifs, les arrêtés d'exécution de la loi prescriront en outre que les propriétaires seront personnellement avisés de l'existence des servitudes.

+
+ +

A l'article 3, e, du projet, le Conseil d'Etat a proposé que le Roi détermine "toute chose mobilière ou immobilière" qui, dans la zone de protection, est de nature à troubler le fonctionnement de l'installation de sécurité.

Les interdictions résultant de l'application de l'article 3, e, ainsi modifié, devraient être portées d'une manière permanente à la connaissance du public. En effet, l'article 22 du projet rend passible d'une peine correctionnelle toute infraction à l'article 3. Or, vu la diversité des objets dont la présence dans la zone de protection sera interdite, le simple dépôt au siège de l'administration communale ou au commissariat maritime constituerait un mode de publication insuffisant pour les personnes ne résidant pas dans la région et ne faisant qu'y passer. Les servitudes créées en vertu de l'article 3, e, (modifié) du projet, devraient être signalées au moyen d'écriteaux.

Il conviendrait, en outre de prévoir dans la loi elle-même que les propriétaires seront avisés individuellement de l'établissement des servitudes grevant leur bien.

Article 7.

Aux termes de cet article, les servitudes créées par les articles 3 et 5, 2°, du projet, sont établies de plein droit le jour du dépôt de la copie des arrêtés royaux et des plans y annexés, au siège de l'administration communale et éventuellement au commissariat maritime.

Comme l'affichage ne doit avoir lieu que dans les quinze jours qui suivent le dépôt des documents, il conviendrait de prévoir que les servitudes aurent effet le quinzième jour du dépôt.

Article 8.

Dans le projet soumis au Conseil d'Etat, ce texte est rédigé comme suit : "Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le Ministre de la Défense nationale détermine les obstacles existant au moment de l'établissement des servitudes dans les aires et zones définies aux lettres g, h, i, j, k et l de l'article 1er, qui doivent être déplacés, appropriés ou supprimés. Il ordonne tout déplacement ou appropriation de ces obstacles.

La prise de possession de tout ou partie d'immeuble en vue de la suppression d'un obstacle prévu au présent article, a lieu conformément aux dispositions de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'article 51 de la loi du 16 septembre 1807 relative au dessèchement des marais, etc..., n'est pas applicable en cas de prise de possession partielle".

Selon l'article 7 de la loi du 23 juin 1930, les obstacles existant dans la zone de sécurité au moment de l'établissement de cette zone peuvent être maintenus. Le projet tend à modifier ce système. Il appartiendra désormais au Ministre de déterminer les obstacles qui, existant lors de l'établissement des servitudes dans les aires et zones indiquées au texte, seront ou non à déplacer, à approprier ou à supprimer. Le projet ne fixe pas le délai dans lequel le Ministre devra se prononcer sur les mesures à prendre à l'égard des choses susceptibles d'être considérées comme obstacles au moment de l'établissement des servitudes.

Il résulte cependant des explications données par le délégué du Gouvernement que le pouvoir donné au Ministre devra s'exercer dans un certain délai. Ce délai devrait être déterminé dans le texte. Si, à l'expiration de ce délai, le Ministre ne s'est pas prononcé, la chose susceptible d'être considérée comme obstacle, par exemple ~~une~~ construction dépassant la hauteur normalement autorisée dans une zone, pourra être maintenue. En effet, les articles 3 et 5 ne formulent d'interdiction absolue que, pour l'avenir.

.../...

Des réparations, des reconstructions mêmes pourront être effectuées à des bâtiments existant au moment de l'établissement des servitudes, si et aussi longtemps que le Ministre ne les a pas déclarés obstacles à déplacer, à approprier ou à supprimer. La même solution ne pourrait évidemment être admise si la reconstruction comportait un exhaussement. Il ne s'agirait plus alors du maintien d'un état de choses existant et les articles 3 et 5 de la loi seraient d'application. Le système du projet n'abolit pas complètement, on le voit, le principe de l'article 7 de la loi du 23 juin 1930. Il l'assouplit en prévoyant l'intervention ministérielle; il le laisse subsister dans le cas où le Ministre juge inutile d'intervenir. Il y a cependant lieu de tenir compte de l'article 12 du projet, aux termes duquel les plantations, lignes et installations électriques fixes ou mobiles sont soumises à un régime plus strict.

La phrase finale de l'article 8, alinéa 1er, du projet permet au Ministre d'ordonner "tout déplacement ou appropriation de ces obstacles"; cet article 8 ne précise pas ce qu'il faut entendre par appropriation, pas plus qu'il ne limite les pouvoirs du Ministre en ce qui concerne les obstacles dont il est permis d'ordonner le déplacement.

Il serait nécessaire de préciser ces pouvoirs. S'il s'agit uniquement d'ordonner le déplacement d'un obstacle mobilier, on peut admettre que cette faculté soit attribuée au Ministre. En effet, cette mesure n'entraîne pas privation de la propriété. De même, l'appropriation d'un obstacle existant doit pouvoir être décidée par lui. Encore faut-il s'entendre sur ce qu'est une appropriation. Approprier, c'est adapter, tout en conservant l'affectation de la chose,

l'utilité que celle-ci présente pour le propriétaire. Transformer un toit en zinc en toit en ardoises, une porte en fer en porte en bois, une cheminée métallique en cheminée en briques, correspond normalement à la notion d'appropriation.

Tel qu'il est libellé, le texte permet l'exécution d'office des décisions ministérielles de déplacement et d'appropriation. Pour éviter des difficultés lors de l'exécution, il convient de prévoir que ces mesures ne pourront être ordonnées qu'à défaut d'accord amiable avec les propriétaires; au surplus, si ces mesures doivent entraîner en certains cas une dépréciation notable de l'ensemble du bien, l'accord préalable permettra de réduire au minimum cette dépréciation et d'éviter ainsi des demandes d'indemnités injustifiées ou trop élevées.

Le texte ne dit pas qui devra supporter les frais de ces déplacements ou appropriations. De toute évidence, le propriétaire qui a légitimement élevé les obstacles avant l'établissement des servitudes ne peut être tenu de supporter ces frais. Pour éviter toute discussion à ce sujet, il y aurait lieu d'insérer dans l'article 8 une disposition qui mettrait à charge de l'Etat ou de la Régie des voies aériennes les frais des travaux de déplacement et d'appropriation.

L'alinéa 2 de l'article 8 du projet concerne la suppression d'obstacles immobiliers existants. Dans certains cas, en effet, le déplacement d'objets mobiliers ou l'appropriation de biens meubles ou immeubles ne suffira point; il faudra déclarer d'utilité publique la prise de possession de tout ou partie de

L'immeuble formant obstacle de manière à pouvoir procéder à sa suppression. On aura alors recours, ainsi que le prévoit le projet, à la procédure d'expropriation d'extrême urgence. Mais il convient dans ce cas aussi, de prévoir expressément que cette procédure ne pourra être utilisée qu'à défaut d'accord avec le propriétaire sur la suppression ou, le cas échéant, sur le déplacement de tout ou partie de l'immeuble formant obstacle. La négociation d'accords est de nature à faciliter l'exécution des mesures prévues et à réduire les dépréciations.

L'alinéa 3 de l'article 8 du projet est relatif aux droits du propriétaire d'un immeuble partiellement exproprié. Comme il touche au problème des indemnisations, le Conseil d'Etat propose de reporter cet alinéa à l'article 19, § 1er.

Tenant compte des observations qui précèdent ainsi que de l'utilité de réunir à l'article 19 toutes les dispositions relatives aux indemnisations, le Conseil d'Etat propose de rédiger l'article 8 comme suit :

"Article 8.-

Le Ministre compétent détermine les obstacles qui, existant au moment de l'établissement des servitudes dans les aires et les zones définies aux lettres g, h, i, j, k et l de l'article 1er, doivent être déplacés, appropriés ou supprimés.

.../...

A défaut d'accord amiable avec le propriétaire, le Ministre ordonne l'appropriation de ces obstacles ou, s'il s'agit d'objets mobiliers, leur déplacement. Ces mesures sont exécutées aux frais de l'Etat ou de la Régie des voies aériennes.

A défaut d'accord amiable avec le propriétaire sur le déplacement ou la suppression de tout ou partie d'un obstacle immobilier, il est procédé conformément à l'article 19, § 1er, de la présente loi".

Article 9.

L'article prévoit que les autorisations de bâtir délivrées par les administrations communales doivent être strictement conformes aux dispositions du projet établissant les servitudes aéronautiques.

Cet article est superflu et d'ailleurs incomplet. Il va de soi, en effet, que les administrations communales appelées à accorder des autorisations de bâtir doivent respecter les dispositions de la loi (article 90, 1^o, de la loi communale). Au reste, les administrations communales ne sont pas les seules autorités chargées de délivrer les autorisations de bâtir.

Il serait, d'autre part, utile de prévoir que les décisions ministérielles prises en exécution des articles 4 et 5 seront notifiées à l'administration communale intéressée. A cette fin, il conviendrait d'insérer un nouvel article entre les articles 5 et 6 du projet.

CHAPITRE III. - DES INSTALLATIONS DE SECURITE ET
BALISES POUR LA SECURITE AERIENNE.

Article 10.

Cet article prévoit en son dernier alinéa que "l'occupation" d'un bien "en vue de l'exécution des travaux" d'établissement d'une installation de sécurité ou d'une balise, "doit respecter l'usage auquel le bien emprunté est affecté".

L'occupation du bien peut être nécessaire, non seulement en vue de l'exécution des travaux précités, mais également pour le fonctionnement et la surveillance des installations de sécurité et des balises.

Le texte du Gouvernement implique qu'il sera toujours possible d'établir les installations de sécurité et les balises en respectant l'usage auquel le bien emprunté est affecté. Il se pourrait cependant que cet usage ne puisse être respecté, par exemple l'installation d'un poste de radar nécessitera parfois la prise de possession d'un fonds de terre affecté à la culture ou d'une partie d'un immeuble bâti. Dans ces cas, il y a lieu de prévoir que la prise de possession ne pourra avoir lieu qu'à la suite d'une expropriation pour cause d'utilité publique.

Le texte proposé ci-après tient compte de ces deux observations.

.../...

Article 11.

L'article oblige quiconque veut "modifier l'état des lieux" d'avertir le Ministre compétent au moins trois mois avant l'exécution des travaux. Si ces derniers ne sont pas exécutés dans un délai d'un an à dater de cet avertissement, "le remboursement des frais causés par la modification, le déplacement et le remplacement des installations de sécurité pourra être exigé".

Cet article est rédigé d'une manière elliptique.

Par modification de "l'état des lieux", le projet envisage, selon les renseignements fournis par le Gouvernement, des transformations qui nécessitent le déplacement ou la modification d'une installation de sécurité ou d'une balise. Il y aurait lieu de le préciser dans le texte.

De plus, selon les renseignements fournis, l'administration sera obligée de modifier ou de déplacer l'installation de sécurité ou la balise établie sur un immeuble lorsque le propriétaire de celui-ci veut "modifier l'état des lieux". Il faut, dès lors, prévoir qu'en cas d'inexécution de cette obligation, pendant un certain délai, le propriétaire pourra procéder d'office aux travaux envisagés et, si nécessaire, enlever l'installation de sécurité ou la balise, les frais de l'enlèvement étant à charge de l'Etat ou de la Régie des voies aériennes.

.../...

Article 12.

Cet article accorde au Ministre des pouvoirs extrêmement larges en vue de supprimer tout trouble que "les plantations, les lignes de transport ou de distribution d'énergie électrique, les installations électriques ou radioélectriques" pourraient provoquer dans "le service des installations ou balises". A cet égard, le Ministre peut exiger de tout propriétaire "de prendre toutes mesures, d'établir toutes dispositions et d'effectuer tous travaux nécessaires". Les travaux doivent, en outre, être exécutés aux frais des propriétaires.

L'article soulève plusieurs observations.

Les mesures que le Ministre prendra en vertu de cet article pourront s'appliquer à n'importe quelle partie du territoire du Royaume. L'article ne limite pas, en effet, les pouvoirs du Ministre aux zones ou aires grevées de servitudes.

De plus, en ce qui concerne les obstacles se trouvant dans les zones, les propriétaires "de plantations, de lignes de transport ou de distribution d'énergie électrique, d'installations électriques ou radioélectriques", pourront être obligés "de prendre toutes mesures, d'établir toutes dispositions et d'effectuer tous travaux nécessaires", même si, par application de l'article 8, ces obstacles ont été maintenus lors de la création de la zone.

.../...

Cette constatation fait apparaître la discordance suivante entre les dispositions de l'article 8 et celles du présent article. Selon les renseignements fournis par le Gouvernement, les travaux de déplacement et d'appropriation des obstacles existant au moment de la création de la zone sont, dans le silence de l'article 8, à charge de l'Etat ou de la Régie des voies aériennes. L'article 12, au contraire, met à charge des propriétaires les travaux qu'ils seront obligés d'exécuter aux obstacles maintenus lors de la création de la zone. Dès lors, l'appropriation d'un obstacle, lors de la création de la zone, sera à charge de l'Etat ou de la Régie des voies aériennes, tandis que l'appropriation d'un obstacle, maintenu lors de la création de cette zone, mais dont la présence se révèle ensuite comme nuisible au fonctionnement d'une installation de sécurité ou d'une balise, sera à charge du propriétaire. On n'aperçoit pas la justification de cette différence de traitement.

Par référence à l'article 19 du projet, l'article prévoit qu'une indemnité pourra être accordée dans le cas où les travaux prescrits entraîneraient une dépréciation du bien.

Il serait préférable de réunir à l'article 19 tous les cas donnant lieu à indemnité. Cette référence pourrait dès lors être omise.

Selon les renseignements fournis par le Gouvernement, l'application des dispositions de cet article n'entraînerait pas, dans la pratique, la suppression d'immeubles ou de parties d'immeubles. Les termes extrêmement larges du texte pourraient néanmoins porter à croire que le Ministre peut ordonner de telles suppressions. Or, celles-ci impliqueraient une privation de propriété qui, en vertu de l'article 11 de la Constitution,

ne peut avoir lieu que "dans les cas et de la manière établie par la loi, et moyennant une juste et préalable indemnité".

Il serait préférable de restreindre la portée du texte de façon à le rendre conforme à l'intention du Gouvernement. Le Ministre n'aurait, en fait, que le pouvoir d'ordonner les aménagements des biens visés, en vue du bon fonctionnement des installations de sécurité et des balises.

Article 13.

Cet article met à charge du propriétaire le balisage de tout obstacle, sur tout le territoire du Royaume, dépassant 150 m de hauteur ou dépassant dans la zone d'aérodrome, la surface de dégagement d'aérodrome.

Par cette disposition il est sous-entendu que, d'une manière générale, les frais de placement, de fonctionnement et d'entretien des balises sont à charge de l'Etat ou de la Régie des voies aériennes. Il y a lieu de le déclarer expressément. L'article 13 constituerait dès lors une exception à la règle générale.

Article 14.

L'article ne soulève que des observations de forme. Celles-ci ressortent suffisamment du texte proposé ci-après.

CHAPITRE IV. DE L'EXÉCUTION DES TRAVAUX.Articles 15, 16 et 17.

Ces articles ne soulèvent également que des observations de forme qui ressortent du texte proposé ci-après.

Article 18.

Aux termes de l'alinéa 1er de cet article, "aucun litige résultant de l'application de la présente loi ne peut avoir pour effet de suspendre les travaux destinés à assurer la sécurité de la navigation aérienne".

A cette règle, le texte ne prévoit qu'une exception : dans les cas où la prise de possession d'un bien immobilier est nécessaire, celle-ci n'a lieu, en cas de désaccord, que moyennant recours à la procédure d'expropriation.

La portée que le Gouvernement entend conférer à cet alinéa est particulièrement malaisée à dégager.

Aux termes du commentaire que l'exposé des motifs consacre à l'article 16 du projet original du Gouvernement, dont la disposition constituait primitivement l'alinéa premier :

"Il est impossible d'admettre qu'un désaccord sur l'application de la loi puisse entraver l'exécution de travaux d'une importance vitale".

Ces quelques mots ne suffisent pas à projeter sur l'alinéa une lumière suffisante.

Il semble que celui-ci soit inspiré par la loi du 10 juin 1927 "sur la conservation des signaux et repères qui servent à l'établissement de la carte du pays". L'article 3 de cette loi prévoit, en effet, que le Gouvernement indemnise les propriétaires, locataires et usufruitiers du préjudice qui pourrait résulter de l'établissement de signaux et repères, puis l'article ajoute "qu'en cas de désaccord, le litige ne pourra avoir pour effet de suspendre les travaux". Cet article a toutefois une portée nettement plus restreinte que l'article 18 du projet actuel. Il ne concerne que le désaccord relatif à l'indemnité, alors que l'article 18 du projet vise n'importe quel litige relevant de l'application de la loi.

D'après les renseignements fournis par les délégués du Gouvernement, la disposition viserait uniquement à régler l'effet des litiges qui naîtront de l'application des arrêtés pris en vertu de la loi, ainsi que de l'exécution des décisions administratives. Elle ne préjudicierait pas aux droits qui appartiennent aux intéressés à raison de voies de fait qui, en la matière, seraient commises sans titre ni droit par des agents de l'administration. Mais l'article ne constituerait pas pour autant la simple affirmation du principe de la force exécutoire des actes administratifs.

Suivant les renseignements reçus, l'alinéa 1er de l'article 18 tendrait à autoriser l'administration à s'écarter des normes usuelles en matière d'exécution forcée des actes administratifs.

Selon ces normes, l'administration ne peut, du moins lorsqu'il s'agit des droits fondamentaux des citoyens tels le droit à la liberté individuelle, le droit de propriété, user d'office de la force hors le cas de péril grave et imminent pour l'ordre, la sécurité et la salubrité publique, pour assurer soit l'exécution des lois et règlements, soit ses propres décisions.

Dans le cas du projet, l'administration le pourrait d'autant moins que les articles 21 à 24 de celui-ci érigent précisément en infraction tant le fait de ne pas se conformer aux dispositions de la loi et de ses arrêtés d'exécution que celui de s'abstenir d'obtempérer aux réquisitions et aux injonctions du Ministre compétent ou de son délégué.

Il semble résulter des articles 18 et 21 à 24 du projet que le Gouvernement ne désire pas acquérir le pouvoir discrétionnaire de procéder en toutes circonstances à l'exécution par la force, de la loi en projet, de ses arrêtés d'exécution et des décisions qu'il prendra en vertu de ceux-ci. Le Conseil d'Etat n'a toutefois pu déterminer la mesure exacte dans laquelle le Gouvernement désire recevoir le pouvoir de déroger aux normes usuelles en la matière.

L'article 18 devrait être revu et rédigé de manière à ce que son objet précis puisse en être dégagé.

CHAPITRE V. - DES INDEMNISATIONS.

Le chapitre V du projet ne concerne que les indemnisations à attribuer sur la base des dispositions propres aux servitudes aéronautiques. Il y aurait intérêt, on l'a dit, à traiter également dans ce chapitre

des indemnisations qui seront attribuées sur la base de la législation relative aux expropriations (voir ci-dessus : Observation générale III).

Article 19.

Le Conseil d'Etat propose de grouper dans un premier paragraphe (nouveau) de cet article les différentes hypothèses rentrant dans le cadre du projet, dans lesquelles il y aura lieu à application des lois sur l'expropriation et où, en conséquence, les propriétaires seront indemnisés sur la base de ces lois.

La première de ces hypothèses est celle prévue par l'article 8, alinéa 2, du projet (suppression d'obstacles immobiliers). La seconde n'est pas formellement indiquée dans ce projet, mais résulte de ce que la prise de possession totale ou partielle d'immeubles sera parfois nécessaire pour l'établissement d'installations de sécurité et même de balises (voy. article 10).

A l'article 8, alinéa 3, du projet soumis au Conseil d'Etat, le Gouvernement se réfère à l'article 51 de la loi du 16 septembre 1807 sur le dessèchement des marais, etc ... Cet article 51 dispose : "Les maisons et bâtiments dont il serait nécessaire de faire démolir et d'enlever une portion pour cause d'utilité publique seront acquis en entier, si le propriétaire l'exige; sauf à l'administration publique ou aux communes à revendre les portions de bâtiments ainsi acquises, et qui ne seront pas nécessaires pour l'exécution du plan ... ". Cette disposition est applicable à toute expropriation pour cause d'utilité publique d'immeubles

bâtis (voir P.B. V°, Expropriation pour cause d'utilité publique (Formalités) n°s 464 à 466). L'article 8 du projet écarte l'application du principe inscrit à l'article 51 de la loi de 1807. Comme il entre dans les intentions du Gouvernement de limiter les expropriations à ce qui est strictement nécessaire à la sécurité des communications aériennes et que ces expropriations ne porteront donc souvent que sur une portion de fonds, constructions ou plantations, il s'indique de reprendre à l'article 19, § 1er, alinéa 2, la disposition figurant au dernier alinéa de l'article 8 du projet.

Conformément aux observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit ce paragraphe premier nouveau de l'article 19 :

"Article 19.-

§ 1er. Lorsque la prise de possession de tout ou partie de fonds , de constructions ou de plantations est nécessaire soit en vue de la suppression d'obstacles légalement existants, soit en vue de l'établissement d'installations de sécurité ou de balises, il est procédé conformément aux dispositions de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'article 51 de la loi du 16 septembre 1807 relative au dessèchement des marais, etc ... n'est pas applicable en cas de prise de possession partielle".

+

+

+

.../...

L'alinéa premier de l'article 19 du projet dispose : "Une allocation annuelle peut être accordée au propriétaire d'un bien grevé de servitudes aéronautiques lorsque l'établissement des dites servitudes déprécie son bien".

Cette disposition laisse aux autorités compétentes une latitude totale pour accorder ou non l'allocation annuelle. Pris à la lettre, ce texte autorise l'octroi d'allocations pour des dépréciations minimales; il permet un refus en cas de dépréciations graves.

Le problème de l'indemnisation des charges que font peser sur les biens grevés les servitudes d'utilité publique a déjà été traité dans les observations générales du présent avis. Suivant ces observations, l'indemnisation ne se justifie qu'au cas où la charge revêt un caractère grave excédant les inconvénients normaux de la vie en société, mais, dans ce cas, elle est une obligation pour l'Administration. Si tel est le principe dominant la matière et si d'ailleurs l'intention du Gouvernement n'est pas de prévoir l'indemnisation des dommages minimes résultant de l'application de la loi, il convient de l'indiquer plus clairement. A cet égard, le législateur pourrait se référer à la notion de dommage exceptionnel qu'il a déjà utilisée dans l'article 7 de la loi du 23 décembre 1946 portant création du Conseil d'Etat, ainsi que dans l'article 7, 4° de la loi du 14 juillet 1951 portant liquidation des organismes et services déclarés nuls par l'arrêté-loi du 5 mai 1944. Pour faire en sorte qu'une indemnisation soit toujours assurée en cas de dommage particulièrement grave, le législateur pourrait prévoir dans quelles circonstances le dommage devrait, en tout cas, être réputé exceptionnel.

On remarquera d'autre part que, dans l'hypothèse où la procédure d'expropriation aura été appliquée, le juge peut avoir alloué des indemnités accessoires, notamment pour dépréciation des excédents. La commission prévue à l'article 20 du projet ne pourra évidemment allouer des indemnités du même chef.

Compte tenu des observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose de remplacer l'alinéa premier de l'article 19 du projet du Gouvernement par les dispositions suivantes, qui formeront les trois premiers alinéas de l'article 19, § 2 :

"Une allocation annuelle est accordée au propriétaire qui a subi un dommage exceptionnel résultant de l'établissement des servitudes aéronautiques ou des travaux effectués en application des articles 8, 10 et 12 de la présente loi.

Le dommage est en tout cas réputé exceptionnel lorsque le bien subit une dépréciation d'un tiers au moins de sa valeur vénale.

Il ne peut être accordé d'allocation pour la privation de propriété et autres dommages qui auraient été indemnisés suivant la procédure prévue au paragraphe 1er du présent article".

+

+ +

Les alinéas suivants de l'article 19 du projet soumis au Conseil d'Etat appellent les observations suivantes :

.../...

Pour mettre en concordance l'article 19, alinéa 2 du projet, avec l'article 20, alinéa 1er, dans la rédaction qu'en propose le Conseil d'Etat, il faudra rédiger cet alinéa 2 comme suit :

"L'allocation est allouée à celui qui est propriétaire du bien à la date de l'arrêté ou de la décision engendrant le dommage".

A l'article 19, alinéa 3, le terme "revisible" doit être remplacé par les mots "sujette à revision".

L'article 19, alinéa 6, étend un système de compensation des plus et moins-values que la loi de 1930 avait adopté mais qui, en raison même de l'extension qui lui est donnée, deviendra d'une application très difficile.

Il y aura lieu par ailleurs de remplacer les termes "un préjudice", terminant cet alinéa, par les termes "un dommage exceptionnel".

