

ROYAUME DE BELGIQUE.

L. 7259/1/V.

KONINKRIJK BELGIE.

Coördinators (2)

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre des vacations, saisi par le Ministre des Communications, le 6 août 1960, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 23 mars 1960 fixant les conditions dans lesquelles les bateaux affectés au transport de marchandises pour compte propre sont libérés de l'intervention des bureaux d'affrètement à tour de rôle, a donné le 11 août 1960 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste vacantiekamer, de 6e augustus 1960 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van ministerieel besluit houdende wijziging van het ministerieel besluit van 23 maart 1960 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder de schepen voor het vervoer van eigen goederen vrijgesteld zijn van de tussenkomst van beurtbevrachtungskantoren, heeft de 11e augustus 1960 het volgende advies gegeven :

OBSERVATION GENERALE.

Le premier alinéa du rapport au Régent précédant l'arrêté-loi créant un "Office régulateur de la navigation intérieure" et un "Groupement belge du remorquage" est conçu comme suit :

"Les événements militaires qui ont amené la libération du territoire national n'ont pas été sans causer des dommages importants au parc des bâtiments de navigation intérieure de notre pays. Au surplus, de nombreux bateaux d'intérieur sont retenus à l'étranger ou se trouvent immobilisés par suite des destructions d'ouvrages d'art sur les voies navigables. Les réparations des dommages subis s'avéreront par ailleurs difficiles, du fait du manque de matières nécessaires. Il faut donc craindre que le nombre de bateaux pouvant être mis à la disposition de notre économie nationale et des armées interalliées soit sensiblement inférieur à celui existant sous l'occupation, lui-même déjà en diminution sérieuse sur le chiffre d'avant-guerre à cause des destructions par faits de guerre antérieurs et des prélèvements massifs effectués par l'ennemi. Comme d'autre part, de nombreux et importants transports, intéressant tant la conduite des opérations militaires que le ravitaillement de la population, devront sans doute être assurés par voie d'eau, la possibilité d'une pénurie de bateaux d'intérieur doit être envisagée. Des mesures doivent, dans cette hypothèse, être prises en vue d'assurer la meilleure utilisation possible des bateaux dont on dispose et l'exercice d'un contrôle efficace sur les prix de transport pratiqués. A cette fin, une centralisation de l'affrètement par des bureaux spéciaux d'inscription des bateaux de charge, d'une part, des remorqueurs, d'autre part, s'impose. Les deux arrêtés-lois qui suivent répondent à cette préoccupation".

De ce passage du rapport au Régent ressort avec une particulière netteté que l'arrêté créant un Office régulateur de la navigation intérieure a essentiellement pour but de pallier dans les circonstances de l'époque toute pénurie de bateaux de navigation intérieure et d'assurer la meilleure utilisation de ceux-ci.

Cette considération a conduit le Conseil d'Etat, dans l'avis qu'il a donné le 11 mars 1960, sous le n° L. 7057, sur le projet qui est devenu l'arrêté ministériel du 23 mars 1960- arrêté qu'il est envisagé par le présent projet de modifier -à formuler des remarques sur deux conditions auxquelles le Ministre se proposait de subordonner l'octroi du certificat de transport pour compte propre. Il s'agissait, d'une part, dans le cas d'acquisition des bateaux postérieurement à l'entrée en vigueur de l'arrêté, de la condition consistant en ce que le bateau acquis ait appartenu à des Belges pendant les cinq années précédant la date d'acquisition, et, d'autre part, dans le cas de construction de bateaux de plus de 500 tonnes postérieurement à l'entrée en vigueur de l'arrêté, de la condition suivant laquelle d'autres bateaux seraient déchirés.

Le Conseil d'Etat a fait observer qu'en ce qui concerne le déchirage de bateaux cette condition allait assurément à l'encontre du but de l'arrêté-loi, qui se fondait sur l'état de pénurie des moyens de transport par eau.

Il remarquait aussi que l'arrêté-loi n'autorisait pas le Ministre à subordonner à des conditions de fond la liberté de transporter pour compte propre.

.../...