Il serait enfin équitable de permettre de déroger au principe de l'allocation annuelle lorsque l'établissement des servitudes ou les travaux effectués causent au propriétaire un dommage exceptionnel immédiat sans proportion avec une telle allocation. Le dernier alinéa de l'article 19 pourrait donc être remplacé par les termes suivants.

"Il ne sera pas créé de titre de rente pour les allocations annuelles inférieures à un montant minimum qui sera fixé par arrêté royal. Il sera accordé, dans ces cas, une somme forfaitaire équivalente à dix fois la rente annuelle qui aurait été allouée.

Dans le cas où le dommage exceptionnel ne pourrait être compensé par une allocation annuelle, à raison du caractère immédiat du dommage, il pourra être accordé une somme forfaitaire tenant lieu d'allocation annuelle et calculée suivant les modalités prévues à l'alinéa précédent".

+
+ +

En raison des modifications suggérées ci-avant, il serait préférable de diviser l'article 19 en trois articles, ce qui conduira à modifier la numérotation des articles suivants.

Article 20.

L'article 20 du projet institue une commission chargée de statuer sur l'octroi, la révision et la suppression des allocations. Suivant les délégués du Gouvernement, cette commission doit être composée exclusivement de fonctionnaires.

Le projet n'impose à la commission ni d'entendre les intéressés, ni de motiver ses décisions. Il lui permet de statuer sans aucun recours administratif ou judiciaire, sauf celui prévu à l'article 9 de la loi du 23 décembre 1946 portant création du Conseil d'Etat.

.../...

Comme le Conseil d'Etat l'a fait remarquer dans ses observations générales, la détermination de l'existence d'un dommage exceptionnel doit être faite suivant une procédure offrant aux particuliers comme à l'Etat les garanties voulues.

Dans cet ordre d'idées, on peut admettre que l'article 20 institue une commission spécialisée. Cette spécialisation se recommande parce que, à l'effet d'élaborer une jurisprudence équitable et uniforme sur les critères permettant de déceler l'existence d'un dommage exceptionnel, il y a intérêt à rapprocher et à comparer les demandes ayant cet objet et à en faire apprécier le bien-fondé par un même organisme. Une telle méthode, consistant à grouper les cas semblables et à les faire apprécier par une commission spécialisée, a été utilisée après la promulgation de la loi du 23 juin 1930.

Cette commission doit, suivant le projet, statuer en vertu d'un pouvoir propre et prendre des décisions sujettes uniquement à recours devant le Conseil d'Etat. Elle exerce donc une fonction de caractère juridictionnel. Ce caractère apparaîtra encore plus nettement si, comme le propose le Conseil d'Etat, le dommage doit être réputé exceptionnel en cas de dépréciation de plus d'un tiers de la valeur vénale. On pourra dire, en effet, dans ce cas que le propriétaire du fonds grevé a un droit à une indemnité dont la commission aura à déterminer l'étendue.

.../...

Eu égard à la nature de la fonction de la commission, il serait logique que les décisions de celle-ci soient motivées et rendues suivant une procédure permettant aux intéressés et à leur conseil de prendre connaissance du dossier et de présenter des observations; on pourrait s'inspirer pour la rédaction de ce texte de l'article 11 de la loi du 14 juillet 1951. Il serait normal aussi, eu égard au caractère de sa fonction, que la commission ne fût pas exclusivement composée de fonctionnaires dépendant hiérarchiquement du Ministre, mais comprît des personnalités indépendantes ainsi qu'on l'a fait dans d'autres cas où il s'agissait aussi d'apprécier l'existence d'un dommage exceptionnel (Comité de liquidation fonctionnant pour l'application de la loi du 14 juillet 1951).

La motivation des décisions de la commission est une garantie essentielle pour les intéressés. Rendre obligatoire cette motivation, c'est prévenir l'arbitraire dans l'octroi des indemnisations, c'est rendre aussi plus efficace le contrôle du Conseil d'Etat prévu par l'article 20 du projet. Toutefois, la garantie instituée par ce contrôle ne sera vraiment complète que si, au lieu d'ouvrir le recours à la section d'administration du Conseil d'Etat sur la base de l'article 9 de la loi du 23 décembre 1946, l'on permettait aux parties d'interjeter appel devant cette section. Celle-ci exercerait alors en la matière un pouvoir de pleine juridiction lui permettant de contrôler non seulement le respect des compétences et des formes, mais aussi la réalité du dommage exceptionnel, notion qu'elle est appelée à appliquer aussi lorsqu'elle se prononce par voie d'avis conformément à l'article 7 de la loi du 23 décembre 1946. Ainsi serait assurée l'unité de

.../...

jurisprudence dans les différents domaines où cette notion est ou devrait être d'application.

Pour réaliser cet objet, il suffit de remplacer les derniers mots du premier alinéa de l'article 20 du projet "sauf celui ouvert au Conseil d'Etat par l'article 9 de la loi du 23 décembre 1946 portant création du Conseil d'Etat" par les termes "sauf appel devant la section d'administration du Conseil d'Etat".

Article 21.

Cet article charge le Roi de prendre les arrêtés d'exécution que nécessiteront les articles 19 et 20 du projet.

Il conviendrait d'insérer dans cet article, la disposition de l'article 20 chargeant le Roi de nommer les membres de la commission.

De plus, comme le Conseil d'Etat propose un recours de pleine juridiction contre les décisions de cette commission, il y a lieu de prévoir que la procédure à suivre devant le Conseil d'Etat sera déterminée par le Roi.

CHAPITRE VI. - DES DISPOSITIONS PENALES.

Article 22.

Cet article punit d'une peine correctionnelle les infractions aux dispositions des articles 3 et 5 du projet, créant les servitudes aéronautiques proprement dites.

Il prévoit que, sur ordre du Ministre compétent, les contrevenants devront supprimer l'objet de l'infraction, qu'à défaut d'obtempérer à cet ordre dans le délai imparti, il y sera procédé d'office et à leurs frais et, enfin, que le remboursement de ces frais sera poursuivi "comme en matière domaniale".

+
+ +

L'article devrait préciser que la suppression de l'objet de l'infraction ne peut être ordonnée qu'après la condamnation par le juge.

Il serait, en outre, plus conforme à la tradition de prévoir que le tribunal ordonne la remise en état des lieux si celle-ci est demandée par le Ministre compétent ou par son délégué. Dans cette hypothèse, le tribunal fixe le délai de la remise en état des lieux et décide qu'en cas d'inexécution du jugement, le Ministre ou son délégué y pourvoira aux frais de l'intéressé.

Au dernier alinéa de cet article, il est prévu que le remboursement des dépenses résultant de la suppression d'office de l'objet de l'infraction, est poursuivi "comme en matière domaniale". Le projet se réfère ainsi implicitement à la loi domaniale du 22 décembre 1949 (Pasinomie 25 février 1950). Aux termes de l'article 3 de cette loi "toute somme due à l'Etat ou à des organismes d'Etat, dont le recouvrement est poursuivi par l'administration des domaines, peut être récupérée par voie de contrainte.

.../...

La contrainte est décernée par le receveur chargé du recouvrement; elle est visée et rendue exécutoire par le directeur de l'enregistrement et des domaines et signifiée par exploit d'huissier".

Il serait utile de se référer directement à l'article 3 de cette loi, ou de reprendre le texte de cet article dans le projet. Cette dernière solution est adoptée par le texte proposé ci-après.

Ce texte tient compte des observations formulées à propos de l'article 3, e.

Article 23.

Cet article punit d'une peine de simple police quiconque entreprend des travaux susceptibles de dégrader ou de détruire une installation de sécurité ou une balise (1°), gêne ou empêche involontairement le fonctionnement de celles-ci (2°), détruit, abat ou dégrade involontairement un ouvrage ou un objet affecté à l'usage de celles-ci (3°) ou néglige, enfin, d'avertir l'autorité compétente des changements qu'il compte apporter à son bien et qui nécessitent le déplacement ou la modification d'une installation de sécurité ou d'une balise (4°).

Le dernier alinéa de l'article punit de la même peine celui qui a ordonné l'acte ayant "donné naissance à l'infraction".

+
+ +

.../...

Les infractions prévues au 1° et au 4° consistent dans le défaut d'avertir l'autorité compétente des travaux à entreprendre à proximité d'une installation de sécurité ou d'une balise. Il serait préférable de faire suivre immédiatement la disposition figurant au 1° par celle du 4°.

Le dernier alinéa semble superflu. Comme il punit la personne qui a "ordonné l'acte" qui a donné naissance à l'infraction, il ne peut concerner les infractions prévues aux 1° et 4°, celles-ci étant des infractions commises par omission.

La personne visée par ce dernier alinéa est donc celle qui a ordonné les travaux dont l'exécution a eu pour effet de gêner ou d'empêcher le fonctionnement des installations de sécurité ou des balises (2°) ou de détruire, d'abattre ou de dégrader tout ouvrage ou objet affecté à l'usage de ces installations ou balises (3°).

Or, on ne conçoit pas la faute que cette personne pourrait commettre en dehors de celle prévue au 1° et au 4°, c'est-à-dire celle de ne pas avoir averti le Ministre ou son délégué.

En effet, si elle a averti le Ministre ou son délégué, elle ne pourrait être rendue pénalement responsable du dommage causé involontairement par ceux qui exécutent les travaux. L'avertissement a, en effet, précisément pour but de prévenir l'autorité compétente afin que celle-ci donne les instructions ou prenne les mesures nécessaires en vue d'éviter tout dommage à une installation de sécurité ou à une balise.

Eu égard à cette observation, le dernier alinéa de cet article peut être supprimé.

Article 24.

Les deux premiers alinéas de cet article rendent passibles de peines correctionnelles des actes commis sciemment en vue de gêner ou d'empêcher le fonctionnement des installations de sécurité ou des balises, ainsi que la destruction ou la dégradation volontaire d'un ouvrage ou d'un objet affecté à l'usage de ces installations ou de ces balises.

Le troisième alinéa de l'article punit des mêmes peines celui qui n'obéit pas immédiatement aux réquisitions ou aux injonctions du Ministre compétent ou de son délégué.

+

+ +

La peine d'emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de cinquante à cinq cents francs ou d'une de ces peines seulement, prévue pour la simple non-obéissance à un ordre donné, est sensiblement plus lourde que la peine comminée par l'article 271 du Code pénal en cas de rébellion, c'est-à-dire d'attaque ou de résistance avec violences et menaces mais sans armes. Celui-ci prévoit en ce cas des peines allant de huit jours à six mois d'emprisonnement. Aux termes du même article, la rébellion commise par une seule personne munie d'armes est passible d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, c'est-à-dire d'une peine maximum moins forte que celle prévue par le projet.

S'il est nécessaire d'ériger en infraction le seul fait de ne pas obtempérer aux réquisitions ou aux injonctions de l'administration, le texte devrait être revu au point de vue des peines, de manière à le mettre en harmonie avec la disposition précitée du Code pénal.

Article 25.

En vertu de cet article, toutes les dispositions du livre Ier du Code pénal sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et par ses arrêtés d'exécution.

+

+ +

Le projet n'érigéant pas en infraction distincte de celles qu'il prévoit, la violation des dispositions de ses arrêtés d'exécution, les mots "et par ses arrêtés d'exécution" sont sans objet et doivent, dès lors, être supprimés.

Article 26.

Cette disposition charge les inspecteurs en chef et les inspecteurs de la police aéronautique prévus par la loi du 27 juin 1937 et par l'arrêté-loi du 20 novembre 1946, ainsi que les agents de la défense nationale à désigner par le Roi, de la recherche et de la constatation des infractions à la loi.

.../...

Elle prévoit que les agents de la défense nationale à désigner par le Roi, seront régis par les dispositions de la loi du 27 juin 1937.

+

+

+

- a) Les inspecteurs en chef et les inspecteurs de la police aéronautique sont prévus par la loi du 27 juin 1937 "portant revision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne". Les articles 38 à 41 de cette loi prévoient que le Roi pourra conférer à certains agents de l'administration de l'aéronautique les fonctions d'inspecteur en chef et d'inspecteur de la police aéronautique. Ils ont qualité d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi. Ils prêtent serment devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur résidence. Leur compétence n'est néanmoins pas limitée à l'arrondissement de ce tribunal. Ils recherchent et constatent par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les crimes, délits et contraventions dans les aérodromes ou à bord des aéronefs, ainsi que les infractions aux lois et règlements concernant la navigation aérienne. Ils ont pouvoir de saisir "tous objets trouvés en contravention des prescriptions légales ou réglementaires". Lorsqu'une infraction n'est punie que de peines de police, le contrevenant aura la faculté d'effectuer immédiatement le paiement du maximum de l'amende, décimes additionnels compris, entre les mains du verbalisant. Ce paiement aura pour effet d'arrêter les poursuites.

La loi de 1937 rend donc les inspecteurs de la police aéronautique compétents en matière d'infractions au présent projet. Toutes les dispositions précitées sont applicables en l'espèce. Selon les renseignements fournis, le Gouvernement ne désirerait toutefois pas faire application de l'article 40, dernier alinéa, de la loi du 27 juin 1937, qui prévoit le paiement de l'amende entre les mains du verbalisant.

Le texte proposé ci-après tient compte de cette réserve.

- b) Quant à l'arrêté-loi du 20 novembre 1946 créant la Régie des voies aériennes, il prévoit en son article 12 que le "Roi peut conférer à des agents de la Régie des voies aériennes la qualité d'inspecteur de police judiciaire, dans les conditions prévues par la loi du 22 juillet 1924 octroyant à certains membres du personnel de l'administration de l'aéronautique civile les pouvoirs d'officiers de police judiciaire".

La loi du 22 juillet 1924 a toutefois été abrogée par la loi du 27 juin 1937 (cette loi n'est entrée en vigueur que le 1er mars 1954).

Il conviendrait, dès lors, à l'occasion du présent projet, de remplacer dans l'article 12 de l'arrêté-loi du 20 novembre 1946, la référence à la loi du 22 juillet 1924 par la référence à la loi du 27 juin 1937.

.../...

- c) Enfin, les agents visés à l'article ne seront pas les seuls à être chargés de la recherche et de la constatation des infractions aux dispositions de l'avant-projet. D'autres officiers ou agents de police judiciaire sont également chargés de cette mission, en raison des pouvoirs généraux qu'ils tiennent des lois organiques de leurs fonctions. Pour éviter toute confusion à ce sujet, il est proposé de préciser que les agents visés à l'article sont spécialement qualifiés pour la recherche et la constatation des infractions.
-

Texte du Gouvernement.Texte proposé par le Conseil d'EtatCHAPITRE Ier. - DEFINITIONS.CHAPITRE Ier. - DEFINITIONS.Article 1er.-

Pour l'application de la présente loi, les termes ci-dessous ont la signification suivante :

- a) aérodrome : surface définie sur terre ou sur l'eau destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les manoeuvres des aéronefs;
- b) aire de mouvement : partie d'un aérodrome destinée aux manoeuvres des aéronefs à la surface;
- c) aire d'atterrissage ou d'amerrissage : partie de l'aire de mouvement destinée aux parcours de décollage et d'atterrissage ou d'amerrissage des aéronefs;
- d) piste ou chenal : partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage ou d'amerrissage, choisie ou aménagée afin de servir, dans le sens de sa longueur, au décollage et à l'atterrissage ou à l'amerrissage des aéronefs;
- e) point de référence : point déterminant géographiquement l'emplacement d'un aérodrome;

Article 1er.- (article 1er du projet)

Pour l'application de la présente loi, les termes ci-dessous ont la signification suivante :

- a) aérodrome : surface définie sur terre ou sur l'eau, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les manoeuvres des aéronefs;
- b) aire de mouvement : partie d'un aérodrome destinée aux manoeuvres des aéronefs au sol ou à la surface de l'eau;
- c) aire d'atterrissage ou d'amerrissage : partie de l'aire de mouvement destinée aux parcours de décollage et d'atterrissage ou d'amerrissage des aéronefs;
- d) piste ou chenal : partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage ou d'amerrissage, choisie ou aménagée afin de servir, dans le sens de sa longueur, au décollage et à l'atterrissage ou à l'amerrissage des aéronefs;
- e) point de référence : point déterminant géographiquement l'emplacement d'un aérodrome;

.../...

- f) bande : portion de la surface du sol qui comprend et entoure chaque piste et éventuellement ses prolongements;
- g) aire d'approche : portion de la surface du sol ou de l'eau extérieure à l'aire d'atterrissage ou d'amerrissage et dont la projection sur un plan horizontal est un trapèze, éventuellement prolongé par un rectangle, symétrique par rapport au plan vertical passant par l'axe suivant lequel s'effectue l'atterrissage, l'amerrissage ou l'envol et dont la petite base se trouve du côté de l'aire d'atterrissage ou d'amerrissage;
- h) aire de transition : portion de la surface du sol ou de l'eau constituant la projection sur le sol ou sur l'eau des surfaces de transition;
- i) zone centrale : portion de la surface du sol ou de l'eau qui entoure l'aérodrome;
- j) zone circulaire : portion de la surface du sol ou de l'eau qui entoure la zone centrale;
- k) zone d'aérodrome : portion de la surface du sol ou de l'eau qui entoure la zone circulaire;
- l) zone de protection : portion de la surface du sol ou de l'eau qui entoure une installation destinée à assurer la sécurité de la circulation aérienne;
- f) bande : portion de la surface du sol qui comprend et entoure chaque piste et éventuellement ses prolongements;
- g) aire d'approche : portion de la surface du sol ou de l'eau extérieure à l'aire d'atterrissage ou d'amerrissage et dont la projection sur un plan horizontal est un trapèze, éventuellement prolongé par un rectangle, symétrique par rapport au plan vertical passant par l'axe suivant lequel s'effectue l'atterrissage, l'amerrissage ou l'envol et dont la petite base se trouve du côté de l'aire d'atterrissage ou d'amerrissage;
- h) aire de transition : portion de la surface du sol ou de l'eau constituant la projection sur le sol ou sur l'eau des surfaces de transition;
- i) zone centrale : portion de la surface du sol ou de l'eau qui entoure l'aérodrome;
- j) zone circulaire : portion de la surface du sol ou de l'eau qui entoure la zone centrale;
- k) zone d'aérodrome : portion de la surface du sol ou de l'eau qui entoure la zone circulaire;
- l) zone de protection : portion de la surface du sol ou de l'eau qui entoure une installation destinée à assurer la sécurité de la circulation aérienne;

.../...

- m) surface d'approche : portion d'un plan incliné ou succession de portions de plans inclinés ou horizontaux formant couloir dont la projection verticale sur le sol ou sur l'eau est l'aire d'approche correspondante;
- n) surface horizontale : portion d'un plan horizontal situé au moins à 45 m au-dessus de l'altitude du point de référence, limitée par la projection, sur ce plan, de la limite extérieure de la zone centrale;
- o) surface de transition : d'une part, portions de plans inclinés s'appuyant sur les côtés de la surface d'approche et s'élevant vers l'extérieur jusqu'à la surface horizontale et éventuellement la surface conique et la surface de dégagement d'aérodrome et, d'autre part, surfaces réglées s'appuyant sur les côtés de la bande ou du chenal et s'élevant vers l'extérieur jusqu'à la surface horizontale;
- p) surface conique : surface qui s'ouvre vers le haut et s'appuie sur le pourtour de la surface horizontale; la projection sur le sol ou sur l'eau de cette surface constitue la zone circulaire;
- q) surface de dégagement d'aérodrome : portion d'un plan horizontal situé à l'altitude du pourtour de la surface conique et limitée par la projection, sur ce plan, de la limite extérieure de la zone d'aérodrome.
- m) surface d'approche : portion d'un plan incliné ou succession de portions de plans inclinés ou horizontaux formant couloir dont la projection verticale sur le sol ou sur l'eau est l'aire d'approche correspondante;
- n) surface horizontale : portion d'un plan horizontal situé au moins à 45 m au-dessus de l'altitude du point de référence, limitée par la projection, sur ce plan, de la limite extérieure de la zone centrale;
- o) surface de transition: d'une part, portions de plans inclinés s'appuyant sur les côtés de la surface d'approche et s'élevant vers l'extérieur jusqu'à la surface horizontale et éventuellement la surface conique et la surface de dégagement d'aérodrome et, d'autre part, surfaces réglées s'appuyant sur les côtés de la bande ou du chenal et s'élevant vers l'extérieur jusqu'à la surface horizontale;
- p) surface conique : surface qui s'ouvre vers le haut et s'appuie sur le pourtour de la surface horizontale; la projection sur le sol ou sur l'eau de cette surface constitue la zone circulaire;
- q) surface de dégagement d'aérodrome : portion d'un plan horizontal situé à l'altitude du pourtour de la surface conique et limitée par la projection, sur ce plan, de la limite extérieure de la zone d'aérodrome.

CHAPITRE II. - DE LA LIMITA-
TION DES OBSTACLES.

Article 2.-

Sont déterminés sur des plans terriers joints à des arrêtés royaux pris sur la proposition du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du Ministre de la Défense nationale, et après consultation du Ministre ayant les affaires économiques et les mines dans ses attributions :

a) pour chaque aérodrome désigné par le Roi :

1° le point de référence, l'emplacement, les dimensions et limites des aires et des zones définies aux lettres g, h, i, j et k de l'article 1er;

2° la position et les limites des surfaces définies aux lettres m, n, o, p et q du même article;

b) pour chaque installation destinée à assurer la sécurité de la circulation aérienne, et désignée par le Roi : la zone définie au lettre l du même article.

CHAPITRE II. - DES SERVITUDES
TENDANT A LIMITER LES OBSTACLES
A LA CIRCULATION AERIENNE.

Article 2.- (article 2 du projet)

Sont déterminés sur des plans joints à des arrêtés royaux pris sur la proposition du Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions ou du Ministre de la Défense nationale, et après consultation du Ministre ayant les affaires économiques et les mines dans ses attributions :

a) pour chaque aérodrome désigné par le Roi :

1° le point de référence, l'emplacement, les dimensions et limites des aires et des zones définies aux lettres g, h, i, j et k de l'article 1er;

2° la position et les limites des surfaces définies aux lettres m, n, o, p et q du même article;

b) pour chaque installation destinée à assurer la sécurité de la circulation aérienne, et désignée par le Roi : la zone définie au lettre l du même article.

.../...

Article 3.-

Il ne peut être érigé, installé ou amoné :

- a) dans les aires d'approche, rien qui dépasse la surface d'approche;
- b) dans les aires de transition, rien qui dépasse les surfaces de transition;
- c) dans la zone centrale, rien qui dépasse la surface horizontale;
- d) dans la zone circulaire, rien qui dépasse la surface conique;
- e) dans, sous et au-dessus de la zone de protection, aucun bâtiment, construction ou plantation, aucune masse métallique, aucune ligne téléphonique, télégraphique, de transport ou de distribution d'énergie électrique et d'une façon générale rien de nature à troubler le fonctionnement de l'installation qui s'y trouve.

Article 4.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le Ministre de la Défense nationale peut autoriser aux conditions qu'il détermine, des tempéraments aux dispositions de l'article 3, lorsqu'il estime que ces tempéraments ne peuvent entraîner d'inconvénients pour la sécurité de la circulation aérienne.

Article 3.- (article 3 du projet)

Il ne peut être érigé, installé ou amoné :

- a) dans les aires d'approche, rien qui dépasse la surface d'approche;
- b) dans les aires de transition, rien qui dépasse les surfaces de transition;
- c) dans la zone centrale, rien qui dépasse la surface horizontale;
- d) dans la zone circulaire, rien qui dépasse la surface conique;
- e) dans la zone de protection, sous celle-ci et au-dessus d'elle, les choses mobilières ou immobilières déterminées par le Roi, qui sont de nature à troubler le fonctionnement de l'installation destinée à assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Article 4.- (article 4 du projet)

Le Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions, ou le Ministre de la Défense nationale, peut, dans des cas particuliers, autoriser, aux conditions qu'il détermine, des tempéraments aux dispositions de l'article 3 ou des arrêtés royaux pris en exécution de cet article.

.../...

Article 5.-

Sans préjudice des dispositions de l'article 3, il ne peut être érigé ou installé, sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique et du Ministre de la Défense nationale :

- 1° sur tout le territoire du Royaume, rien qui dépasse de 150 mètres le niveau du sol ou de l'eau, ou
- 2° dans la zone d'aérodrome, rien qui dépasse la surface de dégagement d'aérodrome, là où la hauteur de celle-ci est inférieure à 150 mètres au-dessus du sol ou de l'eau.

Article 6.-

Une copie des arrêtés royaux pris en exécution de l'article 2 de la présente loi, ainsi qu'une copie des plans terriers y annexés sont déposées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le Ministre de la Défense nationale ou par leur délégué, dans les quinze jours de leur date, au siège des administrations des communes sur le territoire desquelles se trouvent les terrains ou surfaces d'eau grevés de servitudes aéronautiques.

Lorsque des eaux de la mer territoriale, de l'Escaut maritime ou des ports maritimes sont frappées de telles servitudes, ces copies sont déposées en outre auprès des commissaires maritimes compé-

Article 5.- (article 5 du projet)

Sans préjudice des dispositions de l'article 3, il ne peut être érigé ou installé, sauf autorisation du Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions et du Ministre de la Défense nationale :

- 1° dans la zone d'aérodrome, rien qui dépasse la surface de dégagement d'aérodrome;
- 2° sur tout le territoire du Royaume, rien qui dépasse de 150 mètres le niveau du sol ou de l'eau.

Article 6.- (nouveau)

Les décisions ministérielles prises en exécution des articles 4 et 5 sont notifiées à l'administration communale du lieu.

Article 7.- (article 6 du projet)

Une copie des arrêtés royaux pris en exécution des articles 2 et 3 de la présente loi, ainsi qu'une copie des plans y annexés sont déposées, par le Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions ou par le Ministre de la Défense nationale, ou par leur délégué, dans les quinze jours de leur date, au siège des administrations des communes sur le territoire desquelles se trouvent les terrains ou surfaces d'eau grevés de servitudes aéronautiques. En outre, lorsque des eaux de la mer territoriale, de l'Escaut maritime ou des ports maritimes sont frappées de telles servitudes, des copies sont déposées auprès du commissaire maritime compétent.

Le dépôt des documents visés aux alinéas précédents est constaté par un procès-verbal dressé par le Ministre intéressé ou par son délégué et contresigné, soit par le bourgmestre de la commune ou l'échevin délégué, soit par le commissaire maritime compétent. Une expédition en sera laissée aux autorités dont le contrescoring est requis.

Dans les quinze jours de la réception des documents précités, l'administration communale ou le commissaire maritime annonce ce dépôt, pendant trente jours au moins, par avis affichés dans la commune ou dans les locaux du commissariat maritime accessibles au public. Les frais d'affichage dans la commune sont à la charge de celle-ci.

Le dépôt des documents visés à l'alinéa précédent est constaté par un procès-verbal dressé par le Ministre intéressé ou par son délégué et contresigné par le bourgmestre ou par le commissaire maritime compétent. Une copie du procès-verbal est remise aux autorités qui l'ont contresigné.

Dans les quinze jours du dépôt des documents, l'administration communale ou le commissaire maritime annonce, pendant trente jours au moins, par avis affichés dans la commune ou dans les locaux du commissariat maritime, accessibles au public, les servitudes créées en vertu des articles 3, a, b, c, d, et 5, 1^o, de la présente loi.

Dans le même délai, l'administration communale avisera les propriétaires, par écrit et individuellement, de l'établissement de ces servitudes.

Des écriteaux, placés dans le même délai par les soins de l'administration communale dans la zone de protection, signaleront les servitudes créées en vertu de l'article 3, c, de la présente loi.

Les frais d'affichage, de placement et d'entretien des écriteaux sont à charge de l'administration communale.

.../...

Les copies des arrêtés royaux et plans terriers annexés peuvent être consultées, en tout temps et sans déplacement, par toute personne intéressée, dans les locaux des dites administrations communales et commissariats maritimes où elles ont été déposées.

Article 7.-

Les servitudes créées par les articles 3 et 5, 2°, de la présente loi sont établies de plein droit le jour du dépôt, conformément à l'article 6, des arrêtés royaux et des plans y annexés.

Article 8.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le Ministre de la Défense nationale détermine les obstacles existant au moment de l'établissement des servitudes dans les aires et les zones définies aux lettres g, h, i, j, k et l de l'article 1er, qui doivent être déplacés, appropriés ou supprimés. Il ordonne tout déplacement ou appropriation de ces obstacles.

La prise de possession de tout ou partie d'immeuble en vue de la suppression d'un obstacle prévu au présent article, a lieu conformément aux dispositions de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les copies des arrêtés royaux et plans annexés peuvent être consultées, en tout temps et sans déplacement, par toute personne intéressée, dans les locaux des administrations communales et commissariats maritimes où elles ont été déposées.

Article 8.- (article 7 du projet)

Les servitudes créées en vertu des articles 3 et 5, 1°, de la présente loi, ont effet le quinzième jour du dépôt, prévu à l'article 7, de la copie des arrêtés royaux et des plans y annexés.

Article 9.- (article 8 du projet)

Le Ministre compétent détermine dans un délai de ... commençant à courir à partir de la date des arrêtés prévus aux articles 2 et 3, c, les obstacles qui, existant au moment de l'établissement des servitudes dans les aires et les zones définies aux lettres g, h, i, j, k et l de l'article 1er, doivent être déplacés, appropriés ou supprimés.

A défaut d'accord amiable avec le propriétaire, le Ministre ordonne l'appropriation de ces obstacles ou, s'il s'agit d'objets mobiliers, leur déplacement. Ces mesures sont exécutées aux frais de l'Etat ou de la Régie des voies aériennes.

.../...

L'article 51 de la loi du 16 septembre 1807 relative au dessèchement des marais, etc..., n'est pas applicable en cas de prise de possession partielle.

A défaut d'accord amiable avec le propriétaire sur le déplacement ou la suppression de tout ou partie d'un obstacle immobilier, il est procédé conformément à l'article 19, § 1er, de la présente loi.

Article 9.-

Les autorisations de bâtir délivrées par les administrations communales doivent être strictement conformes aux dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE III. - DES INSTALLA- TIONS DE SECURITE ET BALISES POUR LA CIRCULATION AERIENNE.

CHAPITRE III. - DES INSTALLA- TIONS DE SECURITE ET BALISES POUR LA CIRCULATION AERIENNE.

Article 10.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le Ministre de la Défense nationale est autorisé :

- 1° à faire établir sur, sous ou au-dessus de tous fonds de terre et surfaces d'eau, ainsi que sur et au-dessus de tout bâtiment, toutes installations qu'il estime nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation aérienne;
- 2° à faire baliser, de jour et de nuit, les obstacles; où qu'ils se trouvent, qu'il détermine et à définir le type, le nombre et l'emplacement des balises à utiliser.

Article 10.-(article 10 du projet)

Le Ministre compétent est autorisé :

- 1° à faire établir sur, sous ou au-dessus de tout fonds de terre et surface d'eau, ainsi que sur et au-dessus de tout bâtiment, toutes installations qu'il estime nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation aérienne;
- 2° à faire baliser, de jour et de nuit, les obstacles, où qu'ils se trouvent, qu'il détermine, et à définir le type, le nombre et l'emplacement des balises à utiliser;

.../...

3° à faire entretenir, réparer, renouveler, déplacer ou supprimer les installations ou balises établies en exécution des 1° et 2°.

Les dits Ministres sont de même autorisés à faire entretenir, réparer, renouveler, déplacer ou supprimer les installations ou balises établies en exécution de l'alinéa précédent.

L'occupation en vue de l'exécution des travaux ci-avant doit respecter l'usage auquel le bien emprunté est affecté.

Les installations de sécurité et les balises doivent être placées de manière à respecter l'usage auquel l'immeuble ou la partie d'immeuble est affecté.

Toutefois, si ces installations ou ces balises exigent la prise de possession de l'immeuble ou d'une partie de celui-ci, il est, à défaut d'accord avec le propriétaire, procédé conformément à l'article 19, § 1er, de la présente loi.

Article 11.-

Quiconque veut modifier l'état des lieux, doit avertir de ses projets, selon le cas, le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le Ministre de la Défense nationale, sous recommandation postale et au moins trois mois avant toute exécution.

Si les travaux n'ont pas été exécutés dans le délai d'un an à dater de l'envoi de l'avertissement, le remboursement des frais causés par la modification, le déplacement et le remplacement des installations de sécurité pourra être exigé.

Article 11.- (article 11 du projet)

Quiconque veut apporter à l'état des lieux des changements qui nécessitent le déplacement ou la modification de l'installation de sécurité ou de la balise, doit avertir de ses projets le Ministre qui a fait procéder à l'installation. L'avertissement est envoyé par lettre recommandée à la poste, au moins trois mois avant l'exécution des travaux.

Passé ce délai, les travaux envisagés peuvent être exécutés.

Les frais d'enlèvement des installations de sécurité et des balises sont à charge de l'Etat ou de la Régie des voies aériennes.

Si les travaux n'ont pas été commencés dans le délai d'un an à dater de l'envoi de l'avertissement, le remboursement des frais qui auraient été exposés par l'Etat ou la Régie des voies aériennes pour le déplacement ou la modification des installations de sécurité ou des balises, pourra être exigé.

.../...

Article 12.-

Les propriétaires de toutes plantations, de toutes lignes de transport ou de distribution d'énergie électrique, de toutes installations électriques ou radioélectriques fixes ou mobiles, doivent, sur réquisition du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du Ministre de la Défense nationale ou de leur délégué, sans préjudice du bénéfice des dispositions de l'article 17, prendre à leurs frais, toutes mesures, établir tous dispositifs et effectuer tous travaux nécessaires pour que ces plantations, lignes et installations n'occasionnent aucun trouble même accidentel, dans le service des installations ou balises destinées à assurer la sécurité de la circulation aérienne.

A défaut d'exécution des travaux dans les délais impartis, il y sera procédé d'office et aux frais des propriétaires défaillants.

Article 13.-

Le balisage de tout obstacle érigé ou installé dans les conditions de l'article 5, est complètement à charge du propriétaire.

Article 14.-

Toute lumière qui, en raison de son aspect, sa couleur ou de son intensité, est susceptible d'être confondue avec un feu ou un signal lumineux assurant la sécurité de la circulation aérienne, doit être occultée ou supprimée à la première réquisition du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du Ministre de la Défense nationale, ou de leur délégué

Les frais d'occultation ou de suppression des lumières sont supportés par le propriétaire de l'installation lumineuse.

Article 12.- (article 12 du projet)

Les propriétaires de plantations, de lignes de transport ou de distribution d'énergie électrique, d'installations électriques ou radioélectriques fixes ou mobiles, doivent, à tout moment, sur réquisition du Ministre compétent, à leurs frais, établir les dispositifs et effectuer les travaux d'aménagement nécessaires afin que ces plantations, lignes ou installations n'occasionnent aucun trouble, même accidentel, dans le service des installations de sécurité ou des balises.

Toutefois, les travaux sont exécutés aux frais de l'Etat ou de la Régie des voies aériennes lorsque les obstacles existaient lors de l'établissement de la zone de protection et que l'appropriation ou le déplacement n'a pas été ordonné à ce moment.

A défaut d'exécution des travaux dans les délais impartis, il y sera procédé d'office et aux frais des propriétaires défaillants.

Article 13.- (article 13 du projet)

Les frais de balisage des obstacles et de l'entretien des balises sont à charge de l'Etat ou de la Régie des voies aériennes.

Toutefois, les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balises à établir sur les obstacles prévus à l'article 5 de la présente loi, sont supportés par le propriétaire.

Article 14.- (article 14 du projet)

Toute lumière qui, en raison de son aspect, de sa couleur ou de son intensité, est susceptible d'être confondue avec un feu ou un signal lumineux assurant la sécurité de la circulation aérienne, doit être occultée ou supprimée à la première réquisition du Ministre compétent ou de son délégué.

Les frais d'occultation ou de suppression des lumières sont à charge du propriétaire de l'installation lumineuse.

CHAPITRE IV. - DE L'EXECUTION
DES TRAVAUX.

Article 15.-

Les travaux exécutés conformément à la présente loi, au-dessus des propriétés privées, sans attache ni contact, doivent être tolérés sans aucune formalité.

Les autres travaux sont exécutés à la suite d'entente directe avec les propriétaires et occupants des biens. A défaut d'entente, la décision d'exécuter les travaux est notifiée par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le Ministre de la Défense nationale, ou son délégué, par lettre recommandée à la poste, au bourgmestre du lieu et au moins 15 jours avant toute exécution. Le bourgmestre est chargé d'avertir les propriétaires et occupants du bien.

Dans le cas où il serait nécessaire de pénétrer dans des maisons habitées ou leurs dépendances, les agents chargés des travaux devront produire un ordre émanant du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du Ministre de la Défense nationale ou de son délégué, mentionnant la nature et la durée approximative des travaux.

Aucun travail ne peut être exécuté à l'intérieur des maisons habitées et leurs dépendances sans autorisation du propriétaire et de l'occupant.

CHAPITRE IV. - DE L'EXECUTION
DES TRAVAUX.

Article 15.-

Les travaux exécutés par application de la présente loi, au-dessus des propriétés privées, qui n'entraînent aucune attache ni contact, doivent être tolérés et ne donnent lieu à l'accomplissement d'aucune formalité auprès des propriétaires et occupants.

Les autres travaux sont exécutés à la suite d'entente avec les propriétaires et occupants des biens. A défaut d'acquiescement de ceux-ci, le ministre compétent ou son délégué, notifie au bourgmestre du lieu la décision d'exécuter les travaux. La notification est faite par lettre recommandée à la poste au moins 15 jours avant toute exécution. Le bourgmestre est chargé d'avertir les propriétaires et occupants du bien. Les agents chargés des travaux ne peuvent pas pénétrer dans des maisons habitées ou leurs dépendances, sans être porteurs d'un ordre émanant du Ministre compétent ou de son délégué, mentionnant le cas échéant la nature et la durée approximative des travaux.

Aucun travail ne peut être exécuté sans autorisation du propriétaire et de l'occupant à l'intérieur des maisons habitées et de leurs dépendances.

Article 16.-

Sont déterminées par le Roi, sur proposition du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du Ministre de la Défense nationale :

les conditions d'exécution des travaux visés par la présente loi sur le domaine public, y compris ceux effectués sur, sous ou au-dessus de la voirie;

la procédure à suivre pour les modifications que l'exécution des dits travaux imposerait d'effectuer à tous autres ouvrages d'utilité publique ainsi que la répartition des charges pouvant résulter de ces modifications;

la procédure à suivre pour les modifications que l'exécution de tous autres ouvrages d'utilité publique imposerait d'effectuer aux installations ou balises destinées à assurer la sécurité de la circulation aérienne, ainsi que la répartition des charges pouvant résulter de ces modifications.

Article 17.-

Les propriétaires des lignes de transport ou de distribution d'énergie électrique sont tenus de mettre leurs lignes hors tension pour permettre l'exécution, en toute sécurité, des travaux exécutés en application de la présente loi.

Article 16.- (article 16 du projet)

Le Roi détermine, sur proposition du Ministre compétent :

1° les conditions d'exécution sur le domaine public des travaux visés par la présente loi;

2° les règles à suivre pour les modifications que l'exécution des travaux imposerait d'effectuer aux ouvrages d'utilité publique existants;

3° les règles à suivre pour les modifications que l'exécution d'ouvrages d'utilité publique imposerait d'effectuer aux installations ou balises destinées à assurer la sécurité de la circulation aérienne;

4° la répartition des charges résultant des travaux visés par les 2° et 3° du présent article.

Article 17.- (article 17 du projet)

Les propriétaires des lignes de transport ou de distribution d'énergie électrique sont tenus de mettre ces lignes hors de tension pour permettre l'exécution, en toute sécurité, des travaux exécutés en application de la présente loi.

Article 18.- (alinéa 2)

Toute action en réparation des dommages causés à l'occasion des travaux se prescrit par trois ans à compter du jour où les dommages se sont produits.

Article 18.- (article 18, alinéa 2, du projet).

L'action en réparation des dommages causés par l'exécution des travaux se prescrit par trois ans à compter du jour où les dommages se sont produits.

PITRE V. - DES INDEMNISATIONS.

Article 19.- (alinéa 1er)

Une allocation annuelle peut être accordée au propriétaire d'un bien grevé de servitudes foncières lorsque l'établissement des dites servitudes dévalue son bien.

CHAPITRE V. - DES INDEMNISATIONS.

Article 19.- (article 19, alinéa 1er, du projet).

§ 1er. Lorsque la prise de possession de tout ou partie de fonds, de constructions ou de plantations est nécessaire soit en vue de la suppression d'obstacles légalement existants, soit en vue de l'établissement d'installations de sécurité ou de balises, il est procédé conformément aux dispositions de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'article 51 de la loi du 16 septembre 1807 relative au dessèchement des marais, etc... n'est pas applicable en cas de prise de possession partielle.

§ 2. Une allocation annuelle est accordée au propriétaire qui a subi un dommage exceptionnel résultant de l'établissement des servitudes aéronautiques ou des travaux effectués en application des articles 8, 10 et 12 de la présente loi.

Le dommage est en tout cas réputé exceptionnel lorsque le bien subit une dépréciation d'un tiers au moins de sa valeur vénale.

Il ne peut être accordé d'allocation pour la privation de propriété et autres dommages qui auraient été indemnisés suivant la procédure prévue au paragraphe 1er du présent article.

Article 19.- (alinéas 2 à 6)

L'allocation est allouée à celui qui est propriétaire du bien au moment de l'établissement des servitudes.

Elle est revisible lorsque l'étendue ou la nature des servitudes aéronautiques est modifiée et cesse d'être octroyée lorsque le jugement a pris fin.

En cas de diminution ou de suppression des servitudes grevant le bien, l'allocation est diminuée ou supprimée dans le chef du bénéficiaire originaire ou de ses ayants droit.

En cas d'aggravation des servitudes, une allocation supplémentaire peut être accordée à celui qui est propriétaire du bien au moment de cette aggravation.

Article 20.- (article 19, alinéas 2 à 6 du projet)

L'allocation est allouée à celui qui est propriétaire du bien à la date de l'arrêté ou de la décision engendrant le dommage.

Elle est sujette à révision lorsque l'étendue ou la nature des servitudes aéronautiques est modifiée et cesse d'être octroyée lorsque le dommage a pris fin.

En cas de diminution ou de suppression des servitudes grevant le bien, l'allocation est diminuée ou supprimée dans le chef du bénéficiaire originaire ou de ses ayants droit.

En cas d'aggravation des servitudes, une allocation supplémentaire peut être accordée à celui qui est propriétaire du bien au moment de cette aggravation.

Si la création, l'agrandissement ou la modernisation d'un aérodrome a donné de la plus-value à tout ou à partie du bien grevé ou tout autre bien appartenant au même propriétaire, l'allocation annuelle n'est accordée que si pour l'ensemble de ces biens, et après compensation des plus et moins-values, le dit propriétaire subit un préjudice.

Si la création, l'agrandissement ou la modernisation d'un aérodrome a donné de la plus-value à tout ou à partie du bien grevé ou à tout autre bien appartenant au même propriétaire, l'allocation annuelle n'est accordée que si pour l'ensemble de ces biens, et après compensation des plus et moins-values, le dit propriétaire subit un dommage exceptionnel.

Article 19.- deux derniers alinéas)

Le Ministre des Finances est autorisé à créer des titres de rente à concurrence du montant total des allocations allouées conformément au présent article.

Il ne sera pas créé de titres de rente pour les allocations annuelles inférieures à un montant minimum qui sera fixé par arrêté royal. Il sera payé, dans ces cas, une somme forfaitaire équivalente à dix fois la rente annuelle qui aurait été allouée.

Article 21.- (article 19, deux derniers alinéas du projet)

Le Ministre des Finances est autorisé à créer des titres de rente à concurrence du montant total des allocations allouées conformément aux articles 19, § 2, et 20 de la présente loi.

Il ne sera pas créé de titres de rente pour les allocations annuelles inférieures à un montant minimum qui sera fixé par arrêté royal. Il sera accordé, dans ces cas, une somme forfaitaire équivalente à dix fois la rente annuelle qui aurait été allouée.

Dans le cas où le dommage exceptionnel ne pourrait être compensé par une allocation annuelle, à raison du caractère immédiat du dommage, il pourra être accordé une somme forfaitaire tenant lieu d'allocation annuelle et calculée suivant les modalités prévues à l'alinéa précédent.

.../...

Article 20.- (alinéas 1er et 3)

Il est créé une commission chargée de statuer sur l'octroi, la révision et la suppression des allocations prévues à l'article précédent. Ses décisions ne sont susceptibles d'aucun recours administratif ou judiciaire, sauf celui ouvert par l'article 9 de la loi du 17 décembre 1946 portant création du Conseil d'Etat.

La commission statue à la majorité absolue de ses membres. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Article 22.- (article 20, alinéas 1er et 3 du projet).

Il est créé une commission chargée de statuer sur l'octroi, la révision et la suppression des allocations prévues par l'article 19, § 2.

La commission ne rend aucune décision sans que la partie intéressée ou son conseil n'ait pu consulter le dossier et faire des observations.

La commission statue à la majorité absolue de ses membres. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Toute décision de la commission est motivée. Elle est notifiée à la partie intéressée par lettre recommandée à la poste.

Les décisions de la commission ne sont susceptibles d'aucun recours administratif ou judiciaire, sauf appel devant la section d'administration du Conseil d'Etat.

Article 20.- (alinéa 2)

Les membres effectifs et suppléants de même que ceux de ces bureaux chargés des fonctions de président et de secrétaire sont désignés par le Roi, sur la proposition du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, du Ministre de la Défense nationale, du Ministre de l'Agriculture, du Ministre des Affaires économiques et du Ministre des Finances.

Article 23.- (articles 20, alinéa 2, et 21 du projet)

Sur la proposition du Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions, du Ministre de la Défense nationale, du Ministre de l'Agriculture, du Ministre des Affaires économiques et du Ministre des Finances, le Roi :

Article 21.-

Les formalités et délais à observer pour l'exécution de l'article 19 de la présente loi par les propriétaires des biens grevés de servitudes aéronautiques et par les administrations compétentes, ainsi que l'organisation et le fonctionnement de la commission instituée par l'article 20, sont déterminés par arrêté royal pris sur la proposition du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, du Ministre de la Défense nationale, du Ministre de l'Agriculture, du Ministre des Affaires économiques et du Ministre des Finances.

- 1° détermine les formalités et délais à observer pour l'exécution des articles 19, § 2, 20 et 21, par le propriétaire des biens grevés de servitudes aéronautiques et par les administrations compétentes;
- 2° désigne les membres effectifs et les suppléants de la commission créée en vertu de l'article 22, de même que les membres effectifs qui assumeront les fonctions de président et de secrétaire;
- 3° organise la commission et règle la procédure à suivre devant elle;
- 4° détermine le délai et les formes dans lesquels l'appel des décisions de la commission est interjeté devant la section d'administration du Conseil d'Etat, et la procédure à suivre.

PARTIE VI. - DES DISPOSITIONS
PENALES.

Article 22.-

Est punie d'une amende de vingt-six à cinq cents francs, toute infraction aux articles 3 et 5 de la présente loi.

Les contrevenants devront, outre, supprimer l'objet de l'infraction sur l'ordre du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du Ministre de la Défense nationale, et dans le délai qu'il fixe, notifié par lettre recommandée à la poste.

CHAPITRE VI.- DISPOSITIONS PENALES.

Article 24.- (article 22 du projet)

Est punie d'une amende de vingt-six à cinq cents francs, toute infraction aux articles 3 a, b, c, d, et 5 de la présente loi, ainsi qu'aux arrêtés royaux pris en exécution de l'article 3, e.

En cas de condamnation, le juge ordonne la remise en état des lieux dans les limites où celle-ci est demandée par le Ministre compétent ou par son délégué. Il fixe le délai de la remise en état et décide qu'en cas d'inexécution du jugement par le condamné dans le délai

A défaut, par eux, d'obtempérer à cet ordre dans le délai imparti, il y sera procédé d'office et à leurs frais; le remboursement des dépenses en résultant poursuivi comme en matière administrative, sur simple état dressé par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le Ministre de la Défense nationale.

proscrit, il y sera pourvu à ses frais par le Ministre compétent ou par son délégué. Le recouvrement de la dépense est poursuivi, par voie de contrainte, par l'Administration des domaines. La contrainte est décernée par le receveur chargé du recouvrement. Elle est visée et rendue exécutoire par le directeur de l'enregistrement et des domaines et signifiée par exploit d'huissier.

Article 23.-

Est puni d'une amende de un vingt-cinq francs :

quiconque, hors le cas de force majeure, a procédé sans en avoir averti le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le Ministre de la Défense nationale, au moins huit jours à l'avance, à des travaux susceptibles, soit de dégrader ou de détruire les balises ou les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation aérienne, soit d'en compromettre le fonctionnement;

quiconque, par défaut de précaution, a involontairement soit gêné, soit empêché le fonctionnement des dites balises ou installations;

Article 25.- (article 23 du projet)

Est puni d'une amende d'un à vingt-cinq francs :

1° quiconque, hors le cas de force majeure, a procédé ou a fait procéder, sans en avoir averti le Ministre compétent, au moins huit jours à l'avance, à des travaux susceptibles, soit de dégrader ou de détruire les balises ou les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation aérienne, soit de compromettre le fonctionnement de ces installations ou de ces balises;

2° quiconque, hors le cas de force majeure, a négligé de donner l'avertissement prévu à l'article 11 de la présente loi;

.../...

quiconque, par défaut de précaution, a involontairement détruit, abattu ou dégradé tout ouvrage ou objet affecté à l'usage des susdites balises ou installations;

quiconque, hors le cas de force majeure, a négligé de donner l'avertissement prévu à l'article 11 de la présente loi.