Le Ministre puise, en effet, son pouvoir dans l'article 7 de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944, en vertu duquel il peut fixer les conditions dans lesquelles certaines catégories de bateaux, notamment ceux affectés au transport pour compte propre, pourront être libérés de l'intervention des bureaux d'affrètement à tour de rôle. Ce pouvoir, le Ministre doit évidemment l'exercer dans le cadre de l'arrêté-loi qui le lui confère, et conformément aux buts de celui-ci. Or, on n'aperçoit pas en quoi concourt à la réalisation de l'objectif de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944, la condition prévue au projet du nouvel article 3, selon laquelle ces bateaux acquis en propriété ou en usage exclusif depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté, doivent avoir appartenu à des Belges pendant les cinq années qui ont précédé l'acquisition, ou depuis le début de leur construction si celle-ci a été entamée avant l'entrée en vigueur de l'arrêté.

Il est sans doute inutile de rappeler que le Ministre ne possède pas de pouvoir réglementaire général. Il ne pourrait, en l'espèce, sans excéder ses pouvoirs, réglementer en dehors du champ d'application de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944, les modalités suivant lesquelles les transporteurs pour compte propre devront acquérir les bateaux dont ils se servent.

+

+ +

OBSERVATIONS DE FORME.

Au préambule, l'arrêté ministériel du 23 mars 1960 doit être cité.

Il est préférable de consacrer un article distinct à chaque article à modifier et de suivre l'ordre des articles modifiés.

Lorsqu'une partie d'article a été modifiée une première fois et qu'un texte nouveau la remplace entièrement, il n'y a pas lieu d'abroger le texte modificatif intermédiaire. L'article 4 du projet doit donc être omis, puisque l'arrêté ministériel du 6 juillet 1960, que cet article abroge, n'a fait que modifier une disposition de l'arrêté ministériel du 23 mars 1960 qui est remplacée par une disposition nouvelle.

Le texte qui suit tient compte de ces observations :

ARRETE MINISTERIEL MODIFIANT L'ARRETE MINISTERIEL DU
23 MARS 1960 FIXANT LES CONDITIONS DANS LESQUELLES LES
BATEAUX AFFECTES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES POUR
COMPTE PROPRE SONT LIBERES DE L'INTERVENTION DES BUREAUX
D'AFFRETEMENT A TOUR DE ROLE.

Le Ministre des Communications,

Vu l'arrêté-loi ... (comme au projet) ...;

Vu l'arrêté royal ... (comme au projet) ...;

Vu l'arrêté ministériel du 23 mars 1960 fixant les conditions dans lesquelles les bateaux affectés au transport de marchandises pour compte propre sont libérés de l'intervention des bureaux d'affrètement à tour de rôle, modifié par l'arrêté ministériel du 6 juillet 1960;

Vu l'avis du Conseil d'Etat,

A R R E T E :

.../...

Article 1er.-

L'article 2, 1°, a, de l'arrêté ministériel du 23 mars 1960 fixant les conditions dans lesquelles les bateaux affectés au transport de marchandises pour compte propre sont libérés de l'intervention des bureaux d'affrètement à tour de rôle, est remplacé par la disposition suivante :

"a) ... (comme au projet) ...".

Article 2.-

L'article 3, 2°, du même arrêté, modifié par l'arrêté ministériel du 6 juillet 1960, est remplacé par la disposition suivante :

"2° ... (comme au projet) ...".

Article 3.- (sous réserve de l'observation générale)

L'article 4, alinéa 2, 2°, du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"2° ... (comme au projet) ...".

Article 4.-

L'article 9, § 2, du même arrêté est complété par la disposition suivante :

"... (comme au projet) ...".

.../...

Article 5.-

§ 1er. L'article 11, § 1er, 1°, du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"1° ... (comme au projet) ...".

§ 2. Le même article est complété par la disposition suivante :

"§ 3. ... (comme au projet) ...".

ALGEMENE OPMERKING.