La peine prévue par le présent article peut être prononcée à charge de celui qui, sans avoir écarté matériellement l'infraction visée, a ordonné l'acte qui a donné naissance.

Article 24.-

Est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de cinquante à cinq cents francs ou d'une de ces peines seulement :

quiconque, et par quelque moyen que ce soit, a volontairement gêné ou empêché le fonctionnement des balises ou des installations destinées à assurer la sécurité de la circulation aérienne;

quiconque, et par quelque moyen que ce soit, a volontairement détruit, abattu ou dégradé tout ouvrage ou objet affecté à l'usage de ces balises ou installations;

3° quiconque, par défaut de précaution, a involontairement soit gêné, soit empêché le fonctionnement des balises ou installations;

4° quiconque, par défaut de précaution, a involontairement détruit, abattu ou dégradé tout ouvrage ou objet nécessaire au fonctionnement des balises ou installations.

Article 26.- (article 24 du projet)

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de cinquante à cinq cents francs ou d'une de ces peines seulement :

1° quiconque, et par quelque moyen que ce soit, a volontairement gêné ou empêché le fonctionnement des balises ou des installations destinées à assurer la sécurité de la circulation aérienne;

2° quiconque, et par quelque moyen que ce soit, a volontairement détruit, abattu ou dégradé tout ouvrage ou objet nécessaire au fonctionnement de ces balises ou installations;

quiconque n'a pas obtempéré immédiatement aux réquisitions ou aux injonctions du Ministre compétent ou de son délégué, faites en vertu des dispositions de la présente loi et des règlements pris en exécution de celle-ci.

3° ... (voir l'observation faite dans l'avis au sujet de cette disposition) ...

Article 25.-

Les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85 sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et les arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Article 27.- (article 25 du projet)

Les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Article 26.-

Les fonctionnaires et agents de l'administration de l'aéronautique et de la Régie des voies aériennes pourvus d'un mandat d'inspecteur en chef ou d'inspecteur de la police aéronautique, en application de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne et de l'arrêté-loi du 20 novembre 1946 créant la Régie des voies aériennes, ainsi que les agents du Ministère de l'Air désignés à cette fin ont compétence pour rechercher et constater, par procès-verbaux, sans foi jusqu'à preuve contraire, les infractions prévues par la présente loi et les arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Article 28.- (article 26 du projet)

Les inspecteurs en chef et les inspecteurs de la police aéronautique prévus par l'article 38 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et par l'article 12 de l'arrêté-loi du 20 novembre 1946 créant la Régie des voies aériennes, sont spécialement chargés de rechercher et de constater les infractions à la présente loi. Ils procèdent conformément aux dispositions des articles 38 à 41 de la loi précitée du 27 juin 1937.

Toutefois, l'article 40, dernier alinéa, de cette loi n'est pas applicable.

.../...

Les nomination, qualité, prestation de serment et compétence des agents du Ministère de la Défense nationale dont il est question au présent article sont soumises également aux modalités prévues par les articles 38 et 39 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Le Roi peut confier dans les mêmes conditions que celles prévues par la loi du 27 juin 1937 précitée, les fonctions d'inspecteur en chef et d'inspecteur de police à des agents de la Défense nationale. Ils auront les mêmes qualités et compétence que les inspecteurs en chef et les inspecteurs de police de la police aéronautique.

CHAPITRE VII.- DISPOSITIONS FINALES.

CHAPITRE VII.-DISPOSITIONS FINALES.

Article 29.- (nouveau)

L'article 12 de l'arrêté-loi du 20 novembre 1946 créant la Régie des voies aériennes est remplacé par la disposition suivante:

"Article 12. Le Roi peut conférer à des agents de la Régie des voies aériennes la qualité d'inspecteur en chef ou d'inspecteur de la police aéronautique, conformément aux dispositions de l'article 38 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ces agents procéderont conformément aux dispositions des articles 39 à 41 de la même loi. Toutefois, l'article 40, dernier alinéa, n'est pas applicable".

.../...

Article 27.-

La loi du 23 juin 1930 concernant la création, autour des aérodromes utilisés par une ou des escadrilles de l'armée, d'une zone de sécurité frappée de servitudes aéronautiques ainsi que la loi du 17 mars 1936 complétant et modifiant celle du 23 juin 1930, sont abrogées.

Toutefois, les servitudes établies et les indemnités y afférentes, accordées en vertu de ces lois, sont maintenues jusqu'à suppression des dites servitudes par arrêté royal contresigné par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le Ministre de la Défense nationale.

Article 28.-

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Donné à _____, le _____

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,
Le Ministre de la Défense nationale,
Le Ministre de l'Agriculture,
Le Ministre des Finances,
Le Ministre des Affaires économiques,

Article 30.- (article 27 du projet)

Sont abrogés :

- la loi du 23 juin 1930 concernant la création, autour des aérodromes utilisés par une ou des escadrilles de l'armée, d'une zone de sécurité frappée de servitudes aéronautiques, modifiée par la loi du 17 mars 1936;
- l'arrêté royal du 22 septembre 1937 réglant l'exécution de la loi du 23 juin 1930, modifié par l'arrêté royal du 15 novembre 1939;
- l'arrêté royal du 15 novembre 1939 concernant l'allocation d'indemnités du chef de servitudes aéronautiques.

Toutefois, les servitudes établies et les indemnités y afférentes, accordées en vertu de ces lois, sont maintenues jusqu'à suppression de ces servitudes par arrêté royal contresigné par le Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions ou par le Ministre de la Défense nationale.

Article 31.- (article 28 du projet)

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

DOEL EN STREKKING VAN HET ONTWERP.

Volgens het opschrift strekt het aan de Raad van State voorgelegde ontwerp tot het instellen van luchtvaartdienstbaarheden. Daarmede is echter niet de gehele strekking van het ontwerp aangegeven. Dit gaat verder dan het instellen van erfdienstbaarheden die het gebruik van rond luchtvaartterreinen en installaties voor luchtverkeersbeveiliging gelegen goederen beperken : het bedoelt ook, regelen te treffen omtrent het verplaatsen, aanpassen en verwijderen van belemmeringen die op het tijdstip van de instelling van de erfdienstbaarheden zullen bestaan, en aan de met het bestuur van de luchtvaart belaste Minister of aan de Minister van Landsverdediging nieuwe bevoegdheden op te dragen, zodat zij veiligheidsinstallaties en bakens voor het luchtverkeer op openbare en private goederen kunnen doen plaatsen en, in sommige gevallen, van de eigenaars kunnen eisen, dat zij bepaalde werken in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer uitvoeren. Bovendien regelt het ontwerp de schadeloosstellingen en stelt het strafbepalingen vast.

Uit dit alles blijkt het grote belang van het ontwerp; volgt het voor een aantal zaken het voetspoor van vroegere voorschriften, meer bepaald van de wet van 23 juni 1930, gewijzigd 17 maart 1936, die reeds luchtvaartdienstbaarheden heeft ingesteld, het bedoelt ook, met inachtneming van de actuele behoeften van het luchtverkeer en in het raam van de internationale overeenkomsten, een vollediger regeling tot stand te brengen in een materie, die in de toekomst een grote uitbreiding zal nemen.

ALGEMENE OPMERKINGEN.

I.

Als ondertekenaar van het verdrag van Chicago inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, heeft België zich verbonden zijn interne wetgeving zoveel mogelijk af te stemmen op de internationale maatstaven en aanbevolen werkwijzen van de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie (I.B.L.O.). Wat de militaire luchtvaartterreinen betreft, heeft België zich eveneens verbonden tot het volgen van de normen der Noord-Atlantische Verdragsorganisatie.

Het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart is goedgekeurd door de wet van 30 april 1947.

Artikel 37 van het Verdrag zegt :

"Elke verdragsluitende Staat verbindt zich mede te werken tot het verkrijgen van de grootst mogelijke mate van eenvormigheid in de voorschriften, normen, methoden en organisatie met betrekking tot luchtvaartuigen, personeel, luchtlijnen en hulpdiensten in alle aangelegenheden, waarin een zodanige eenvormigheid de luchtvaart zal vergemakkelijken en haar ten goede zal komen.

.../...

Tot dat doel zal de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie van tijd tot tijd, naargelang dit nodig zal zijn, internationale maatstaven en aanbevolen werkwijzen en methoden aanvaarden en wijzigen, betreffende :

- a) de berichtendienst en luchtverkeersbeveiliging, grondtekens daaronder begrepen ;
- b) de eisen, te stellen aan luchthavens en landings-terreinen ;

...".

Ter uitvoering van dit artikel heeft de raad van de I.B.L.O. op 29 mei 1951 "de normen en aanbevolen werkwijzen" voor luchtvaartterreinen vastgesteld. Dit reglement heeft als opschrift "Bijlage 14 - Luchtvaartterreinen". Het is gewijzigd en vervangen door het reglement dat de raad op 20 mei 1953 heeft aangenomen.

Onder normen moet worden verstaan "elke opgave aangaande de materiële kenmerken, de configuratie, het materieel, de maatstaven, het personeel en de procedures waarvan de eenvormige toepassing als noodzakelijk is erkend voor de veiligheid of de regelmatigheid van de internationale luchtvaart en waaraan de verdragsluitende Staten zich bij toepassing van de artikelen van het Verdrag zullen houden" (vertaling). Is dit niet mogelijk, dan moet hiervan luidens artikel 38 van het Verdrag aan de raad kennisgeving worden gedaan.

.../...

Een "aanbevolen werkwijze" is "elke opgave aangaande de materiële kenmerken, de configuratie, het materieel, de maatstaven, het personeel en de procedures waarvan de eenvormige toepassing in het belang van de veiligheid, de regelmatigheid of de doelmatigheid van de internationale luchtvaart wenselijk wordt geacht en waaraan de verdragsluitende Staten bij toepassing van de artikelen van het Verdrag zullen trachten zich te houden" (vertaling).

+
+ +

Het Noord-Atlantisch Verdrag, dat op 4 april 1949 te Washington is ondertekend en door de wet van 2 juni 1949 is goedgekeurd, voorziet de oprichting van een defensiecomité dat aanbevelingen zal verstrekken aangaande de maatregelen, die moeten worden genomen onder meer met het oog op de bevordering van de individuele en collectieve weerbaarheid van de verdragsluitende Staten bij een gewapende aanval (artikelen 9 en 3). Ter uitvoering van deze artikelen heeft iedere verdragsluitende Staat zijn militaire luchtvaartterreinen ter beschikking van de strijdkrachten van de N.A.T.O. gesteld en heeft het defensiecomité de normen met betrekking tot deze luchtvaartterreinen bepaald.

.../...

Het onderhavige ontwerp betreffende de luchtvaartdienstbaarheden is in beginsel op alle, zowel militaire als burgerlijke, luchtvaartterreinen van toepassing. De Koning wordt immers gemachtigd om rond elk luchtvaartterrein zones vast te stellen die bezwaard worden met de in de wet bepaalde luchtvaartdienstbaarheden (artikel 2).

Door de noodzaak om zowel de voorschriften van "bijlage 14 - Luchtvaartterreinen" van het verdrag van Chicago als die van de "normen van de N.A.T.O." in acht te nemen, zijn een aantal begripsbepalingen, die het ontwerp in artikel 1 geeft, niet helemaal in overeenstemming met die welke in genoemde bijlage opgenomen en daarin als "normen" aangemerkt zijn.

In dit verband is de Regering van oordeel, dat de Staten die het Verdrag van Chicago hebben ondertekend, niet verplicht zijn de tekst van de normen woordelijk in hun interne wetgeving over te nemen. Bovendien zouden deze "normen" meestal slechts minimumvoorschriften vaststellen. Niets zou dus de verdragsluitende Staten verhinderen, strengere regelen uit te vaardigen ten aanzien van de op hun grondgebied gelegen luchtvaartterreinen.

.../...

II.

De voornaamste erfdienstbaarheden die het ontwerp wenst in te stellen, zijn bepaald in de artikelen 3 en 5.

Die welke artikel 3 instelt onder a, b, c en d, en die van artikel 5 hebben betrekking op de hoogte van de roerende of onroerende zaken die op de belaste erven kunnen worden geplaatst.

Welke juist die erven en hoogten zullen zijn, zal blijken uit de koninklijke besluiten die ter uitvoering van artikel 2 voor elk luchtvaartterrein zullen worden uitgevaardigd.

Met de erfdienstbaarheid van artikel 3, e, is het anders gelegen. Zullen de daarmede belaste erven ook in dit geval door de Koning worden aangewezen, namelijk in het koninklijk besluit dat ter uitvoering van artikel 2, b, de grenzen van de beschermingszone rond een installatie voor de veiligheid van het luchtverkeer zal vaststellen, de omvang van de erfdienstbaarheid is volledig in de wet omschreven, zodat hiervoor geen verdere maatregel nodig is.

Deze erfdienstbaarheid bestaat in het verbod om "in, onder en boven de beschermingszone een gebouw, constructie of beplanting, een metaal-massa, een telefoon- of telegraaflijn, een lijn

.../...

voor het overbrengen of het bezorgen van een elektrische energie en, in het algemeen, alles dat van aard is om de werking van de zich aldaar bevindende installatie te storen, op te trekken, in te richten of aan te brengen".

Tegen een erfdienstbaarheid die elke metaal-massa en alles dat de werking van de veiligheidsinstallatie kan storen, verbiedt, zijn al dadelijk twee bedenkingen te maken wegens de algemene bewoordingen waarin dit verbod is geformuleerd. Het is zo uitgebreid en zo vaag, dat eigenaars en gebruikers van de eigendommen in feite vaak het gebruik zelf daarvan zullen verliezen. Waartoe kan een goed worden aangewend, waarin zich, zelfs tijdelijk, geen metaalmassa mag bevinden ?

Bovendien wordt de erfdienstbaarheid zo omschreven, dat eigenaars en gebruikers slechts bij benadering kunnen uitmaken waarop zij eigenlijk slaat. Alleen de administratie immers kent de installatie die zich in de beschermingszone bevindt; zij alleen kan zich rekenschap geven over de storing welke een voorwerp in deze installatie teweegbrengt of kan brengen. De eigenaar en de gebruiker is het volstrekt onmogelijk, vooraf te weten welke deze voorwerpen kunnen zijn.

In tal van gevallen dus zal de erfdienstbaarheid onbewust geschonden zijn alvorens de eigenaar of de gebruiker van de administratie verneemt, dat een bepaald op het erf aangebracht voorwerp de installatie verstoort of er in strijd met de wet is geplaatst.

Het bezwaar tegen zodanige regeling is des te groter, daar krachtens artikel 22 elke overtreding van de artikelen 3 en 5 met geldboete van 26 frank tot 500 frank wordt gestraft.

In artikel 4 tracht het ontwerp de last van de erfdienstbaarheden van artikel 3 te verlichten, door de bevoegde Minister te machtigen tot het toestaan van "verzachtingen", wanneer deze naar zijn oordeel geen bezwaar voor het luchtverkeer kunnen opleveren. Het toekennen van zodanige bevoegdheid aan de Minister zal echter de gebreken van het in artikel 3, e, aangenomen systeem niet doen verdwijnen, alleen bemantelen. De erfdienstbaarheid blijft even ruim en even vaag ; voor eigenaar en gebruiker blijft het onmogelijk uit te maken welke concrete zaken op het erf aanwezig mogen zijn. Overigens is de bevoegdheid van de Minister discretionair en is hij niet verplicht er gebruik van te maken.

De rechtszekerheid zou beter gediend zijn indien artikel 3, e, de Koning belastte met het vaststellen van een lijst van zaken die de werking van de installaties kunnen verstoren en waarvan de aanwezigheid in de beschermingszones door een erfdienstbaarheid moet worden verboden. Eigenaars en gebruikers van het dienende erf zouden dan nauwkeurig de omvang van hun verplichtingen kennen, en niet blootstaan aan het gevaar, dat zij worden gestraft om, zonder het te weten, artikel 3, e, te hebben overtreden.

.../...

Tenslotte zou dit systeem de nodige speelruimte laten, want de Koning zou te allen tijde de erfdienstbaarheden kunnen aanpassen bij de veranderingen, die zich in de behoeften van de veiligheid van het luchtverkeer mochten voordoen.

Op grond van deze overwegingen stelt de Raad van State voor, artikel 3, e, en artikel 4 als volgt te lezen :

"Artikel 3.-

...

- e) in, onder en boven de beschermingszone : door de Koning te bepalen roerende of onroerende zaken, die de werking kunnen storen van de installatie bestemd om in de veiligheid van de luchtvaart te voorzien.

Artikel 4.-

De Minister tot wiens bevoegdheid de luchtvaart behoort, of de Minister van Landsverdediging, kan, in bijzondere gevallen, onder de door hem te stellen voorwaarden, verzachtingen toestaan wat betreft de bepalingen van artikel 3 of van de ter uitvoering daarvan genomen koninklijke besluiten".

.../...

III.

Luchtvaartdienstbaarheden vallen onder de categorie van de wettelijke erfdienstbaarheden van openbaar nut, in verband waarmee sinds lang de vrang is gerezen, of zij aanleiding moeten geven tot schadeloosstelling van de eigenaar het dienend erf. Hoofdstuk V van het ontwerp bevat desbetreffende voorzieningen ; volgens artikel 8 anderzijds kan de procedure van onteigening wegens uiterste spoed worden aangewend om bestaande belemmeringen weg te nemen. Bij gebruikmaking van deze procedure zal de rechter vóór de inbezitneming een vergoeding aan de eigenaar moeten toekennen. Deze aangelegenheid houdt verband met de schadeloosstelling, waarover in hoofdstuk V wordt gehandeld. Het ware dan ook geraden, in een hoofdstuk alles te groeperen wat op de schadeloosstelling betrekking heeft, onverschillig of die ter uitvoering van de voorschriften inzake onteigening dan wel ter uitvoering van de voorschriften inzake eigenlijke erfdienstbaarheden wordt toegekend.

In het algemeen moet het instellen van luchtvaartdienstbaarheden niet tot onteigening leiden. Tot het wezen van de erfdienstbaarheid behoort immers, dat zij slechts het gebruik beperkt, dat de eigenaar van zijn goed kan maken. Zoals gezegd, gaat het ontwerp echter verder dan het instellen van erfdienstbaarheden in de juiste betekenis van deze term ; volgens artikel 8 kan de administratie, om bestaande belemmeringen te verwijderen, onroerende goederen geheel of gedeeltelijk in bezit nemen. Bovendien machtigt artikel 10 de

.../...

Minister om op grondbezittingen en wateroppervlakten, zomede op elk gebouw, alle voor de veiligheid van het luchtverkeer nodige installaties te doen plaatsen. Voor deze installaties kan in sommige gevallen gehele of gedeeltelijke inbezitneming van een onroerend goed vereist zijn ; in dit geval verliest de eigenaar zijn eigendom, zodat men, om het voorschrift van artikel 11 van de Grondwet in acht te nemen, bij gemis van overeenkomst de procedure van onteigening zal moeten gebruiken en de vergoedingen voor de inbezitneming zal moeten vaststellen. In zodanig geval ~~eisen~~ de vigerende regelen, dat de rechter bevoegd is, zodat het de hoven en de rechtbanken zal toekomen, de hoofd- en bijkomende vergoedingen voor de inbezitneming vast te stellen.

Maar volgens de algemene opzet van het ontwerp kan het doel ook vaak zonder inbezitneming van onroerend goed worden bereikt en zal met beperkingen op het gebruik van eigendom kunnen worden volstaan, hetzij in zover het bouw- of aanplantingsverbod slechts boven een bepaalde hoogte zal gelden, hetzij in zover de eigenaar geen roerende voorwerpen, die de goede werking van de veiligheidsinstallaties kunnen verstoren, zal mogen aanbrengen of laten staan, hetzij in zover hij zal moeten dulden, dat roerende of onroerende goederen met inachtneming van hun vroegere bestemming worden aangepast.

Dit neemt niet weg, dat deze beperkingen zeer zware lasten op de eigendom kunnen leggen. De vraag is of zij tot schadeloosstelling moeten leiden.

.../...

Het systeem dat het ontwerp ter oplossing van dit probleem uitwerkt, vertoont in hoofdzaak de volgende kenmerken :

1. Jaarlijkse toelagen waarvan de toekenning echter vrij is, kunnen worden toegestaan (artikel 19).
2. Tot toekenning, herziening of afschaffing van deze toelagen wordt besloten door een commissie (artikel 20), die volgens de verklaringen van de Regeringsgemachtigde uitsluitend uit ambtenaren zal bestaan.
3. Tegen de beslissingen van deze commissie is geen administratief of gerechtelijk beroep, behalve het beroep bij de Raad van State op grond van artikel 9 van de wet van 23 december 1946.

Bij dit systeem is, zoals de memorie van toelichting zegt, uitgegaan van de gedachte dat erfdienstbaarheden van openbaar nut geen aanleiding tot schadeloosstelling geven, maar dat de wetgever goedgunstig, om billijkheidsredenen, kan toestaan, dat compensaties - "vrijgevigheiden" volgens de memorie van toelichting (blz.9) - worden verleend.

Is de grondslag van dit systeem in rechte houdbaar ?

Voorzeker is het juist, dat het instellen van een erfdienstbaarheid van openbaar nut de eigenaar van het dienend erf geen recht geeft op het verkrijgen van de tegenwaarde van dit erf, hetwelk de Staat

.../...

zich immers niet toeëigent, noch op vergoeding op grond van de artikelen 544 of 1382 van het Burgerlijk Wetboek. Het eigendomsrecht is volgens artikel 544 immers niet zo absoluut, dat het geen krachtens wetten en verordeningen opgelegde beperkingen kan dulden ; artikel 1382 van zijn kant vindt hier geen toepassing, want de Staat doet door het instellen van deze erfdienstbaarheden niets anders dan de wet uitvoeren en begaat geen fout.

Maar betekent dit, dat het toekennen van een vergoeding vanwege de Staat zuiver vrijgevigheid is ? Zo heeft de wetgever het niet altijd aan gevoeld. Een aantal wetten die erfdienstbaarheden van openbaar nut instellen, zijn zo opgevat, dat zij voor de Staat of voor de concessiehouders van openbare diensten de verplichting inhouden, de eigenaars schadeloos te stellen (zie onder meer het keizerlijk decreet van 22 januari 1808, artikel 3 - Wet van 26 maart 1914 voor het behouden van het slagveld te Waterloo, artikel 2 - Wet van 10 maart 1925 betreffende elektrische voorzieningen, artikelen 14 en 17 - Wet van 10 juni 1927 betreffende het behoud van de tekens en referentiepunten die dienen voor het opmaken van 's lands kaart, artikel 3 - Wet van 7 augustus 1931 op het behoud van monumenten en landschappen, artikel 7). Ook de wet van 23 juni 1930 op de luchtvaartdienstbaarheden bepaalt in artikel 8 dat "de eigenaars van onroerende goederen bezwaard met luchtvaartdienstbaarheden worden vergoed", ofschoon zij aan een door een uitvoerende macht benoemde commissie de zorg opdraagt over de aanvragen tot vergoeding "oppermachtig en zonder beroep uitspraak te doen". Bij ontstentenis van enige wetsbepaling die vergoeding in het vooruitzicht stelt,

zouden de betrokkenen zich overigens op artikel 7, § 1, van de wet van 23 december 1946 kunnen beroepen om van de Staat een vergoeding te vorderen, ingeval de instelling van een erfdienstbaarheid van openbaar nut een buitengewone schade mocht hebben veroorzaakt.

In feite staan hier andere beginselen op het spel dan in het Burgerlijk Wetboek zijn neergelegd. De aard zelf van een erfdienstbaarheid van algemeen nut wil, dat zij een last is die in het algemeen belang aan een eigenaar wordt opgelegd. Door het instellen van zodanige erfdienstbaarheden komt de toepassing van het beginsel van de gelijkheid der lasten aan de orde, en dit beginsel is slechts een aspect van het grondwetsbeginsel van de gelijkheid voor de wet ; dit beginsel van Staatsrecht is de grondslag, waardoor de schadeloosstelling wordt verantwoord en waarop ze dient te worden uitgebouwd.

Ongetwijfeld is schadeloosstelling niet in alle gevallen nodig. Het ware onredelijk, geringe lasten te vergoeden, die tot de onvermijdelijke onaangenaamheden van het leven in de maatschappij behoren; overschrijdt de last merkkelijk het ongerief dat de algemeenheid der staatsburgers heeft te verdragen, treft hij in het bijzonder enige individuen, die dus onder een soort van discriminatoire belasting gebukt gaan, dan moet de toegebrachte buitengewone schade worden vergoed. Dat het moeilijk is hier een juiste grens te trekken, is geen reden om de zwaarst getroffen elke vergoeding te ontzeggen. De oplossing dient de wetgever te zoeken in het verstrekken van nadere bijzonderheden in verband met de buitengewone schade, en in een zodanige organisatie van de procedure tot schadeloosstelling, dat particulieren en de Staat de nodige waarborgen krijgen. Met deze beginselen houdt de Raad van State rekening, waar hij verder voor een aantal bepalingen van hoofdstuk V een gewijzigde tekst

ONDERZOEK DER ARTIKELEN.HOOFDSTUK I. - BEGRIPSBEPALINGEN.Artikel 1.

Bij dit artikel is behalve de algemene opmerking (I) betreffende het gemis aan concordantie tussen sommige definities van het ontwerp en die van "bijlage 14 - luchtvaartterreinen" van het Chicago-verdrag, slechts een opmerking over de vorm te maken, die voldoende uit de hierna voorgestelde tekst blijkt.

HOOFDSTUK II. - HET BEPERKEN VAN BELEMMERINGEN.

Dit hoofdstuk behelst regelen om te verhinderen dat eigenaars en gebruikers in sommige terreinen en zones in de nabijheid van luchtvaartterreinen en veiligheidsinstallaties zaken oprichten, aanleggen of plaatsen die een veilig luchtverkeer belemmeren (artikelen 3, 4 en 5) of dat zij aanwezige belemmeringen laten bestaan (artikel 8). Het schrijft eerst voor, dat die terreinen en zones worden vastgesteld op de bij koninklijke besluiten gevoegde plans (artikel 1) en dat hiervan mededeling wordt gedaan (artikel 6; zie ook artikel 7). Het opschrift van dit hoofdstuk zou de inhoud ervan beter weergeven als volgt : "Dienstbaarheden tot beperking van de luchtvaartbelemmeringen".

.../...

Artikel 2.

Volgens dit artikel bepaalt de Koning voor elk luchtvaartterrein en voor elke veiligheidsinstallatie de omvang van de erfdoelbaarheden waarmede de in artikel 1 omschreven terreinen en zones worden bezwaard. "Grondplannen" die bij het koninklijk besluit worden gevoegd, zullen de grenzen van terreinen en zones aanwijzen, alsook de hoogte waarboven aldaar niet mag worden gebouwd.

De Franse term "terrier" kan zonder bezwaar vervallen. Overigens is het betwistbaar, of hij hier correct is gebruikt (zie Dictionnaire de l'Académie française, tome II, blz. 653, uitg. 1935).

De onder b bedoelde installaties zijn radio-lichtbronnen, radarposten, enz. zowel in de onder a bedoelde zones en terreinen als daarbuiten.

Artikelen 3 en 4.

... (zie algemene opmerkingen - II) ...

Artikel 5.

Onder 1° bepaalt dit artikel de hoogte tot waar mag worden gebouwd, voor het ganse Rijk op 150 m. Onder 2° wordt deze hoogte in de luchtvaartterreinzones beperkt tot het "oppervlak vrij van belemmering voor het luchtvaartterrein". Afwijkingen van deze regel kunnen echter worden toegestaan bij gezamenlijke beslissing van de Minister tot wiens bevoegdheid de luchtvaart ressorteert en van de Minister van Landsverdediging.

De nummers 1 en 2 moeten van plaats verwisselen. Met deze wijziging kan de tussenzin "daar waar de hoogte er van minder is dan 150 meter boven de grond of het water" onder 2° vervallen.

Er moge worden opgemerkt, dat het verbod tot bouwen of installeren, over het ganse grondgebied van het Rijk, van alles wat hoger dan 150 meter boven de grond of het water uitsteekt, een volstrekt algemene beperking op het gebruik van de eigendom is, aangezien het alle eigendommen van het Rijk treft. Zodanige beperking kan niet worden opgevat als een werkelijke erfdienstbaarheid die tot vergoeding aanleiding kan geven.

Artikel 6.

De voorschriften van dit artikel regelen de bekendmaking van de koninklijke besluiten tot vaststelling van de omvang der in de artikelen 3 en 5 van het ontwerp bepaalde erfdienstbaarheden.

Volgens de verklaringen van de Regering zullen deze koninklijke besluiten zich tot het goedkeuren van plans beperken. Deze plans zullen "peilcijfers" aangeven, waarboven niets mag worden "gebouwd, geïnstalleerd of geplaatst". Zij zullen bij de koninklijke besluiten worden gevoegd. Daar het onmogelijk is ze in het Belgisch Staatsblad af te drukken, zal een copie van koninklijke besluiten en plans ter inzage worden gelegd bij de betrokken gemeentebesturen en, zo nodig, bij de waterschout. Deze nederlegging wordt gedurende ten minste 30 dagen door aanplakking ter kennis gebracht.

Volgens de memorie van toelichting zullen de besluiten tot uitvoering van de wet voorschrijven, dat de eigenaars persoonlijk van het bestaan van de erfdienstbaarheden kennis krijgen.

+
+ +

In artikel 3, e, van het ontwerp, heeft de Raad van State voorgesteld, dat de Koning bepaalt welke "roerende of onroerende zaak" in de beschermingszone de werking van de veiligheidsinstallatie kan verstoren.

De verbodsvoorschriften waartoe de toepassing van het aldus gewijzigde artikel 3, e, zal leiden, zouden het publiek permanent ter kennis moeten worden gebracht. Artikel 22 van het ontwerp stelt immers correctionele straf op elke overtreding van artikel 3. Wegens de diversiteit van de voorwerpen waarvan de aanwezigheid in de beschermingszone verboden zal zijn, ware een gewone neerlegging ten zetel van het gemeentebestuur of bij de waterschout een ontoereikende bekendmaking voor hen die niet in de streek wonen en er slechts op doorreis zijn. De erfdienstbaarheden die krachtens het gewijzigde artikel 3, e, van het ontwerp worden ingesteld, zouden door borden moeten worden signaleerd.

.../...

Bovendien zou de wet zelf moeten bepalen, dat iedere eigenaar persoonlijk op de hoogte moet worden gebracht als op zijn goed erfdienstbaarheden worden gevestigd.

Artikel 7.

Luidens dit artikel zijn de bij de artikelen 3 en 5, 2°, van het ontwerp ingevoerde dienstbaarheden van rechtswege gevestigd de dag waarop afschrift van de koninklijke besluiten en de daarbij horende plans bij het gemeentebestuur en eventueel in het waterschoutskantoor worden neergelegd.

Daar de aanplakking slechts binnen vijftien dagen na het neerleggen van de documenten moet geschieden, moet worden bepaald dat de erfdienstbaarheden de vijftiende dag na de neerlegging uitwerking zullen hebben.

Artikel 8.

In het aan de Raad van State voorgelegde ontwerp luidt de tekst als volgt : "De Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of de Minister van Landsverdediging bepaalt de hindernissen bestaande op het ogenblik van de invoering van de dienstbaarheden in de terreinen en de zones vermeld onder littera g, h, i, j, k en l van artikel 1, die moeten verplaatst, aangepast of verwijderd worden. Hij bevoelt elke verplaatsing of aanpassing van deze hindernissen.

De inbezitneming van elk geheel of gedeeltelijk onroerend goed met het oog op de verwijdering van de bij onderhavig artikel voorziene hindernis, geschiedt overeenkomstig de bepalingen van de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de procedure bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte.

Artikel 51 van de wet van 16 september 1807 betreffende het droogleggen van moerassen, enz.... is niet van toepassing in geval van gedeeltelijke inbezitneming".

Volgens artikel 7 van de wet van 23 juni 1930 mogen de belemmeringen die bij het oprichten van de veiligheidszone binnen die zone bestaan, behouden blijven. Het ontwerp wil hierin wijziging brengen. Voortaan zal het zaak van de Minister zijn, te bepalen welke van de belemmeringen die bij de vestiging van de erfdienstbaarheden op de in het artikel bedoelde terreinen en in de zones bestaan, al dan niet moeten worden **verplaatst**, aangepast of verwijderd. Het ontwerp legt de Minister geen termijn op om te beslissen, welke maatregelen moeten worden genomen ten aanzien van zaken die bij het vestigen van de erfdienstbaarheden als belemmeringen kunnen worden beschouwd.

Uit de toelichting verstrekt door de gemachtigde van de Regering blijkt nochtans, dat de Minister zijn bevoegdheid binnen een bepaalde termijn moet uitoefenen. De tekst zou die termijn moeten vaststellen. Heeft de Minister bij het verstrijken

.../...

ervan geen beslissing genomen, dan mag de zaak die als een belemmering kan worden beschouwd, bijvoorbeeld een bouwwerk dat de in een zone toegelaten normale hoogte overschrijdt, blijven bestaan. De artikelen 3 en 5 houden immers alleen voor de toekomst een volstrekt verbod in. Gebouwen die bij het vestigen van de erfdienstbaarheden bestaan, mogen worden hersteld en zelfs wederopgebouwd indien en zolang de Minister niet heeft verklaard, dat het belemmeringen zijn die moeten worden verplaatst, aangepast of verwijderd. Dezelfde oplossing kan natuurlijk niet worden aanvaard als bij de wederopbouw de oorspronkelijke hoogte wordt overschreden. In dat geval is er geen sprake meer van het behouden van een bestaande toestand en vinden de artikelen 3 en 5 van de wet toepassing. Het systeem van het ontwerp verwerpt dus niet volledig het beginsel van artikel 7 van de wet van 23 juni 1930. Het verzacht dit beginsel door te bepalen, dat de Minister kan optreden; het laat het onveranderd in het geval, dat de Minister een optreden overbodig acht. Nochtans moet rekening worden gehouden met artikel 12 van het ontwerp, luidens hetwelk beplantingen, lijnen en vaste of verplaatsbare elektrische installaties aan een strengere regeling zijn onderworpen.

Luidens de slotzin van artikel 8, eerste lid, van het ontwerp, kan de Minister "elke verplaatsing of aanpassing van deze hindernissen" bevelen. Dit artikel 8 zegt niet wat onder "aanpassing" moet worden verstaan, evenmin als het de macht van de Minister ten aanzien van de belemmeringen waarvan hij verplaatsing kan bevelen, beperkt.

.../...

Een nadere omschrijving van die macht kan niet worden gemist. Gaat het alleen om een roerende belemmering, dan kan worden aanvaard dat de Minister bevoegd is om verplaatsing ervan te gelasten, want er is geen ontzetting van eigendom mede gemoeid. Zo ook moet hij kunnen beslissen over de aanpassing van een bestaande belemmering. De vraag blijft dan nog wat onder "aanpassing" moet worden verstaan. De aanpassing betreft de dienstigheid, die een zaak voor de eigenaar bezit, zonder dat de bestemming ervan wordt veranderd. Een zinken door een leien dak, een ijzeren deur door een houten, een metalen door een stenen schoorsteen vervangen, dit alles valt normaal onder het begrip "aanpassing"

De ontwerp-tekst is zo geredigeerd, dat de ministeriële beslissingen tot het verplaatsen of aanpassen ambtshalve kunnen worden uitgevoerd. Om moeilijkheden bij de uitvoering te vermijden, dient te worden bepaald dat die maatregelen slechts mogen worden gelast indien met de eigenaar geen minnelijke regeling wordt bereikt ; daar komt nog bij, dat het met zulk een voorafgaand akkoord mogelijk wordt, de vaak aanzienlijke waardevermindering welke het goed in zijn geheel ten gevolge van die maatregelen zal ondergaan, tot een minimum te beperken, en daardoor te voorkomen, dat achteraf onverantwoorde of te hoge vergoedingen worden aangevraagd.

De tekst zegt niet wie de verplaatsingen of aanpassingen zal bekostigen. Het spreekt vanzelf dat dit niet de eigenaar zal zijn, die vóór de vestiging van de erfdienstbaarheden op wettige wijze belemmeringen heeft aangebracht. Om alle betwisting

.../...

hieromtrent te voorkomen, dient in artikel 8 een bepaling te worden ingevoegd, die de kosten van de werken voor verplaatsing en aanpassing ten laste van de Staat of van de Regie der luchtwegen brengt.

Het tweede lid van artikel 8 van het ontwerp betreft het verwijderen van bestaande onroerende belemmeringen. In sommige gevallen zal immers niet kunnen worden volstaan met het verplaatsen van roerende zaken of met het aanpassen van roerende of onroerende goederen; opdat een onroerend goed dat een belemmering vormt ~~kan~~ worden verwijderd, moet de gehele of gedeeltelijke inbezitneming daarvan van openbaar nut worden verklaard. In dat geval zal, aldus het ontwerp, van de procedure van onteigening wegens uiterste spoed gebruik worden gemaakt. Maar ook hier moet uitdrukkelijk worden bepaald, dat die procedure slechts zal kunnen worden gevolgd ingeval met de eigenaar geen akkoord wordt bereikt over de verwijdering of, bij voorkomend geval, verplaatsing, geheel of gedeeltelijk, van het onroerend goed dat een belemmering vormt. Het sluiten van overeenkomsten zal de tenuitvoerlegging van de voorgeschreven maatregelen vereenvoudigen en de waardeverminderingen beperken.

Het derde lid van artikel 8 van het ontwerp handelt over de rechten van de eigenaar van een gedeeltelijk onteigend onroerend goed. Daar het verband houdt met het probleem van de schadeloosstelling, stelt de Raad van State voor, dit lid over te brengen naar artikel 19, § 1.

Met inachtneming van de hiervoren gemaakte opmerkingen en met verwijdering van de bepalingen die op de schadeloosstelling betrekking hebben en dus naar artikel 19 worden overgebracht, stelt de Raad van State voor, artikel 8 als volgt te lezen :

"Artikel 8.- (artikel 8 van het ontwerp)

Binnen de termijn van ... die ingaat op de datum van de in de artikelen 2 en 3, e, bedoelde besluiten, bepaalt de bevoegde Minister welke belemmeringen, die op het tijdstip van de vestiging van de erfdienstbaarheden in de terreinen en zones vermeld onder g, h, i, j, k en l van artikel 1 bestaan, moeten worden verplaatst, aangepast of verwijderd.

Kan met de eigenaar geen minnelijke schikking worden getroffen, dan gelast de Minister de aanpassing of, indien het roerende goederen betreft, de verplaatsing van deze belemmeringen. Deze maatregelen worden uitgevoerd op kosten van de Staat of van de Regie der luchtwegen.

Worât over de gehele of gedeeltelijke verplaatsing of verwijdering van een onroerende belemmering geen minnelijke schikking met de eigenaar bereikt, dan wordt gehandeld overeenkomstig artikel 19, § 1, van deze wet."

Artikel 9.

Dit artikel zegt dat de door de gemeentebesturen verleende bouwvergunningen nauwkeurig in overeenstemming moeten zijn met de bepalingen van het ontwerp tot vestiging van luchtvaartdienstbaarheden.

Het artikel is overbodig; het is trouwens onvolledig. Dat de gemeentebesturen die bouwvergunningen moeten verlenen, de voorschriften van de wet moeten in acht nemen (artikel 90, 1°, van de gemeentewet), spreekt immers vanzelf. Overigens zijn de gemeentebesturen niet de enigen die bouwvergunningen verlenen.

Anderzijds zou het zijn nut hebben te bepalen, dat de ter uitvoering van de artikelen 4 en 5 genomen ministeriële beslissingen aan het betrokken gemeentebestuur moeten worden betekend. Hiertoe dient tusschen de artikelen 5 en 6 van het ontwerp een nieuw artikel te worden ingevoegd.

HOOFDSTUK III.- VEILIGHEIDSINSTALLATIES EN BAKENS VOOR DE LUCHTVEILIGHEID.

Artikel 10.

Het laatste lid van dit artikel zegt, dat "de bezetting" van een goed "met het oog op de uitvoering van de werken" voor het aanbrengen van een veiligheidsinstallatie of een baken, "het gebruik waartoe het ontleende goed wordt aangewend, moet eerbiedigen".

Het kan nodig zijn een goed te bezetten, niet alleen voor de uitvoering van genoemde werken, maar ook met het oog op de werking van en het toezicht over de veiligheidsinstallaties en bakens.

De tekst van de Regering impliceert, dat bij het aanbrengen van veiligheidsinstallaties en bakens altijd mogelijk zal zijn, rekening te houden met het gebruik waartoe het ontleende goed diende. Er kunnen zich nochtans gevallen voordoen waarin dit gebruik niet in acht kan worden genomen ; zo zal bijvoorbeeld voor de installatie van een radarpost soms nodig zijn, bezit te nemen van een perceel dat voor bebouwing dient, of van een gedeelte van een gebouwd onroerend goed. Voor die gevallen moet worden bepaald, dat het goed eerst na onteigening te algemenen nutte in bezit mag worden genomen.

De hierna voorgestelde tekst houdt met beide opmerkingen rekening.

Artikel 11.

Dit artikel verplicht al wie "de plaatsgesteldheid wenst te wijzigen" de bevoegde Minister ten minste drie maanden vóór de uitvoering van het werk op de hoogte te brengen. Is het werk niet binnen de termijn van één jaar na deze kennisgeving uitgevoerd, dan "zal de terugbetaling van de kosten veroorzaakt door de wijziging, de verplaatsing of de herplaatsing van de veiligheidsinstallaties kunnen worden gevorderd".

Dit artikel is elliptisch gesteld.

Onder wijziging van de "plaatsgesteldheid" verstaat het ontwerp, volgens de door de Regering verstrekte inlichtingen, verbouwingen die het verplaatsen of wijzigen van een veiligheidsinstallatie noodzakelijk maken. Dit zou in de tekst moeten worden gezegd.

Volgens de gegeven inlichtingen is de administratie bovendien verplicht, de op een onroerend goed aangebrachte veiligheidsinstallatie of baken te wijzigen of te verplaatsen, wanneer de eigenaar van dat goed de "plaatsgesteldheid" wenst te wijzigen.

.../...

Derhalve moet worden bepaald, dat de eigenaar, wanneer die verplichting binnen een gestelde termijn niet wordt nagekomen, ambtshalve het werk ter hand mag nemen en zo nodig de veiligheidsinstallatie of de baken mag verwijderen, terwijl de kosten voor het verwijderen ten laste van de Staat of van de Regie der luchtwegen komen.

Artikel 12.

Dit artikel kent aan de Minister een zeer grote macht toe om alle storingen weg te nemen die "beplantingen, lijnen voor het overbrengen of het bezorgen van elektrische energie, elektrische of radio-electrische installaties" aan de "installaties of bakens zouden berokkenen". In dit opzicht kan de Minister van iedere eigenaar eisen, dat hij alle maatregelen zou treffen, alle schikkingen zou nemen en alle nodige werken zou uitvoeren. Het werk moet bovendien op kosten van de eigenaars worden uitgevoerd.

Bij dit artikel zijn verschillende opmerkingen te maken.

De maatregelen welke de Minister op grond van dit artikel zal nemen, zullen op ieder gedeelte van het grondgebied van het Rijk kunnen worden toegepast. Het artikel beperkt immers de macht van de Minister niet tot de met luchtvaartdienstbaarheden belaste zones en terreinen.

Wat de belemmeringen in de zones betreft, kunnen de eigenaars "van beplantingen, van lijnen voor het overbrengen of het bezorgen van elektrische energie, van elektrische of radio-electrische installaties", bovendien verplicht worden "alle maatregelen te treffen, alle schikkingen te nemen en alle nodige

werken uit te voeren", zelfs indien die belemmeringen bij toepassing van artikel 8 in stand zijn gebleven toen de zone werd opgericht.

Hieruit blijkt een gemis van overeenstemming tussen de voorzieningen van artikel 8 en dit artikel. Volgens de toelichting van de Regering komt het werk voor het verplaatsen en het aanpassen van de belemmeringen die bestonden toen de zone werd opgericht, bij stilzwijgen van artikel 8, ten laste van de Staat of van de Regie der luchtwegen. Artikel 12 daarentegen brengt het werk, dat de eigenaars aan de bij de oprichting van de zone in stand gehouden belemmeringen moeten uitvoeren, te hunnen laste. Bijgevolg komt de aanpassing van een belemmering bij het oprichten van de zone ten laste van de Staat of van de Regie der luchtwegen, terwijl de aanpassing van een belemmering die bij de oprichting van die zone in stand is gehouden, maar waarvan de aanwezigheid later schadelijk blijkt te zijn voor de werking van een veiligheidsinstallatie of een baken, ten laste komt van de eigenaar. Het is niet duidelijk hoe dit onderscheid kan worden verantwoord.

Door te verwijzen naar artikel 19 van het ontwerp bedoelt het artikel, dat een vergoeding kan worden toegekend indien de waarde van het goed ingevolge het opgelegde werk vermindert.

Het verdient aanbeveling in artikel 19 alle gevallen op te sommen die tot vergoeding aanleiding geven. Zo kan de verwijzing vervallen.

Volgens de door de Regering verstrekte toelichting zal de toepassing van dit artikel in de praktijk niet tot gevolg hebben dat onroerende goederen geheel of gedeeltelijk moeten worden verwijderd. De uiteraars ruime bewoordingen van het artikel kunnen het niettemin doen voorkomen alsof de Minister zodanig werk

wel kan bevelen. Dit zou echter gelijkstaan met een ontzetting van eigendom die, krachtens artikel 11 van de Grondwet, alleen geoorloofd is "in de gevallen en op de wijze bij de wet bepaald, en tegen billijke en voorafgaande schadeloosstelling".

Het ware verkieslijk, de draagwijdte van de tekst te beperken overeenkomstig de bedoeling van de Regering. De Minister zou in feite slechts bevoegd zijn om te bevelen, dat de bedoelde goederen moeten worden aangepast met het oog op de goede werking van de veiligheidsinstallaties en de bakens.

Artikel 13.

Dit artikel zegt, dat de bebakening van iedere belemmering over geheel 's Rijks grondgebied die hoger is dan 150 m of, in de luchtvaartterreinzone, hoger reikt dan het voor het luchtvaartterrein belemmeringsvrij oppervlak, ten laste van de eigenaar komt.

In deze bepaling wordt verondersteld, dat de kosten voor plaatsing, werking en onderhoud van bakens in het algemeen ten laste komen van de Staat of van de Regie der luchtwegen. Dit moet uitdrukkelijk worden gezegd. Artikel 13 zou dan een uitzondering op de algemene regel vormen.

Artikel 14.

Alleen de vorm van dit artikel geeft aanleiding tot opmerkingen; deze blijken voldoende uit de hierna voorgestelde tekst.

.../...

HOOFDSTUK IV. UITVOERING DER WERKEN.Artikelen 15, 16 en 17.

Ook bij deze artikelen zijn alleen opmerkingen te maken wat de vorm betreft. Zij blijken voldoende uit de hierna voorgestelde tekst.

Artikel 18.

Het eerste lid van dit artikel zegt :
"Geen enkel geschil, voortspuitend uit de toepassing van onderhavige wet, mag het staken van de werken bestemd voor het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer ten gevolge hebben".

Op deze regel kent de tekst maar één uitzondering : wanneer het nodig is een onroerend goed in bezit te nemen en geen overeenkomst is bereikt, gebeurt zulks alleen volgens de onteigeningsprocedure.

Uit de tekst kan bezwaarlijk worden opgemaakt, welke draagwijdte de Regering aan dit lid wil geven.

In verband met artikel 16 van het oorspronkelijk Regeringsontwerp waarvan de hier besproken bepaling aanvankelijk het eerste lid was, zegt de memorie van toelichting :

.../...

"Het is onmogelijk aan te nemen dat een onenigheid nopens de toepassing van de wet, de uitvoering van werken van vitaal belang zou kunnen belemmeren".

Een zo korte toelichting werkt niet zeer verhelderend.

Het lid steunt klaarblijkelijk op de wet van 10 juni 1927 "tot bewaring van de signalen en richttekens voor het opmaken van de kaart van België". Artikel 3 van deze wet zegt, dat de Regering de eigenaars, huurders en vruchtgebruikers schadeloos stelt voor het nadeel dat zij zouden lijden door het aanbrengen van signalen en richttekens. Het voegt er aan toe, dat "het geval van onenigheid geen beletsel is om voort te werken". Dit artikel heeft echter een veel beperktere draagwijdte dan artikel 18 van het onderhavige ontwerp. Het betreft alleen de onenigheid over de vergoeding, terwijl artikel 18 ieder geschil beoogt dat door de toepassing van de wet kan rijzen.

Volgens de door de gemachtigden van de Regering verstrekte inlichtingen, zou die bepaling alleen dienen om de gevolgen te regelen van geschillen, die uit de toepassing van krachtens de wet genomen besluiten en door de uitvoering van administratieve beslissingen mochten ontstaan. Zij zou geen afbreuk doen aan de rechten welke de belanghebbenden bezitten ingevolge feitelijkeheden die zonder titel en zonder recht door de personeelsleden van de administratie zouden zijn gepleegd. Maar het artikel zou daarom nog niet een bevestiging zonder meer van het beginsel der uitvoerbaarheid van administratieve akten zijn.

.../...

Volgens verkregen inlichtingen zou het eerste lid van artikel 18 er toe strekken, de administratie te machtigen om af te wijken van de inzake gedwongen tenuitvoerlegging van administratieve akten gebruikelijke normen.