De eerste alinea van het verslag aan de Regent dat de besluitwet houdende oprichting van een "Dienst voor Regeling der Binnenvaart" en een "Belgische Sleepvaartgroepering" voorafgaat, luidt als volgt :

"De militaire gebeurtenissen, die de bevrijding van het grondgebied hebben medegebracht, hebben belangrijke schade veroorzaakt aan de vloot van binnenvaartuigen van ons land. Bovendien worden talrijke binnenschepen in het buitenland weerhouden of zijn tot stilliggen gedwongen ingevolge de vernielingen van kunstwerken op de waterwegen. De herstelling der geleden schade ondervindt anderzijds moeilijkheden, wegens het gebrek aan de vereiste materialen. Men moet dan ook vrezen, dat het aantal schepen dat ter beschikking onzer nationale economie en der geallieerde legers kan gesteld worden, aanzienlijk kleiner is dan het onder de bezetting bestaande, hetwelk zelf reeds een belangrijke vermindering had ondergaan ten opzichte van het vóóroorlogse aantal, ingevolge de vroegere vernielingen door oorlogsfeiten en de massale opeisingen door de vijand. Vermits anderzijds talrijke belangrijke transporten, zowel voor de oorlogvoering als voor de ravitaillering der bevolking, ongetwijfeld te water zullen moeten geschieden, dient met de mogelijkheid ener schaarste aan binnenschepen rekening te worden gehouden. In deze veronderstelling hoeven er maatregelen te worden getroffen ten einde de best mogelijke benutting van de ter beschikking staande schepen en de uitoefening van een doeltreffende controle op de toegepaste vervoerprijzen te verzekeren. Daartoe dringt een centralisatie van de bevrachtingen door speciale inschrijvingsbureaus voor de vrachtschepen enerzijds, voor de sleepboten anderzijds,

.../...

zich op. De twee hiernavolgende besluitwetten beantwoorden aan deze doelstelling".

Uit die passus van het verslag aan de Regent blijkt overduidelijk, dat met het besluit tot instelling van de Dienst voor regeling der binnenvaart hoofdzakelijk beoogd werd, onder de toen gegeven omstandigheden in enig tekort aan binnenschepen te voorzien en voor een zo goed mogelijk gebruik van die schepen te zorgen.

Op grond van die overweging heeft de Raad van State in zijn advies nr 7057 van 11 maart 1960 over het ontwerp dat het ministerieel besluit van 23 maart 1960 is geworden, - welk besluit het onderhavige ontwerp bedoelt te wijzigen -, enige opmerkingen gemaakt over twee voorwaarden waaraan de Minister de afgifte van het certificaat van vervoer voor eigen rekening wilde verbinden. Ten aanzien van na de inwerkingtreding van het besluit verkregen schepen was er de voorwaarde, dat ze tijdens de vijf jaren vóór die verkrijging aan Belgen moesten hebben toebehoord; ten aanzien van na de inwerkingtreding van het besluit te bouwen schepen van meer dan 500 ton, de voorwaarde, dat andere schepen zouden worden gesloopt.

In verband met het slopen van schepen maakte de Raad van State de bedenking, dat zulke voorwaarde ongetwijfeld inging tegen het opzet van de besluitwet, die zich immers op schaarste aan vervoermiddelen te water beriep.

.../...

Tevens werd erop gewezen, dat geen bepaling van de genoemde besluitwet de Minister machtigde, de vrijheid om voor eigen rekening te vervoeren aan voorwaarden wat de grond betreft te verbinden.

De Minister ontleent zijn bevoegdheid immers aan artikel 7 van de besluitwet van 12 december 1944, krachtens hetwelk hij de voorwaarden kan bepalen waaronder bepaalde categorieën van schepen, met name degene gebezigd voor eigen vervoer, van de bemoeiing der beurtbevrachtingskantoren kunnen worden vrijgesteld. De Minister moet die bevoegdheid natuurlijk uitoefenen binnen het raam en in overeenstemming met het doel van de besluitwet die ze hem heeft opgedragen. Het is echter niet duidelijk, hoe tot het bereiken van dat doel wordt bijgedragen door de in het ontwerp bij het nieuwe artikel 3 neergelegde voorwaarde, dat schepen waarvan de eigendom of de alleenbeschikking sedert de inwerkingtreding van het besluit werden verkregen, aan Belgen moeten hebben toebehoord tijdens de vijf jaren vóór die verkrijging, of sedert met de bouw ervan werd begonnen indien dit vóór de inwerkingtreding van het besluit was.