Volgens deze normen mag de administratie, althans wanneer het gaat om de fundamentele rechten der Staatsburgers, zoals de vrijheid van de persoon, het recht op eigendom, niet dan bij ernstig gevaar voor de orde, de openbare veiligheid en de openbare gezondheid ambtshalve van dwang gebruik maken om de uitvoering, hetzij van wetten en reglementen, hetzij van haar eigen beslissingen, te verzekeren.

In het geval van het ontwerp zou de administratie dit des te minder kunnen, daar de artikelen 21 tot 24 als misdrijf aanmerken, zowel de niet-naleving van bepalingen der wet en dezer uitvoeringsbesluiten, als het niet-ingaan op vorderingen en bevelen van de bevoegde Minister of diens gemachtigde.

Uit de artikelen 18 en 21 tot 24 van het ontwerp schijnt te kunnen worden opgemaakt dat de Regering niet de discretionaire macht wenst te verkrijgen om in alle omstandigheden over te gaan tot de gedwongen tenuitvoerlegging van de ontworpen wet, van dezer uitvoeringsbesluiten en van de op grond daarvan genomen beslissingen. De Raad van State heeft echter niet kunnen uitmaken in welke mate de Regering eigenlijk gemachtigd wenst te worden om van de ter zake gebruikelijke normen af te wijken.

.../...

Artikel 18 zou moeten worden herzien en zo geredigeerd dat de juiste bedoeling ervan duidelijk naar voren treedt.

HOOFDSTUK V, - SCHADELOOSSTELLING.

Hoofdstuk V van het ontwerp handelt alleen over de schadeloosstelling op grond van de bepalingen die alleen voor de luchtvaartdienstbaarheden gelden. Zoals gezegd, zou het zijn nut hebben, bij dit hoofdstuk ook de schadeloosstelling te betrekken die zal worden toegekend op grond van de wetgeving inzake onteigeningen (zie hiervoren : Algemene Opmerking III).

Artikel 19.

De Raad van State stelt voor, de verschillende gevallen die zich in het kader van het ontwerp kunnen voordoen en waarin de wetten op de onteigening zullen moeten worden toegepast, zodat de eigenaars op grond van die wetten zullen worden vergoed, in een (nieuwe) eerste paragraaf van dit artikel samen te voegen.

Het eerste geval is dat van artikel 8, tweede lid, van het ontwerp (verwijdering van onroerende belemmeringen). Het tweede is in het ontwerp niet uitdrukkelijk vermeld, maar vloeit voort uit het feit, dat het soms nodig zal zijn onroerende goederen geheel of gedeeltelijk in bezit te nemen voor het aanbrengen van veiligheidsinstallaties en zelfs bakens (zie artikel 10).

.../...

In artikel 8, derde lid, van het aan de Raad voorgelegde ontwerp, verwijst de Regering naar artikel 51 van de wet van 16 september 1807 betreffende het droogleggen van moerassen, enz ... Dit artikel 51 bepaalt, dat huizen en gebouwen waarvan een gedeelte om redenen van openbaar nut moet worden afgebroken of weggenomen in hun geheel zullen worden aangekocht, indien de eigenaar zulks eist; in dat geval staat het de administratie of de gemeenten vrij de gedeelten van de aldus aangekochte gebouwen die voor de uitvoering van het plan kunnen worden gemist, opnieuw te verkopen. Deze bepaling vindt toepassing telkens als een gebouw onroerend goed om reden van openbaar nut wordt onteigend (zie P.B. V^o, Expropriation pour cause d'utilité publique (Formalités) nrs 464 tot 466). Artikel 8 van het ontwerp zegt dat het beginsel van artikel 51 van de wet van 1807 geen toepassing vindt. Daar de Regering de onteigeningen wil beperken tot hetgeen strikt noodzakelijk is voor de veiligheid van het luchtverkeer, zodat zij vaak alleen op gedeelten van gronden, bouwwerken of beplantingen zullen slaan, verdient het aanbeveling de bepaling van het laatste lid van artikel 8 van het ontwerp op te nemen in artikel 19, § 1, tweede lid.

Overeenkomstig de hiervoren gemaakte opmerkingen, stelt de Raad van State voor, die nieuwe eerste paragraaf van artikel 19 als volgt te lezen :

.../...

"Artikel 19.-

§ 1. Is het nodig grond, bouwwerken of beplantingen geheel of gedeeltelijk in bezit te nemen, hetzij om wettig bestaande belemmeringen weg te nemen, hetzij om veiligheidsinstallaties of bakens aan te brengen, dan wordt te werk gegaan overeenkomstig de bepalingen van de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemeenen nutte.

Artikel 51 van de wet van 16 september 1807 betreffende de drooglegging van moerassen, enz ... vindt geen toepassing bij gedeeltelijke inbezitneming".

+
+ +

Het eerste lid van artikel 19 van het ontwerp zegt : "Een jaarlijkse toelage kan aan de eigenaar van een met luchtvaartdienstbaarheden bezwaard goed verleend worden, als het vestigen van die dienstbaarheden zijn goed in waarde doet **verminderen**".

Deze bepaling laat de bevoegde overheden volledig vrij om de jaarlijkse toelage al dan niet te verlenen. Volgens de letter van de tekst kunnen toelagen voor uiterst geringe waardeverminderingen worden toegestaan, voor aanzienlijke geweigerd.

.../...

Over het probleem van de schadeloosstelling voor lasten welke de erfdienstbaarheden van openbaar nut met zich brengen, is reeds in de algemene opmerkingen van dit advies gehandeld. Volgens deze opmerkingen is schadeloosstelling alleen verantwoord wanneer de last zwaarder is dan het normale ongerief van het leven in de maatschappij, maar dan is zij voor de administratie ook een plicht. Geldt dit als beginsel in deze materie en is de Regering ten andere niet voornemens de uit de wet voortvloeiende geringe schade te vergoeden, dan behoort zulks duidelijker te worden gezegd. Hiervoor zou de wetgever kunnen uitgaan van het begrip buitengewone schade, dat hij reeds heeft aangewend in artikel 7 van de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State, en in artikel 7, 4°, van de wet van 14 juli 1951 houdende vereffening van de bij besluitwet van 5 mei 1944 nietig verklaarde organismen en diensten. Opdat bijzonder zware schade steeds tot schadeloosstelling aanleiding zou geven, zou de wetgever kunnen bepalen in welke omstandigheden de schade alleszins als buitengewoon moet worden aangemerkt.

Anderzijds zal worden opgemerkt dat, wanneer de onteigeningsprocedure wordt toegepast, de rechter bijkomende vergoedingen kan toekennen, onder meer voor waardevermindering van hetgeen is overgebleven. De in artikel 20 van het ontwerp genoemde commissie zal dergelijke vergoedingen natuurlijk niet opnieuw kunnen toekennen.

.../...

Met inachtneming van de hiervoren gemaakte opmerkingen stelt de Raad van State voor, het eerste lid van artikel 19 van het Regeringsontwerp te vervangen door de volgende bepalingen, die de eerste drie leden van artikel 19, § 2, zullen vormen :

" Een jaarlijkse toelage wordt verleend aan de eigenaar, die buitengewone schade heeft geleden door het vestigen van luchtvaartdienstbaarheden of ingevolge werken uitgevoerd op grond van de artikelen 8, 10 en 12 van deze wet.

De schade wordt in elk geval als buitengewoon aangemerkt, indien de verkoopwaarde van het goed met ten minste een derde vermindert.

Voor het verlies van eigendom en voor andere schade, vergoed overeenkomstig de in § 1 van dit artikel bedoelde procedure, kan geen toelage worden verleend.

+
+ +

Bij de volgende leden van artikel 19 van het aan de Raad voorgelegde ontwerp is het volgende op te merken :

.../...

Om artikel 19, tweede lid, van het ontwerp in overeenstemming te brengen met artikel 20, eerste lid, van de door de Raad van State voorgestelde tekst, ware het als volgt te lezen :

"De toelage wordt verleend aan degene die eigenaar van het goed is op de datum van het besluit of de beslissing waardoor de schade ontstaat".

In artikel 19, derde lid, vervange men in de Franse tekst de term "revisible" door de woorden "sujette à revision".

Artikel 19, zesde lid, verruimt het stelsel voor de compensatie van de waardevermeerderingen en -verminderingen dat de wet van 1930 had ingevoerd; juist wegens die verruiming echter zal de toepassing ervan zeer moeilijk worden.

Bovendien vervange men de laatste woorden van dit lid "nadeel lijdt" door de woorden "buitengewone schade lijdt".

Ten slotte ware het billijk, dat van het beginsel van de jaarlijkse toelage kan worden afge-
weken wanneer de eigenaar door het vestigen van de dienstbaarheden of het uitvoeren van het werk een onmiddellijke buitengewone schade lijdt, die onevenredig is met een zodanige toelage. Het laatste lid van artikel 19 kan dus worden vervangen als volgt :

.../...

"Geen rentebewijzen zullen worden ingevoerd voor jaarlijkse toelagen die lager mochten zijn dan een bij koninklijk besluit vast te stellen minimumbedrag. In deze gevallen zal een forfaitaire som, gelijk aan tienmaal de jaarlijkse toegewezen rente, worden toegerekend.

Kan de buitengewone schade, omdat zij onmiddellijk is, niet door een jaarlijkse toelage worden vergoed, dan kan in de plaats van de jaarlijkse toelage een forfaitair bedrag worden toegerekend, dat wordt berekend zoals bepaald in het vorige lid".

+
+ +

De hiervoren voorgestelde wijzigingen maken het wenselijk, dat artikel 19 in drie artikelen wordt gesplitst, onder vernummering van de volgende artikelen.

Artikel 20.

Artikel 20 richt een commissie op die er mede belast is uitspraak te doen over het verlenen, het herzien en het afschaffen van de toelagen. Volgens de gemachtigden van de Regering zou die commissie uitsluitend uit ambtenaren bestaan.

.../...

Het ontwerp verplicht de commissie niet de belanghebbende horen, en evenmin haar beslissingen met redenen te ontkleden. Het laat haar toe uitspraak te doen zonder dat enig administratief of gerechtelijk beroep openstaat, behalve het beroep bedoeld in artikel 9 van de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State.

Zoals de Raad van State in het algemeen gedeelte heeft opgemerkt, moet het voorhanden zijn van buitengewone schade worden vastgesteld volgens een procedure, die zowel aan particulieren als aan de Staat de gewenste waarborgen biedt.

In die gedachtengang is het aannemelijk, dat artikel 20 een gespecialiseerde commissie opricht. Zodanige specialisatie verdient aanbeveling, want om tot een billijke en eenvormige rechtspraak te komen inzake de criteria, aan de hand waarvan kan worden vastgesteld of er buitengewone schade is toegebracht, is het van belang dat de desbetreffende aanvragen worden bijeengebracht en vergeleken en dat eenzelfde orgaan over de gegrondheid ervan oordeelt. Een dergelijke methode, waarbij gelijksoortige gevallen worden gegroepeerd en door een gespecialiseerde commissie worden beoordeeld, is aangewend na de afkondiging van de wet van 23 juni 1930.

Volgens het ontwerp moet deze commissie op eigen gezag uitspraak doen en beslissingen nemen waartegen alleen bij de Raad van State beroep openstaat. Haar functie is dus van juridictionele aard. Dit zal nog duidelijker tot uiting komen indien, zoals de Raad van State voorstelt, de schade als buitengewoon moet

.../...

worden aangemerkt ingeval de verkoopwaarde met meer dan een derde vermindert. Dan zal immers mogen worden gezegd, dat de eigenaar van het dienend erf recht heeft op een vergoeding, waarvan de commissie de omvang moet bepalen.

Gelet op de aard van de functie der commissie, zou het in de rede liggen dat zij haar beslissingen met redenen omkleedt en dat zij een procedure in acht neemt, die de belanghebbenden en hun raadsman gelegenheid geeft inzage van het dossier te nemen en opmerkingen te maken; voor de redactie van die tekst kan worden uitgegaan van artikel 11 van de wet van 14 juli 1951. Om dezelfde reden ware het normaal, dat de commissie niet uitsluitend zou bestaan uit ambtenaren die hiërarchisch van de Minister afhangen, maar ook uit onafhankelijke personen, zoals in andere gevallen waar ook moest worden uitgemaakt of er buitengewone schade was (vereffeningscomité voor de toepassing van de wet van 14 juli 1951).

De motivering van de beslissingen van de commissie is een essentiële waarborg voor de belanghebbenden. De plicht tot motiveren voorkomt willekeur in de toekenning van vergoedingen, en maakt de in artikel 20 van het ontwerp bedoelde controle vanwege de Raad van State doeltreffender. Werkelijk volledig zal de waarborg van die controle echter eerst zijn, als belanghebbende partijen, in plaats van op grond van artikel 9 van de wet van 23 december 1946 bij de afdeling administratie van de Raad van State in beroep te komen, bij genoemde afdeling hoger beroep kunnen instellen. Die afdeling zou dan volle rechtsmacht uitoefenen, zodat zij niet alleen kan nagaan of aan de

.../...

regelen inzake bevoegdheid en aan de vormvereisten is voldaan, maar ook of er werkelijk buitengewone schade is ontstaan, welk begrip zij ook moet toepassen wanneer zij bij wijze van advies uitspraak doet overeenkomstig artikel 7 van de wet van 23 december 1946. Zo zou de eenheid van rechtspraak verzekerd zijn op de verschillende gebieden waar dit begrip toepassing vindt of zou moeten vinden.

Om dit doel te bereiken, kan worden volstaan met in het eerste lid van artikel 20 van het ontwerp "behalve voor dit hetwelk openstaat krachtens artikel 9 van de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State", te vervangen door de woorden "behoudens hoger beroep bij de afdeling administratie van de Raad van State".

Artikel 21.

Dit artikel belast de Koning met het nemen van de uitvoeringsbesluiten die nodig zijn ingevolge de artikelen 19 en 20 van het ontwerp.

Hier voege men ook de bepaling van artikel 20 in, die de Koning belast met de benoeming van de commissieleden.

Daar de Raad van State voorstelt, dat tegen de beslissingen van deze commissie beroep van volle rechtsmacht zou openstaan, moet worden bepaald dat de Koning de voor de Raad van State te volgen rechtspleging zal vaststellen.

.../...

HOOFDSTUK VI. - STRAFBEPALINGEN.Artikel 22.

Dit artikel stelt een correctionele straf op overtreding van het bepaalde in de artikelen 3 en 5 van het ontwerp, die de eigenlijke luchtvaartdienstbaarheden vestigen.

Het bepaalt dat, op bevel van de bevoegde Minister, "de overtreders het voorwerp van de inbreuk zullen moeten doen verdwijnen", dat, "indien zij binnen de gestelde termijn geen gevolg aan dat bevel geven, het ambtshalve en op hun kosten zal worden uitgevoerd", en, ten slotte, dat de terugbetaling van die kosten wordt vervolgd "zoals in domeinzaken".

+

+ +

Het artikel zou nader moeten aangeven, dat het verwijderen van het voorwerp der overtreding eerst mag worden gelast na veroordeling door de rechter.

.../...

Het zou bovendien meer in de lijn van de traditie liggen, voor te schrijven dat de rechtbank beveelt de zaken in hun vroegere staat te herstellen, indien de Minister of zijn gemachtigde daarom verzoekt. In dat geval bepaalt de rechtbank binnen welke termijn de zaken in hun vroegere staat moeten worden hersteld, en beslist zij dat, als het vonnis niet ten uitvoer wordt gelegd, de Minister of zijn gemachtigde hierin op kosten van de betrokkene zal voorzien.

In het laatste lid van dit artikel wordt bepaald, dat de terugbetaling van de uitgaven voor de ambtshalve verrichte verwijdering van het voorwerp van het misdrijf wordt vervolgd "zoals in domeinzaken". Het ontwerp verwijst dus impliciet naar de domaniale wet van 22 december 1949 (Pasinomie 25 februari 1950). Artikel 3 van deze wet zegt : "Iedere aan de Staat of aan Staatsorganismen verschuldigde som waarvan de invordering vervolgd wordt door het bestuur der domeinen, mag door middel van dwangbevel ingevorderd worden.

Het dwangbevel wordt door de met de invordering belaste ontvanger uitgevaardigd; het wordt door de directeur der registratie en domeinen gevisieerd en uitvoerbaar verklaard en bij deurwaardersexploot betekend".

Het verdient aanbeveling, rechtstreeks naar artikel 3 van deze wet te verwijzen of de tekst ervan in het ontwerp op te nemen. Dit laatste wordt in de hierna voorgestelde tekst gedaan.

Deze tekst houdt rekening met de bij artikel 3 e, gemaakte opmerkingen.

.../...

Artikel 23.

Dit artikel straft met een straf van eenvoudige politie degene die werken uitvoert waardoor een veiligheidsinstallatie of een baken kan worden beschadigd of vernield (1°), die onvrijwillig de werking daarvan hindert of belet (2°), die onvrijwillig enig voor het gebruik daarvan dienend werk of voorwerp vernielt, sloopt, velt of beschadigt (3°) of, ten slotte, die nalaat de bevoegde overheid kennis te geven als hij aan zijn goed veranderingen wil aanbrengen waarvoor een veiligheidsinstallatie of een baken moet worden verplaatst of gewijzigd (4°).

Het laatste lid van dit artikel straft met dezelfde straf degene die de handeling heeft gelast welke tot het misdrijf "aanleiding heeft gegeven".

+
+ +

De onder 1° en 4° genoemde misdrijven bestaan in het verzuim de bevoegde overheid kennis te geven van werken die moeten worden uitgevoerd in de nabijheid van een veiligheidsinstallatie of een baken. Het ware verkieslijk, de tekst van 4° onmiddellijk na 1° te plaatsen.

.../...

Het laatste lid lijkt overbodig. Daar het degene straft "die het bevel heeft gegeven tot de daad" welke tot het misdrijf aanleiding heeft gegeven, kan het niet slaan op onder 1° en 4° genoemde misdrijven, die immers uit nalatigheid gepleegd zijn.

Bedoeld is dus hij, die de werken heeft gelast, waarvan de uitvoering de werking van veiligheidsinstallaties of bakens heeft gehinderd of belet (2°), dan wel de vernieling, sloping of beschadiging van enig voor het gebruik van die veiligheidsinstallaties of bakens dienend werk of voorwerp tot gevolg heeft gehad (3°).

Het is echter niet duidelijk welke fout die persoon zou kunnen begaan behalve dan die, welke is vermeld onder 1° en 4°, namelijk te hebben nagelaten de Minister of zijn gemachtigde te verwittigen.

Heeft hij immers de Minister of zijn gemachtigde verwittigd, dan kan hij niet strafrechtelijk aansprakelijk worden gesteld voor de schade welke zij die de werken uitvoeren onvrijwillig mochten veroorzaken. De verwittiging heeft juist tot doel, de bevoegde overheid te waarschuwen opdat zij de nodige onderrichtingen kan geven of de nodige maatregelen treffen om iedere beschadiging van een veiligheidsinstallatie of baken te voorkomen.

Gelet op deze opmerking, kan het laatste lid van dit artikel vervallen.

.../...

Artikel 24.

De eerste twee leden van dit artikel stellen correctionele straf op handelingen die wetens en wil-lens worden verricht om de werking van de veiligheidsinstallaties of bakens te hinderen of te beletten, alsook op vrijwillige vernieling of beschadiging van enig voor het gebruik van die installaties of bakens dienend werk of voorwerp.

Het derde lid straft met dezelfde straffen degene die niet onmiddellijk gevolg geeft aan de vorderingen of aanmaningen van de bevoegde Minister of van zijn gemachtigde.

+
+ +

De veroordeling tot gevangenisstraf van een maand tot drie jaar en tot geldboete van vijftig tot vijfhonderd frank of tot één van die straffen alleen, alleen maar om een gegeven bevel niet te hebben opgevolgd, is aanzienlijk zwaarder dan de straf die artikel 271 van het Strafwetboek op de wederspannigheid stelt, dit wil zeggen op aanval of weerstand met geweld en bedreiging, maar zonder wapenen. Dit misdrijf wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden. Luidens hetzelfde artikel wordt wederspannigheid, gepleegd door een enkele persoon voorzien van wapenen, gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar, dit is met een maximumstraf die minder zwaar is dan de door het ontwerp gestelde maximumstraf.

.../...

Is het nodig het niet-nakomen van vorderingen en bevelen der administratie als misdrijf aan te merken, toch moet de tekst in verband met de straffen worden herzien om hem in overeenstemming te brengen met evengenoemd artikel van het Strafwetboek.

Artikel 25.

Krachtens dit artikel vinden alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek toepassing op de in deze wet en in haar uitvoeringsbesluiten genoemde misdrijven.

+
+ +

Aangezien het ontwerp geen afzonderlijke straffen stelt op overtreding van de bepalingen van de uitvoeringsbesluiten, zijn de woorden "en haar uitvoeringsbesluiten" zonder voorwerp en moeten ze worden geschrapt.

Artikel 26.

Dit artikel belast de hoofdinspecteurs en de inspecteurs der luchtvaartpolitie, bedoeld in de wet van 27 juni 1937 en in de besluitwet van 20 november 1946, alsook de door de Koning aan te wijzen personeelsleden van landsoverdediging, met het opsporen en het vaststellen van overtredingen van de wet.

.../...

Het bepaalt, dat de door de Koning aan te wijzen personeelsleden van landsverdediging onder toepassing vallen van de bepalingen der wet van 27 juni 1937.

+

+ +

- a) De ambten van hoofdinspecteur en inspecteur der luchtvaartpolitie zijn ingesteld bij de wet van 27 juni 1937 "houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart". De artikelen 38 tot 41 van deze wet bepalen, dat de Koning aan sommige bedienden van het bestuur der luchtvaart het ambt van hoofdinspecteur en het ambt van inspecteur der luchtvaartpolitie kan verlenen. Zij hebben bevoegdheid van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings. Zij leggen de eed af voor de rechtbank van eerste aanleg van het arrondissement hunner verblijfplaats. Desniettemin is hun bevoegdheid niet beperkt tot het arrondissement van die rechtbank. Zij sporen op en stellen vast, bij processen-verbaal die gelden tot bewijs van het tegendeel, de misdaden, wanbedrijven en overtredingen binnen de luchtvaartterreinen en aan boord van luchtvaartuigen, zomede de overtredingen van de wetten en reglementen betreffende de luchtvaart. Zij hebben bevoegdheid om beslag te leggen op "alle voorwerpen die in overtreding met de wets- of reglements-bepalingen gevonden worden". Wanneer een misdrijf slechts met politiestraffen gestraft wordt, staat het de overtreder vrij het maximum der geldboete, opgediemen inbegrepen, onmiddellijk in handen van de verbalisant te

.../...

betalen. Die betaling heeft ten gevolge de vervolgingen tegen te houden.

De wet van 1937 verklaart dus de inspecteurs der luchtvaartpolitie bevoegd inzake overtreding van dit besluit. Alle evenaangehaalde bepalingen zijn op hen van toepassing. Volgens verstrekte inlichtingen, zou de Regering echter geen toepassing wenssen te maken van artikel 40, laatste lid, van de wet van 27 juni 1937, die bepaalt dat de geldboete in handen van de verbalisant kan worden betaald.

De hierna voorgestelde tekst houdt met dit voorbehoud rekening.

- b) De besluitwet van 20 november 1946 tot oprichting van de Regie der luchtwegen van haar kant bepaalt in artikel 12 : "De Koning kan aan leden van het personeel der Regie der luchtwegen de bevoegdheid van inspecteur van gerechtelijke politie verlenen onder de voorwaarden voorzien bij de wet van 22 juli 1924, waarbij aan sommige leden van het Bestuur der burgerlijke luchtvaart de bevoegdheid van officier van gerechtelijke politie is toegekend".

De wet van 22 juli 1924 is echter opgeheven door de wet van 27 juni 1937, die eerst op 1 maart 1954 in werking is getreden.

.../...

Het ontwerp is een goede aanleiding om in artikel 12 van de besluitwet van 20 november 1946 de verwijzing naar de wet van 22 juli 1924 te vervangen door een verwijzing naar de wet van 27 juni 1937.

- c) Tenslotte zijn de in ~~het~~ artikel genoemde personeelsleden niet de enigen, die met het opsporen en vaststellen van overtredingen van de ontworpen wet zijn belast. Andere officieren en agenten van de gerechtelijke politie hebben dezelfde opdracht, op grond van de algemene bevoegdheid die hun door de wetten tot regeling van hun ambt is toegekend. Opdat hier geen verwarring mogelijk zou zijn, wordt voorgesteld nader te bepalen, dat de in het artikel bedoelde personeelsleden in het bijzonder bevoegd zijn om overtredingen op te sporen en vast te stellen.
-

Tekst van de Regering.Tekst voorgesteld door de Raad
van State.HOOFDSTUK I. - BEPALINGEN.HOOFDSTUK I. - BEGRIPSBEPALINGEN.Artikel 1.-

Voor de toepassing van deze wet wordt onder de volgende uitdrukkingen verstaan :

- a) luchtvaartterrein : bepaalde oppervlakte van de grond of van het water bestemd hetzij geheel of gedeeltelijk, voor de aankomst, het vertrek en het manoeuvreren van de luchtvaartuigen ;
- b) bewegingsterrein : gedeelte van een luchtvaartterrein dat bestemd is voor het manoeuvreren van de luchtvaartuigen op het aard- of op het wateroppervlak ;
- c) landingsterrein of wateroppervlak : gedeelte van het bewegingsterrein dat bestemd is voor de aanloop en de uitloop van de luchtvaartuigen ;
- d) landingsbaan of vaargeul : rechthoekig of van het wateroppervlak gedeelte van het landingsterrein, uitgekozen of ingericht om over zijn lengte te dienen voor het opstijgen en het landen van de luchtvaartuigen ;

Artikel 1.- (artikel 1 van het ontwerp)

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

- a) luchtvaartterrein : bepaalde oppervlakte van de grond of van het water, geheel of gedeeltelijk gebruikt voor de aankomst, het vertrek en het manoeuvreren van luchtvaartuigen ;
- b) bewegingsterrein : gedeelte van een luchtvaartterrein bestemd voor het manoeuvreren van luchtvaartuigen op de grond of op het wateroppervlak ;
- c) landingsterrein : gedeelte van het bewegingsterrein bestemd voor de aanloop en de uitloop van luchtvaartuigen ;
- d) landingsbaan of vaargeul : rechthoekig gedeelte van het landingsterrein, uitgekozen of ingericht om over zijn lengte te dienen voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen ;

- e) punt van referentie : geographisch punt dat de ligging van een luchtvaartterrein aangeeft ;
- f) strook : gedeelte van het aardoppervlak dat elke landingsbaan omvat en omringt en gebeurlijk de verlengstukken ervan ;
- g) naderingsterrein : gedeelte van het aard- of wateroppervlak gelegen aan de buitenzijde van het landingsterrein of van het wateroppervlak en waarvan de projectie op een horizontaal vlak een gelijkzijdig trapezium, eventueel verlengd door een rechthoek, vormt ten opzichte van het vertikaal vlak dat door de aslijn, volgens welke de landing of het opstijgen geschiedt, loopt en waarvan de kleine basis zich langs de zijde van het landingsterrein of van het wateroppervlak bevindt ;
- h) overgangsoppervlak : gedeelte van het aard- of wateroppervlak de projectie uitmakend, op de aarde of op het water, van de overgangsoppervlakten ;
- i) middelzone : gedeelte van het aard- of wateroppervlak dat het luchtvaartterrein omringt ;
- j) ringszone : gedeelte van het aard- of wateroppervlak dat de middelzone omringt ;
- k) luchtvaartterreinzone : gedeelte van het aard- of wateroppervlak dat de ringzone omringt ;
- e) punt van referentie : geographisch punt dat de ligging van een luchtvaartterrein aangeeft ;
- f) strook : gedeelte van het aardoppervlak dat elke landingsbaan omvat en omringt en eventueel de verlengstukken ervan ;
- g) naderingsterrein : gedeelte van het aard- of wateroppervlak gelegen aan de buitenzijde van het landingsterrein en waarvan de projectie op een horizontaal vlak een eventueel door een rechthoek verlengd trapezium vormt, dat symmetrisch is ten opzichte van het vertikaal vlak dat door de aslijn, volgens welke de landing of het opstijgen geschiedt, loopt en waarvan de kleine basis zich langs de zijde van het landingsterrein bevindt ;
- h) overgangsterrein : gedeelte van het aard- of wateroppervlak de projectie uitmakend, op de aarde of op het water, van de overgangsoppervlakken ;
- i) middelzone : gedeelte van het aard- of wateroppervlak dat het luchtvaartterrein omringt ;
- j) ringszone : gedeelte van het aard- of wateroppervlak dat de middelzone omringt ;
- k) luchtvaartterreinzone : gedeelte van het aard- of wateroppervlak dat de ringzone omringt ;

.../...

- l) beschermingszone : gedeelte van het aard- of wateroppervlak dat een installatie bestemd voor het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer omringt ;
- m) naderingsoppervlak : gedeelte van een hellend vlak of opeenvolgende gedeelten van hellende of horizontale vlakken welke een gang vormen waarvan de verticale projectie op de aarde of op het water het overeenstemmend naderingsterrein is ;
- n) horizontaal oppervlak : gedeelte van een horizontaal vlak gelegen op minstens 45 m boven de hoogte van het punt van referentie, begrensd door de projectie, op dit vlak, van de buitengrens van de middelzone ;
- c) overgangsoppervlak : eensdeels, gedeelten van hellende vlakken aanleunend op de zijden van het naderingsoppervlak en zich naar buiten verheffend tot het horizontaal oppervlak en eventueel het kegelvormig oppervlak en het oppervlak vrij van belemmering voor het luchtvaartterrein en, anderdeels, geregelde vlakken aanleunend op de zijden van de strook of van de vaargeul en zich naar buiten verheffend tot het horizontaal oppervlak ;
- l) beschermingszone : gedeelte van het aard- of wateroppervlak dat een installatie bestemd voor het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer omringt ;
- m) naderingsoppervlak : gedeelte van een hellend vlak of opeenvolgende gedeelten van hellende of horizontale vlakken welke een luchtweg vormen waarvan de verticale projectie op de grond of op het water het overeenstemmend naderingsterrein is ;
- n) horizontaal oppervlak : gedeelte van een horizontaal vlak gelegen op minstens 45 m boven de hoogte van het punt van referentie, begrensd door de projectie, op dit vlak, van de buitengrens van de middelzone ;
- o) overgangsoppervlak : eensdeels, gedeelten van hellende vlakken aanleunend op de zijden van het naderingsoppervlak en zich naar buiten verheffend tot het horizontaal oppervlak en eventueel het kegelvormig oppervlak en het voor het luchtvaartterrein belemmeringsvrij oppervlak en, anderdeels, geregelde vlakken aanleunend op de zijden van de strook of vaargeul en zich naar buiten verheffend tot het horizontaal oppervlak ;

.../...

- p) kegelvormig oppervlak ; vlak dat naar boven opengaat en aanleunt op de omtrek van het horizontaal oppervlak ; de projectie op de aarde of op het water van dit oppervlak maakt de ringzone uit ;
- q) oppervlak vrij van belemmering voor het luchtvaartterrein : gedeelte van een horizontaal vlak gelegen op de hoogte van de omtrek van het kegelvormig oppervlak en begrensd door de projectie, op dit vlak, van de buitengrens van de luchtvaartterreinzone.
- p) kegelvormig oppervlak : vlak dat naar boven opengaat en aanleunt op de omtrek van het horizontaal oppervlak ; de projectie op de aarde of op het water van dit oppervlak maakt de ringzone uit ;
- q) voor het luchtvaartterrein belemmeringsvrij oppervlak : gedeelte van een horizontaal vlak gelegen op de hoogte van de omtrek van het kegelvormig oppervlak en begrensd door de projectie, op dit vlak, van de buitengrens van de luchtvaartterreinzone.

HOOFDSTUK II. - HET BEPERKEN VAN DE HINDERNISSSEN.

Artikel 2.-

Worden aangeduid op de grondplans behorende bij koninklijke besluiten genomen op de voordracht van de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of van de Minister van Landsverdediging en na raadpleging van de Minister tot wiens bevoegdheid de economische zaken en de mijnen behoren :

- a) voor elk luchtvaartterrein door de Koning aangeduid :
- 1° het punt van referentie, de ligging, de afmetingen en grenzen van de stroken en van de zones bepaald bij littera g, h, i, j en k van artikel 1 ;

HOOFDSTUK II. - ERFDIENSTBAARHEIDEN TOT BEPERKING VAN LUCHTVAARTBELEMMERINGEN.

Artikel 2.- (artikel 2 van het ontwerp)

Op plans gevoegd bij koninklijke besluiten genomen op de voordracht van de Minister tot wiens bevoegdheid de luchtvaart behoort of van de Minister van Landsverdediging en na raadpleging van de Minister tot wiens bevoegdheid de economische zaken en de mijnen behoren, wordt aangeduid :

- a) voor elk door de Koning aangewezen luchtvaartterrein :
- 1° het punt van referentie, de ligging, de afmetingen en grenzen van de stroken en zones omschreven onder g, h, i, j, en k van artikel 1 ;

2° de ligging en de grenzen van de oppervlakken bepaald bij littera m, n, o, p en q van hetzelfde artikel ;

2° de ligging en de grenzen van de oppervlakken omschreven onder m, n, o, p en q van hetzelfde artikel ;

b) voor elke installatie bestemd tot het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer en door de Koning aangeduid de zone bepaald bij littera l van hetzelfde artikel.

b) voor elke installatie die dient om de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren en door de Koning is aangewezen, de zone omschreven onder l van hetzelfde artikel.

Artikel 3.-

Artikel 3.- (artikel 3 van het ontwerp)

Het is verboden op te trekken, in te richten of aan te brengen :

a) in de naderingsterreinen mag niets dat zich boven het naderingsoppervlak verheft ;

a) in naderingsterreinen : alles wat zich boven het naderingsoppervlak verheft ;

b) in de overgangsterreinen mag niets dat zich boven de overgangsoppervlakken verheft ;

b) in overgangsterreinen : alles wat zich boven de overgangsoppervlakken verheft ;

c) in de middelzone, mag niets dat zich boven het horizontaal oppervlak verheft ;

c) in de middelzone : alles wat zich boven het horizontaal oppervlak verheft ;

d) in de ringzone mag niets dat zich boven het kegelvormig oppervlak verheft, .

d) in de ringzone : alles wat zich boven het kegelvormig oppervlak verheft ;

opgetrokken, ingericht of aangebracht worden.

e) in, onder en boven de beschermingszone mag geen enkel gebouw, constructie of beplanting, geen enkele metaal-massa, geen telefoon- en telegraaflijn, geen lijn voor het overbrengen of het bezorgen van elektrische energie en in 't algemeen niets dat van aard is om de werking van de zich aldaar bevindende installatie te storen, opgetrokken, ingericht of aangebracht worden.

e) in, onder en boven de beschermingszone : door de Koning te bepalen roerende of onroerende zaken, die de werking kunnen storen van de installatie bestemd om in de veiligheid van de luchtvaart te voorzien.

Artikel 4.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of de Minister van Landsverdediging kan, onder de door hem vastgestelde voorwaarden, verzachtingen aan de bepalingen van artikel 3 toestaan wanneer hij oordeelt dat deze verzachtingen geen bezwaar voor de veiligheid van het luchtverkeer kunnen opleveren.

Artikel 5.-

Onverminderd de bepalingen van artikel 3 is het verboden, behalve wanneer door de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is en door de Minister van Landsverdediging toelating verleend wordt :

- 1° op enig gedeelte van 's Rijks grondgebied iets op te richten of aan te brengen dat hoger reikt dan 150 meter boven het grond- of het wateroppervlak ;
- 2° in de luchtvaartterreinzone iets op te richten of aan te brengen dat hoger reikt dan het bij het luchtvaartterrein behorend hindernisvrije oppervlak, daar waar de hoogte er van minder is dan 150 meter boven de grond of het water.

Artikel 4.- (artikel 4 van het ontwerp)

De Minister tot wiens bevoegdheid de luchtvaart behoort, of de Minister van Landsverdediging, kan, in bijzondere gevallen, onder de door hem te stellen voorwaarden, verzachtingen toestaan wat betreft de bepalingen van artikel 3 of van de ter uitvoering daarvan genomen koninklijke besluiten.

Artikel 5.- (artikel 5 van het ontwerp)

Onverminderd de bepalingen van artikel 3, is het verboden zonder verlof van de Minister tot wiens bevoegdheid de luchtvaart behoort en van de Minister van Landsverdediging, op te trekken of in te richten :

- 1° in de luchtvaartterreinzone : alles wat zich boven het voor het luchtvaartterrein belemmeringsvrij oppervlak verheft ;
- 2° over heel 's Rijks grondgebied : alles wat zich meer dan 150 meter boven het aard- of het wateroppervlak verheft.

Artikel 6.- (nieuw)

De ter uitvoering van de artikelen 4 en 5 genomen ministeriële beslissingen worden ter kennis van het plaatselijk gemeentebestuur gebracht.

Artikel 6.-

Een afschrift van de ter uitvoering van artikel 2 van deze wet genomen koninklijke besluiten, alsmede een afdruk van de daarbij behorende plans worden door de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of de Minister van Landsverdediging of hun gemachtigde, binnen vijftien dagen na de datum daarvan neergelegd ten zetel van het bestuur der gemeenten op wier grondgebied de met luchtdienstbaarheden bezwaarde gronden of wateroppervlakken gelegen zijn.

Wanneer de wateren van de territoriale zee, van de Zeeschelde of van de zeehavens met dergelijke dienstbaarheden bezwaard zijn, worden die afschriften en afdrukken eveneens neergelegd bij de bevoegde waterschouten.

Het neerleggen van de bescheiden, als bedoeld bij de vorige alinea's, wordt vastgesteld door een proces-verbaal door de betrokken Minister of zijn gemachtigde opgemaakt en, hetzij door de burgemeester van de gemeente of de gemachtigde schepen, hetzij door de bevoegde waterschout mede ondertekend. Een expeditie ervan zal in handen van de autoriteiten die moeten medeondertekenen gelaten worden.

Binnen de vijftien dagen na de ontvangst van de voornoemde bescheiden maakt het gemeentebestuur of de waterschout deze neerlegging ruchtbaar, zulks gedurende minstens dertig dagen, door middel van aanplakbrieven in de gemeente of in de waterschoutskantoren die voor het publiek toegankelijk zijn. De kosten voor het aanplakken in de gemeente zijn ten haren laste.

Artikel 7.- (artikel 6 van het ontwerp)

Een afschrift van de koninklijke besluiten ter uitvoering van de artikelen 2 en 3 van deze wet genomen, alsook een afdruk van de daarbij behorende plans, worden door de Minister tot wiens bevoegdheid de luchtvaart behoort of door de Minister van Landsverdediging, of door hun gemachtigde, binnen vijftien dagen na hun dagtekening neergelegd ten zetel van het bestuur der gemeenten op wier grondgebied de met luchtvaartdienstbaarheden bezwaarde gronden of wateroppervlakken gelegen zijn. Wanneer de wateren van de territoriale zee, van de Zeeschelde of van de zeehavens met dergelijke erfdienstbaarheden zijn bezwaard, worden die afschriften en afdrukken ook bij de bevoegde waterschout neergelegd.

Het neerleggen van de in het vorige lid bedoelde stukken wordt vastgesteld door een proces-verbaal, dat de betrokken Minister of zijn gemachtigde opmaakt en dat de burgemeester of de bevoegde waterschout mede ondertekent. Aan de medeondertekenaars van het proces-verbaal wordt een afschrift daarvan overhandigd.

Binnen vijftien dagen na de neerlegging van de stukken maakt het gemeentebestuur of de waterschout, gedurende ten minste dertig dagen, de krachtens artikelen 3, a, b, c, d, en 5, 1° van deze wet ingestelde erfdienstbaarheden bekend door middel van aanplakbiljetten in de gemeente of in de waterschoutskantoren die voor het publiek toegankelijk zijn.

Binnen dezelfde termijn geeft het gemeentebestuur de eigenaars schriftelijk en persoonlijk kennis van het vestigen van deze erfdienstbaarheden.

Binnen dezelfde termijn doet het gemeentebestuur in de beschermingszone borden aanbrengen, die de krachtens artikel 3, e, van deze wet ingestelde erfdienstbaarheden aankondigen.

De kosten voor het aanplakken en voor het plaatsen en onderhouden van de borden komen ten laste van het gemeentebestuur.

De afschriften van de koninklijke besluiten en de afdrukken van de daarbij behorende grondplans kunnen ten allen tijde en zonder verplaatsing, door elk belanghebbende worden ingezien, in de lokalen van gezegde gemeentebesturen en waterschoutskantoren waar ze werden neergelegd.

Van de afschriften der koninklijke besluiten en van de afdrukken der daarbij behorende plans kan, te allen tijde en zonder verplaatsing, elke belanghebbende inzage nemen in de lokalen van de gemeentebesturen en van de waterschout waar ze werden neergelegd.

Artikel 7.-

De bij de artikelen 3 en 5, 2°, van deze wet ingevoerde dienstbaarheden worden, overeenkomstig artikel 6, van rechtswege gevestigd de dag waarop de koninklijke besluiten en de er bij behorende plans, neergelegd worden.

Artikel 8.- (artikel 7 van het ontwerp)

De krachtens de artikelen 3 en 5, 1°, van deze wet ingestelde erfdienstbaarheden hebben uitwerking de vijftiende dag na de in artikel 7 voorgeschreven neerlegging van het afschrift van de koninklijke besluiten en van de afdruk van de er bij behorende plans.

Artikel 8.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of de Minister van Landsverdediging bepaalt de hindernissen bestaande op het ogenblik van de invoering van de dienstbaarheden in de terreinen en de zones vermeld onder littera g, h, i, j, k en l van artikel 1, die moeten verplaatst, aangepast of verwijderd worden. Hij beveelt elke verplaatsing of aanpassing van deze hindernissen.

Artikel 9.- (artikel 8 van het ontwerp)

Binnen de termijn van ... die ingaat op de datum van de in de artikelen 2 en 3, e, bedoelde besluiten, bepaalt de bevoegde Minister welke belemmeringen, die op het tijdstip van de vestiging van de erfdienstbaarheden in de terreinen en zones vermeld onder g, h, i, j, k en l van artikel 1 bestaan, moeten worden verplaatst, aangepast of verwijderd.

De inbezitneming van elk geheel of gedeeltelijk onroerend goed met het oog op de verwijdering van de bij onderhavig artikel voorziene hindernis, geschiedt overeenkomstig de bepalingen van de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de procedure bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte.

Artikel 51 van de wet van 16 september 1807 betreffende het droogleggen van moerassen enz., is niet van toepassing in geval van gedeeltelijke inbezitneming.

Artikel 9.-

De door de gemeentebesturen verleende bouwvergunningen moeten nauwkeurig in overeenstemming zijn met de bepalingen van onderhavig hoofdstuk.

HOOFDSTUK III.- DE VEILIGHEIDS- INSTALLATIES EN BAKENS VOOR HET LUCHTVERKEER.

Artikel 10.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of de Minister van Landsverdediging is gemachtigd om :

- 1° op, onder of boven grondbezittingen en wateroppervlakken evenals op en boven gebouwen, installaties te doen plaatsen die hij voor het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer nodig acht ;

Kan met de eigenaar geen minnelijke schikking worden getroffen, dan gelast de Minister de aanpassing of, indien het roerende goederen betreft, de verplaatsing van deze belemmeringen. Deze maatregelen worden uitgevoerd op kosten van de Staat of van de Regie der luchtwegen.

Wordt over de gehele of gedeeltelijke verplaatsing of verwijdering van een onroerende belemmering geen minnelijke schikking met de eigenaar bereikt, dan wordt gehandeld overeenkomstig artikel 19, § 1, van deze wet.

HOOFDSTUK III. - VEILIGHEIDSINSTAL- LATIES EN BAKENS VOOR HET LUCHT- VERKEER.

Artikel 10.- (artikel 10 van het ontwerp)

De bevoegde Minister is gemachtigd om :

- 1° op, onder of boven gronderven en wateroppervlakken, alsook op en boven gebouwen, installaties te doen plaatsen die hij voor het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer noodzakelijk acht ;

2° overdag en des nachts, de hindernissen die hij aanduidt te doen bebakenen, eender waar zij zich bevinden en het type, het aantal en de plaats van de te bezigen bakens te bepalen.

Voorname Ministers zijn eveneens er toe gemachtigd de in uitvoering van vorig alinea geplaatste installaties of bakens te doen onderhouden, herstellen, vernieuwen, verplaatsen of verwijderen.

De bezetting, met het oog op de uitvoering van de hiervoor bedoelde werken, moet het gebruik waartoe het ontlcende goed wordt aangewend eerbiedigen.

Artikel 11.-

Al wie wenst de plaatsgesteldheid te wijzigen moet zijn voornemens bekendmaken aan de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of de Minister van Landsverdediging, ten minste drie maanden vóór alle uitvoering, bij ter post aangezekende brief, van zijn plannen kennis geven.

2° overdag en des nachts, de belemmeringen die hij aanduidt te doen bebakenen, waar zij zich ook bevinden, en het type, het aantal en de plaats van de te bezigen bakens te bepalen;

3° de ter uitvoering van 1° en 2° geplaatste installaties of bakens te doen onderhouden, herstellen, vernieuwen, verplaatsen of verwijderen.

Veiligheidsinstallaties en bakens moeten zo worden aangebracht, dat het gebruik waartoe het onroerend goed of het gedeelte daarvan is bestemd, geëerbiedigd blijft.

Vergen die installaties of die bakens echter de inbezitting van het onroerend goed of van een gedeelte ervan en wordt met de eigenaar geen overeenkomst bereikt, dan wordt gehandeld overeenkomstig artikel 19, § 1, van deze wet.

Artikel 11.- (artikel 11 van het ontwerp)

Hij die de plaatsgesteldheid zo wenst te wijzigen, dat de veiligheidsinstallatie of de bakens daarvoor moeten worden verplaatst of veranderd, moet de Minister die de installatie heeft doen aanbrengen, van zijn voornemen kennis geven. De kennisgeving wordt gedaan bij een ter post aangetekende brief, ten minste drie maanden vóór de uitvoering der werken.

.../...

Na het verstrijken van deze termijn, mogen de voorgenomen werken worden uitgevoerd.

De kosten voor het verwijderen van veiligheidsinstallaties en van bakens komen ten laste van de Staat of van de Regie der luchtwegen.

Indien de werken niet binnen de termijn van één jaar, te rekenen van de datum van opzending van de kennisgeving, uitgevoerd zijn, zal de terugbetaling van de kosten, veroorzaakt door de wijziging, de verplaatsing of de herplaatsing van de veiligheidsinstallaties, kunnen gevorderd worden.

Is met de uitvoering van de werken geen begin gemaakt binnen de termijn van één jaar, te rekenen van de datum waarop de kennisgeving is verzonden, dan zal terugbetaling kunnen worden gevorderd van het bedrag der uitgaven, die de Staat of de Regie der luchtwegen heeft gedaan voor het verplaatsen of wijzigen van veiligheidsinstallaties of bakens.

Artikel 12.-

De eigenaars van alle beplantingen, van alle lijnen voor het overbrengen of het bezorgen van elektrische energie, van alle vaste of verplaatsbare elektrische of radio-elektrische installaties, moeten, op verzoek van de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of de Minister van Landsverdediging of hun gemachtigde, onverminderd het voordeel der beschikkingen van artikel 19, op hun kosten, alle maatregelen treffen, alle schikkingen nemen en alle werken uitvoeren die nodig zijn opdat de beplanting, lijnen en installaties geen enkele storing, zelfs toevallig, aan de installaties of bakens bestemd voor het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer zouden berokkenen.

Artikel 12.- (artikel 12 van het ontwerp)

Eigenaars van beplantingen, van lijnen voor het overbrengen of het bezorgen van elektrische energie, van vaste of verplaatsbare elektrische of radio-elektrische installaties, moeten, te allen tijde, op vordering van de bevoegde Minister, op hun kosten, de inrichtingen aanbrengen en de aanlegwerken uitvoeren die nodig zijn opdat die beplantingen, lijnen of installaties geen, zelfs toevallige, storing veroorzaken in de werking van veiligheidsinstallaties of bakens.

Bestonden deze belemmeringen echter reeds bij het vaststellen van de beschermingszone, en werd de aanpassing of verplaatsing op dat tijdstip niet bevolen, dan worden de werken uitgevoerd op kosten van de Staat of van de Regie der luchtwegen.

Bij gebrek aan uitvoering van de werken binnen de voorgeschreven termijnen, zal ambtshalve en op kosten van de ingebreke zijnde eigenaars er toe overgegaan worden.

Artikel 13.-

De bebakening van elke hindernis, opgericht of aangebracht in de voorwaarden van artikel 5, geschiedt op kosten van de eigenaar.

Artikel 14.-

Elk licht dat, wegens zijn uitzicht, kleur of sterkte, met een licht of een lichtsein voor het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer kan worden verward, moet op het eerste verzoek van de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is, of van de Minister van Landsverdediging of hun gemachtigde, afgeschermd of verwijderd worden.

De kosten van afscherming of verwijdering der lichten worden door de eigenaar van de verlichtingsinstallatie gedragen.

Werken die niet binnen de gestelde termijnen zijn uitgevoerd, worden ambtshalve en op kosten van de in gebreke gebleven eigenaars verricht.

Artikel 13.- (artikel 13 van het ontwerp)

De kosten voor de bebakening van de belemmeringen en het onderhoud der bakens komen ten laste van de Staat of van de Regie der luchtwegen.

De kosten voor de installatie, de working en het onderhoud van de bakens die op de in artikel 5 van deze wet bedoelde belemmeringen moeten worden opgesteld, worden door de eigenaar gedragen.