Het is wellicht overbodig eraan te herinneren, dat de Minister geen algemene verordenende bevoegdheid bezit. Terzake kan hij, buiten het toepassingsgebied van de besluitwet van 12 december 1944, zonder machtsoverschrijding onmogelijk de regelen bepalen volgens welke vervoerders voor eigen rekening de door hen gebruikte schepen dienen te verkrijgen.

+

+

+

.../...

VORMOPMERKINGEN.

In de aanhef moet ook naar het ministerieel besluit van 23 maart 1960 worden verwezen.

Het verdient aanbeveling aan elk te wijzigen artikel een afzonderlijk artikel te wijden en daarbij de volgorde van de gewijzigde artikelen in acht te nemen.

Als een reeds vroeger gewijzigd deel van een artikel volledig door een nieuwe tekst wordt vervangen, is het niet nodig de eerste wijzigingstekst op te heffen. Artikel 4 van het ontwerp kan derhalve vervallen, aangezien het door dat artikel opgeheven ministerieel besluit van 6 juli 1960 alleen maar een bepaling van het ministerieel besluit van 23 maart 1960 heeft gewijzigd, die thans door een nieuwe bepaling wordt vervangen.

In de hierna voorgestelde tekst is met die opmerkingen rekening gehouden :

MINISTERIEEL BESLUIT HOUDENDE WIJZIGING VAN HET
MINISTERIEEL BESLUIT VAN 23 MAART 1960 TOT VASTSTELLING
VAN DE VOORWAARDEN WAARONDER DE SCHEPEN VOOR HET VERVOER
VAN EIGEN GOEDEREN VRIJGESTELD ZIJN VAN DE TUSSENKOMST
VAN BEURTBEVRACHTINGSKANTOREN.

De Minister van Verkeerswezen,

Gelet op de besluitwet ... (zoals in het ontwerp) ...;

.../...

Gelet op het koninklijk besluit ... (zoals in het ontwerp) ...;

Gelet op het ministerieel besluit van 23 maart 1960 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder de schepen voor het vervoer van eigen goederen vrijgesteld zijn van de tussenkomst van beurtbevrachtungskantoren, gewijzigd bij het ministerieel besluit van 6 juli 1960;

Gelet op het advies van de Raad van State,

B E S L U I T :

Artikel 1.-

Artikel 2, 1°, a, van het ministerieel besluit van 23 maart 1960 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder de schepen voor het vervoer van eigen goederen vrijgesteld zijn van de tussenkomst van beurtbevrachtungskantoren, wordt door de volgende bepaling vervangen :

"a) ... (zoals in het ontwerp) ...".

Artikel 2.-

Artikel 3, 2°, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het ministerieel besluit van 6 juli 1960, wordt door de volgende bepaling vervangen :

"2°... (zoals in het ontwerp) ...".

Artikel 3.- (onder voorbehoud van de hiervoren gemaakte algemene opmerking)

Artikel 4, tweede lid, 2°, van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"2° ... (zoals in het ontwerp) ...".

.../...

Artikel 4.-

Artikel 9, § 2, van hetzelfde besluit wordt met de volgende bepaling aangevuld :

"... (zoals in het ontwerp) ...".

Artikel 5.-

§ 1. Artikel 11, § 1, 1°, van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"1° ... (zoals in het ontwerp) ...".

§ 2. Hetzelfde artikel wordt met de volgende bepaling aangevuld :

"§ 3. ... (zoals in het ontwerp) ...".

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs : F. LEPAGE,
de Heren :

conseiller d'Etat,
raadsheer van State,

président
voorzitter

G. HOLOYE,
K. MEES,

conseillers d'Etat,
raadsheren van State,

Ch. VAN REEPINGHEN,

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

F. VAN GOETHEM,

C. ROUSSEAUX,

greffier adjoint,
adjunct-griffier,

greffier
griffier.

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

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, substitut.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. K. MEES.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, substituut.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) C. ROUSSEAUX.

(s) F. LEPAGE.