Artikel 14.- (artikel 14 van het ontwerp)

Elk licht dat door zijn voorkomen, kleur of sterkte met een licht of een lichtsein voor het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer kan worden verward, moet op de eerste vordering van de bevoegde Minister of van zijn gemachtigde afgeschermd of verwijderd worden.

De kosten van afscherming of verwijdering der lichten komen ten laste van de eigenaar van de lichtinstallatie.

HOOFDSTUK IV. - DE UITVOERING
DER WERKEN.

Artikel 15.-

De overeenkomstig deze wet boven private eigendommen zonder bevestiging of contact uitgevoerde werken moeten zonder enigerlei formaliteit gedoogd worden.

De andere werken worden uitgevoerd na het treffen van een rechtstreekse regeling met de eigenaars en de bezetters van het goed. Bij gebrek aan een regeling wordt de beslissing tot het uitvoeren van de werken door de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of de Minister van Landsverdediging, of zijn gemachtigde, tenminste 15 dagen te voren, betekend onder aantekening bij de post, aan de burgemeester van de gemeente. De burgemeester moet de eigenaars en de bezetters van het goed verwittigen.

Wanneer in bewoonde huizen of bijgebouwen moet gegaan worden, moeten de met de werken belaste agenten een bevel van de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of van de Minister van Landsverdediging, of zijn gemachtigde voorleggen dat de aard en de vermoedelijke duur van de werken vermeldt.

Binnen de bewoonde huizen en hun bijgebouwen mag generlei werk worden uitgevoerd zonder machtiging van wege de eigenaar en de bezetter.

HOOFDSTUK IV. - UITVOERING DER
WERKEN.

Artikel 15.- (artikel 15 van het ontwerp)

Werken die bij toepassing van deze wet boven particuliere eigendommen zonder bevestiging of contact worden uitgevoerd, moeten worden gedoogd en geen enkele formaliteit moet daarvoor ten aanzien van de eigenaars en bezetters worden vervuld.

De andere werken worden uitgevoerd nadat met de eigenaars en de bezetters van de goederen een regeling is getroffen. Weigeren zij hun toestemming te verlenen, dan geeft de bevoegde Minister of zijn gemachtigde de plaatselijke burgemeester kennis van de beslissing tot uitvoering van de werken. De kennisgeving wordt gedaan bij een ter post aangetekende brief, ten minste 15 dagen vóór iedere tenuitvoering. De burgemeester moet de eigenaars en de bezetters van het goed waarschuwen. Het personeel dat met de werken is belast, mag de bewoonde huizen of dezer aanhorigheden niet betreden, zonder in het bezit te zijn van een bevel van de bevoegde Minister of van zijn gemachtigde dat, bij voorkomend geval, de aard en de vermoedelijke duur van de werken vermeldt.

Binnen de bewoonde huizen en dezer aanhorigheden mag zonder toestemming vanwege de eigenaar en de bezetter generlei werk worden uitgevoerd.

Artikel 16.-

Worden door de Koning vastgesteld op de voordracht van de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of van de Minister van Landsverdediging :

- 1° de uitvoeringsvoorwaarden van de bij deze wet op het openbaar domein bedoelde werken, met inbegrip van deze uitgevoerd op, onder of boven de wegnis ;
- 2° de te volgen procedure ingeval de uitvoering van deze werken voor gevolg zou hebben dat wijzigingen moeten aangebracht worden aan andere kunstwerken van openbaar nut alsmede de verdeling van de lasten die uit deze wijzigingen kunnen voortvloeien ;
- 3° de te volgen procedure ingeval de uitvoering van andere werken van openbaar nut voor gevolg zou hebben dat die wijzigingen moeten aangebracht worden aan installaties en bakens bestemd voor het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer, alsmede de verdeling van de lasten die uit die wijzigingen kunnen voortvloeien.

Artikel 16.- (artikel 16 van het ontwerp)

Op de voordracht van de bevoegde Minister bepaalt de Koning :

- 1° de voorwaarden waaronder de in deze ~~wet~~ bedoelde werken op het openbaar domein worden uitgevoerd ;
- 2° de te volgen regelen ingeval de uitvoering van deze werken tot gevolg zou hebben, dat veranderingen moeten worden aangebracht aan bestaande kunstwerken van openbaar nut ;
- 3° de te volgen regelen ingeval de uitvoering van werken van openbaar nut tot gevolg zou hebben, dat veranderingen moeten worden aangebracht aan installaties en bakens bestemd voor het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer ;
- 4° de ~~verdeling van de lasten~~ ~~die aan de onder 2° en 3° van dit artikel bedoelde werken~~ zijn verbonden.

.../...

Artikel 17.-

De eigenaars van lijnen voor het overbrengen of het verdelen van electrische energie zijn ertoe gehouden hun lijnen spanningloos te maken om de overeenkomstig deze wet uitgevoerde werken in volkomen veiligheid te laten uitvoeren.

Artikel 18.- (tweede lid)

Alle rechtsvordering tot herstel der schade ontstaan ten gevolge van de voornoemde werken, verjaart na drie jaren te rekenen van de dag waarop de schade veroorzaakt werd.

Artikel 17.- (artikel 17 van het ontwerp)

De eigenaars van lijnen voor het overbrengen of het verdelen van electrische energie zijn ertoe gehouden, die lijnen buiten spanning te brengen opdat de krachtens deze wet uitgevoerde werken volkomen veilig kunnen plaats hebben.

Artikel 18.- (artikel 18, tweede lid, van het ontwerp)

De rechtsvordering tot herstel der schade ontstaan door de uitvoering van de werken, verjaart na drie jaren te rekenen van de dag waarop de schade is veroorzaakt.

.../...

HOOFDSTUK V. - VERGOEDINGEN.Artikel 19.- (eerste lid).

Een jaarlijkse toelage kan aan de eigenaar van een met luchtvaartdienstbaarheden bezwaard goed verleend worden, als het vestigen van die dienstbaarheden zijn goed in waarde doet verminderen.

HOOFDSTUK V. - VERGOEDINGEN.Artikel 19.- (artikel 19, eerste lid, van het ontwerp).

§1. Is het nodig grond, bouwwerken of beplantingen geheel of gedeeltelijk in bezit te nemen, hetzij om wettig bestaande belemmeringen weg te nemen, hetzij om veiligheidsinstallaties of bakens aan te brengen, dan wordt te werk gegaan overeenkomstig de bepalingen van de besluitwet van 3 februari 1947, betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemeenen nutte.

Artikel 51 van de wet van 16 september 1807 betreffende de drooglegging van moerassen enz ... vindt geen toepassing bij gedeeltelijke inbezitneming.

§2. Een jaarlijkse toelage wordt verleend aan de eigenaar, die buitengewone schade heeft geleden door het vestigen van luchtvaartdienstbaarheden of ingevolge werken uitgevoerd op grond van de artikelen 8, 10 en 12 van deze wet.

De schade wordt in elk geval als buitengewoon aangemerkt, indien de verkoopwaarde van het goed met ten minste een derde vermindert.

Voor het verlies van eigendom en voor andere schade, vergoed overeenkomstig de in § 1 van dit artikel bedoelde procedure, kan geen toelage worden verleend.

.../...

Artikel 19.- (tweede tot zesde lid).

De toelage wordt verleend aan degene die op het ogenblik van de vestiging der dienstbaarheden eigenaar van het bezwaarde goed is.

Zij is vatbaar voor herziening wanneer de omvang of de aard van de luchtvaartdienstbaarheden gewijzigd wordt en zij wordt niet meer toegekend als het nadeel opgehouden heeft te bestaan.

In geval van vermindering of van opheffing van de dienstbaarheden die het goed bezwaren wordt de toelage ten aanzien van de oorspronkelijke begunstigde of zijn rechthebbenden verminderd of opgeheven.

In geval van verzwaring van de dienstbaarheden kan een aanvullende toelage worden verleend aan degene die op het ogenblik van die verzwaring eigenaar van het goed is.

Indien het aanleggen, vergroten of moderniseren van een luchtvaartterrein aan het geheel of aan een gedeelte van het bezwaard goed en aan elk ander aan dezelfde eigenaar toebehorend goed in waarde heeft doen stijgen, wordt de jaarlijkse toelage maar verleend zo die eigenaar voor het gezamenlijke van die goederen en na compensatie van de waardevermeerderingen en -verminderingen nadeel lijdt.

Artikel 20.- (artikel 19, tweede tot zesde lid, van het ontwerp).

De toelage wordt verleend aan degene die eigenaar van het goed is op de datum van het besluit of van de beslissing waardoor de schade ontstaat.

Zij is vatbaar voor herziening wanneer de omvang of de aard van de luchtvaartdienstbaarheden gewijzigd wordt, en wordt niet langer toegekend als de schade opgehouden heeft te bestaan.

In geval van vermindering of opheffing van de erfdienstbaarheden die het goed bezwaren, wordt de toelage ten aanzien van de oorspronkelijke begunstigde of zijn rechtverkrijgenden verminderd of opgeheven.

In geval van verzwaring van de erfdienstbaarheden kan een aanvullende toelage worden verleend aan degene die op het tijdstip van die verzwaring eigenaar van het goed is.

Indien het aanleggen, vergroten of moderniseren van een luchtvaartterrein het geheel of een gedeelte van het bezwaard goed en enig ander aan dezelfde eigenaar toebehorend goed in waarde heeft doen stijgen, wordt de jaarlijkse toelage slechts verleend, zo die eigenaar voor die gezamenlijke goederen, en na compensatie van de waardevermeerderingen en -verminderingen, buitengewone schade lijdt.

.../...

Artikel 19.- (laatste twee leden)

De Minister van Financiën wordt er toe gemachtigd rentebewijzen in te voeren tot beloop van het totaal bedrag van de overeenkomstig dit artikel verleende toelagen.

Er zullen geen rentebewijzen ingevoerd worden voor de jaarlijkse toelagen die lager zouden zijn dan een minimumbedrag bij koninklijk besluit vast te stellen. In deze gevallen zal een forfaitaire som uitbetaald worden gelijk aan tienmaal de jaarlijkse rente, die zou toegewezen zijn.

Artikel 20.- (eerste en derde lid).

Er wordt een commissie opgericht die er mee belast is uitspraak te doen over het verlenen, het herzien en het opheffen van de bij vorig artikel voorziene toelagen. Haar beslissingen zijn niet vatbaar voor enig administratief of gerechtelijk hoger beroep, behalve voor dit hetwelk openstaat krachtens artikel 9 van de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State.

De commissie doet uitspraak bij volgestrekte meerderheid van haar leden. Bij staking van stemmen, beslist de stem van de Voorzitter.

Artikel 21.- (artikel 19, laatste twee leden, van het ontwerp).

De Minister van Financiën wordt gemachtigd, rentebewijzen in te voeren tot het totaal bedrag van de overeenkomstig de artikelen 19, § 2, en 20 van deze wet verleende toelagen.

Geen rentebewijzen zullen worden ingevoerd voor jaarlijkse toelagen die lager mochten zijn dan een bij koninklijk besluit vast te stellen minimumbedrag. In deze gevallen zal een forfaitaire som, gelijk aan tienmaal de jaarlijkse toegewezen rente, worden toegekend.

Kan de buitengewone schade, omdat zij onmiddellijk is, niet door een jaarlijkse toelage worden vergoed, dan kan in de plaats van de jaarlijkse toelage een forfaitair bedrag worden toegekend, dat wordt berekend zoals bepaald in het vorige lid.

Artikel 22.- (artikel 20, eerste en derde lid, van het ontwerp)

Er wordt een commissie opgericht om uitspraak te doen over het verlenen, herzien en het afschaffen van de in artikel 19, § 2, bedoelde toelagen.

De commissie doet alleen uitspraak, nadat de belanghebbende partij of haar raadsman het dossier heeft kunnen inzien en opmerkingen heeft kunnen maken.

De commissie doet uitspraak bij volgestrekte meerderheid van haar leden. Bij staking van stemmen, beslist de stem van de voorzitter.

Elke beslissing van de commissie is gemotiveerd. Aan de belanghebbende partij wordt er kennis gegeven bij een ter post aangetekende brief.

De beslissingen van de commissie zijn niet vatbaar voor enig administratief of gerechtelijk beroep, behoudens hoger beroep bij de afdeling administratie van de Raad van State.

Artikel 20.- (tweede lid).

De gewone en plaatsvervangende leden alsmede die welke met de functie van voorzitter en van secretaris belast zijn, worden door de Koning aangeduid op de voordracht van de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is, van de Minister van Landsverdediging, van de Minister van Landbouw, van de Minister van Economische Zaken en van de Minister van Financiën.

Artikel 21.-

De formaliteiten en termijnen die, voor de uitvoering van artikel 19 van deze wet, door de eigenaars van met luchtvaartdienstbaarheden bezwaarde goederen en door de bevoegde besturen in acht te nemen zijn, alsmede de inrichting en de werking van de bij artikel 20 opgerichte commissie, worden vastgesteld bij koninklijk besluit genomen op de voordracht van de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is, van de Minister van Landsverdediging, van de Minister van Landbouw, van de Minister van Economische Zaken en van de Minister van Financiën.

Artikel 23.- (artikelen 20, tweede lid, en 21 van het ontwerp).

Op de voordracht van de Minister tot wiens bevoegdheid de luchtvaart behoort, van de Minister van Landsverdediging, van de Minister van Landbouw, van de Minister van Economische Zaken en van de Minister van Financiën,

- 1° bepaalt de Koning de formaliteiten en termijnen die, voor de uitvoering van de artikelen 19, § 2, 20 en 21, door de eigenaars van met luchtvaartdienstbaarheden bezwaarde goederen en door de bevoegde besturen in acht te nemen zijn;
- 2° wijst hij de gewone en plaatsvervangende leden aan van de krachtens artikel 22 opgerichte commissie, alsook de gewone leden die het ambt van voorzitter en van secretaris waarnemen;
- 3° richt hij de commissie in en regelt hij de voor haar te volgen procedure;

4° bepaalt hij binnen welke termijn en volgens welke vormen tegen de beslissingen van de commissie hoger beroep wordt ingesteld bij de afdeling administratie van de Raad van State, alsook de te volgen procedure.

HOOFDSTUK VI. - STRAFBEPALINGEN.

Artikel 22.-

Overtredingen van artikelen 3 en 5 van onderhavige wet worden gestraft met geldboete van zesentwintig tot vijfhonderd frank.

De overtreders zullen, buitendien, het voorwerp van de inbreuk moeten doen verdwijnen bij bevel van en binnen de termijn bepaald door de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of van de Minister van Landsverdediging, betekend onder aantekening bij de post.

Indien zij binnen de gestelde termijn geen gevolg aan dat bevel geven, zal het ambtshalve en op hun kosten uitgevoerd worden; de terugbetaling der daaruit voortvloeiende uitgaven wordt vervolgd zoals in domeinzaken, op eenvoudige staat opgemaakt door de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of door de Minister van Landsverdediging.

HOOFDSTUK VI. - STRAFBEPALINGEN.

Artikel 24.- (artikel 22 van het ontwerp).

Met geldboete van zesentwintig frank tot vijfhonderd frank wordt gestraft iedere overtreding van de artikelen 3, a, b, c, d, en 5 van deze wet, alsook de koninklijke besluiten genomen ter uitvoering van artikel 3, c.

Wordt een veroordeling uitgesproken dan beveelt de rechter, dat de zaken in hun vroegere staat worden hersteld, in zover de bevoegde Minister of zijn gemachtigde dit eist. Hij bepaalt de termijn daarvoor en beslist dat, mocht de veroordeelde het vonnis niet binnen de gestelde termijn ten uitvoer hebben gelegd, hierin op zijn kosten door de bevoegde Minister of diens gemachtigde zal worden voorzien. De invordering van het bedrag der uitgave wordt door het Bestuur der domeinen door middel van dwangbevel vervolgd. Het dwangbevel wordt door de met de invordering belaste ontvanger uitgevaardigd. Het wordt door de directeur der registratie en domeinen gevisceerd en uitvoerbaar verklaard en bij deurwaardersexploot betekend.

.../...

Artikel 23.-

Wordt gestraft met een geldboete van één tot vijftwintig frank :

- 1° al wie, behalve in geval van overmacht, zonder de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is of de Minister van Landsverdediging ten minste acht dagen vooraf te hebben verwittigd, werken heeft uitgevoerd waardoor de bakens of de voor de veiligheid van het luchtverkeer bestemde installaties kunnen beschadigd of vernield, dan wel de werking van die installaties kan in gevaar gebracht worden.
- 2° al wie bij gebrek aan voorzorg onvrijwillig de werking van die bakens of installaties hetzij gehinderd, hetzij belet heeft;
- 3° al wie bij gebrek aan voorzorg onvrijwillig enig voor het gebruik van voormelde bakens en installaties dienend werk of voorwerp vernield, gesloopt, geveld of beschadigd heeft;
- 4° al wie, behalve in geval van overmacht, nagelaten heeft de bij artikel 11 van onderhavige wet voorziene kennisgeving te geven.

De bij dit artikel voorziene straf kan uitgesproken worden ten laste van degene die, zonder bedoelde overtreding stoffelijk te hebben begaan, het bevel heeft gegeven tot de daad die er toe aanleiding heeft gegeven.

Artikel 25.- (artikel 23 van het ontwerp).

Met geldboete van één frank tot vijftwintig frank wordt gestraft :

- 1° hij die, behalve in geval van overmacht, zonder de bevoegde Minister ten minste acht dagen vooraf te hebben gewaarschuwd, werken heeft uitgevoerd of laten uitvoeren, waardoor bakens of voor de veiligheid van het luchtverkeer bestemde installaties kunnen worden beschadigd of vernield, of waardoor de werking van die installaties of van die bakens in gevaar kan worden gebracht;
- 2° hij die, behalve in geval van overmacht, nagelaten heeft de bij artikel 11 van deze wet bedoelde kennisgeving te doen;
- 3° hij die, bij gebrek aan voorzorg, onvrijwillig de werking van de bakens of installaties hetzij gehinderd, hetzij belet heeft;
- 4° hij die, bij gebrek aan voorzorg, onvrijwillig enig voor de werking van bakens of installaties nodig werk of voorwerp heeft vernield, gesloopt of beschadigd.

Artikel 24.-

Wordt gestraft met gevangenisstraf van één maand tot drie jaar en met geldboeten van vijftig tot vijfhonderd frank of met één van die straffen alleen :

- 1° al wie door eender welk middel vrijwillig de werking van de bakens of de voor de veiligheid van het luchtverkeer bestemde installaties gehinderd of belet heeft;
- 2° al wie door eender welk middel vrijwillig enig voor het gebruik van die bakens of installaties dienend werk of voorwerp vernield, gesloopt, of beschadigd heeft;
- 3° al wie niet onmiddellijk gevolg gegeven heeft aan de voorderingen of aanmaningen van de bevoegde Minister of zijn gemachtigde, gedaan op grond van de bepalingen van deze wet en van de ter uitvoering daarvan genomen reglementen.

Artikel 25.-

De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, mede inbegrepen Hoofdstuk VII en van artikel 85, zijn toepasselijk op de bij deze wet en haar uitvoeringsbesluiten voorziene overtredingen.

Artikel 26.- (artikel 24 van het ontwerp).

Met gevangenisstraf van één maand tot drie jaar en met geldboete van vijftig frank tot vijfhonderd frank, of met één van die straffen alleen, wordt gestraft :

- 1° hij die door enig middel vrijwillig de werking van bakens of van voor de veiligheid van het luchtverkeer bestemde installaties heeft gehinderd of belet;
- 2° hij die door enig middel vrijwillig enig voor de werking van die bakens of installaties nodig werk of voorwerp heeft vernield, gesloopt of beschadigd;
- 3° ... (zie de opmerking van het advies over deze bepaling) ...

Artikel 27.- (artikel 25 van het ontwerp).

De bepalingen van het eerste boek van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, vinden toepassing op de in deze wet omschreven misdrijven.

.../...

Artikel 26.-

De ambtenaren en beambten van het Bestuur der Luchtvaart en van de Regie der Luchtwegen aan wie een mandaat van hoofdinspecteur of van inspecteur der luchtvaartpolitie is opgedragen, bij toepassing van de wet van 27 juni 1937, houdende herziening van de wet van 16 november 1919 aangaande het regelen der luchtvaart, en van de besluitwet van 20 november 1946 tot oprichting van de Regie der luchtwegen, alsmede de daartoe aangewezen personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging, hebben bevoegdheid om de bij deze wet en bij de besluiten tot uitvoering hiervan voorziene overtredingen op te sporen en vast te stellen bij processen-verbaal die kracht van bewijs hebben behoudens tegenbewijs.

Voor de benoeming, hoedanigheid, eedaflegging en bevoegdheid van de in dit artikel bedoelde personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging, gelden integraal de modaliteiten voorzien bij de artikelen 38 en 39 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 aangaande het regelen der luchtvaart.

Artikel 28.- (artikel 26 van het ontwerp).

De hoofdinspecteurs en de inspecteurs der luchtvaartpolitie bedoeld in artikel 38 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, en in artikel 12 van de besluitwet van 20 november 1946 tot oprichting van de Regie der luchtwegen, zijn in het bijzonder belast met het opsporen en vaststellen van overtredingen van deze wet. Zij treden op overeenkomstig de voorschriften van de artikelen 38 tot 41 van evengenoemde wet van 27 juni 1937.

Artikel 40, laatste lid, van genoemde wet vindt echter geen toepassing.

Onder dezelfde omstandigheden als zijn bepaald in meergenoemde wet van 27 juni 1937, kan de Koning de functies van hoofdinspecteur en inspecteur van politie opdragen aan ambtenaren van Landsverdediging. Zij zullen dezelfde bevoegdheden hebben als de hoofdinspecteurs en inspecteurs der luchtvaartpolitie.

.../...

HOOFDSTUK VII. - SLOTBEPALINGEN.Artikel 27.-

De wet van 23 juni 1930 over het inrichten van een aan krijgsveldtoerusting onderworpen veiligheidsgordel rondom de vliegvelden door één of meer eskadrillen van 't leger gebruikt, alsmede de wet van 17 maart 1936 houdende aanvulling en wijziging van die van 23 juni 1930, worden ingetrokken.

HOOFDSTUK VII. - SLOTBEPALINGEN.Artikel 29.- (nieuw)

Artikel 12 van de besluitwet van 20 november 1946 tot oprichting van de Regie der luchtwegen wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 12. De Koning kan aan leden van het personeel der Regie der luchtwegen de bevoegdheid van hoofdinspecteur of inspecteur der luchtvaartpolitie verlenen overeenkomstig de bepalingen van artikel 38 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart. Deze personeelsleden zullen optreden zoals bepaald in de artikelen 39 tot 41 van dezelfde wet. Artikel 40, laatste lid, vindt echter geen toepassing".

Artikel 30.-(artikel 27 van het ontwerp).

Opgheven worden :

- de wet van 23 juni 1930 betreffende het inrichten van een aan luchtvaartdienstbaarheden onderworpen veiligheidsgordel, rondom de door een of meer eskadrillen van het leger gebruikte luchtvaartterreinen, gewijzigd bij de wet van 17 maart 1936;
- het koninklijk besluit van 22 september 1937 tot regeling van de uitvoering van de wet van 23 juni 1930, gewijzigd bij koninklijk besluit van 15 november 1939;
- het koninklijk besluit van 15 november 1939 betreffende de toekenning van vergoedingen wegens luchtvaartdienstbaarheden.

.../...

De dienstbaarheden en de daaraan verbonden vergoedingen gevestigd en toegekend krachtens die wetten, blijven behouden tot bij de afschaffing van gezegde dienstbaarheden bij koninklijk besluit door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of door de Minister van Landsverdediging medeondertekend.

Artikel 28.-

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het Belgisch Staatsblad is bekend gemaakt.

Gegeven te

De dienstbaarheden gevestigd en de daaraan verbonden vergoedingen toegekend krachtens die wetten blijven echter behouden tot dat deze erfdienstbaarheden worden afgeschaft bij koninklijk besluit, medeondertekend door de Minister tot wiens bevoegdheden de luchtvaart behoort, of door de Minister van Landsverdediging.

Artikel 31.-(artikel 28 van het ontwerp).

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt.

, de

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Landsverdediging,

De Minister van Landbouw,

De Minister van Financiën,

De Minister van Economische Zaken,

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs : F. LEPAGE,
de Heren :

conseiller d'Etat, président
raadshoor van State, voorzitter

L. MOUREAU,
G. HOLOYE,

conseillers d'Etat,
raadsheren van State,

A. BERNARD,

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

Ch. VAN REEPINGHEN,

Madame : J. DE KOSTER,
Mevrouw :

greffier adjoint, greffier.
adjunct-griffier, griffier.

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

Le rapport a été présenté par M. A. DEPONDT, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. F. LEPAGE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. DEPONDT, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFPIER,

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) J. DE KOSTER.

(s) F. LEPAGE.