Conseil d'Etat - Raad van State
LEGISLATION - WETGEVING
25. MAA 1961
Transmis à M. Coordination(s)

ML. L. 7447/1.

ROYAUME DE BELGIQUE. KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT. ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 11 février 1961, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "établissant les statuts de la Société nationale des chemins de fer belges", a donné le 15 février 1961 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 11e februari 1961 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot vaststelling van de statuten van de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen", heeft de 15e februari 1961 het volgend advies gegeven:

L'intitulé serait mieux rédigé comme suit :

"Arrêté royal fixant à nouveau les statuts de la Société nationale des chemins de fer belges".

Le premier référant devrait être complété comme suit :

"Vu la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges, modifiée par les arrêtés royaux des 14 janvier 1927 et 15 janvier 1954, et par les lois des 2 août 1955 et 1er août 1960;".

La loi du 23 juillet 1926 constituant une base légale suffisante, il n'y a pas lieu de viser la loi du 16 mars 1954. Le second référant peut donc être omis.

Etant donné que le Ministre des Finances est chargé de l'exécution de l'arrêté en projet, il devrait figurer parmi les proposants et contresigner l'arrêté . Le proposant devrait donc se lire :

"Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Communications et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en conseil, ".

\+

\+ \+

.../...

Etant donné le délai fort bref imparti au Conseil d'Etat pour l'examen du projet, celui-ci a dû se borner à l'examen des dispositions nouvelles qui sont insérées dans le statut.

Une remarque de présentation s'impose tout d'abord. Il serait préférable de diviser l'arrêté royal en deux titres et de supprimer l'article 1er de l'arrêté royal. Le premier, intitulé : "Statuts de la Société nationale des chemins de fer belges", comprendrait les articles 1er à 46, le deuxième, intitulé:"Dispositions finales" comprendrait l'article 47 et l'article 2 de l'arrêté royal qui deviendrait l'article 48.

Cette présentation aurait le double avantage d'éviter que dans un même arrêté royal, différents articles portent le même numéro et de distinguer le statut lui-même des dispositions abrogatoires et exécutoires de l'arrêté en projet.

Le projet se présenterait donc selon le schéma suivant :

...

...

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

TITRE 1er. STATUTS DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

Chapitre Ier.- Dénomination, siège, objet et durée de la Société.

Article 1er.-

...

...

.../...

TITRE II. - DISPOSITIONS FINALES.

Article 47.-

...(qui deviendrait l'article 46 - voir ci-dessous) ...

Article 48.-

... (qui deviendrait l'article 47 - voir ci-dessous) ...

L'article 1er du statut serait mieux rédigé comme suit :

"La Société nationale des chemins de fer belges créée par l'arrêté royal du 7 août 1926 jouit de la personnalité civile ... (suite comme au projet) ... ".

\+

\+ +

La disposition de l'article 29 devrait être mise en concordance avec celle de l'article 26. En vertu de ce dernier article, le directeur général et les sous-délégués engagent la Société lorsqu'ils agissent dans les limites de leur mandat respectif. L'article 29 pour sa part fait mention d'un fondé de pouvoir susceptible d'engager la Société. Cette disposition laisse incertaine la question de savoir si le fondé de pouvoir dont il s'agit peut être une personne autre que le directeur général ou les mandataires sous-délégués.

\+

\+ +

.../...

Aux articles 43 et 44, il conviendrait de remplacer le signe "%"par les lettres "p.c.".

+

+ +

Ainsi qu'il résulte de l'exposé des motifs de la loi du 28 juin 1932 relative à l'emploi des langues en matière administrative, cette loi est applicable à la Société nationale des chemins de fer belges. Pour éviter toute discussion quant à l'applicabilité à la Société nationale des chemins de fer belges, d'autres lois générales qui ne sont pas expressément mentionnées dans les statuts, il serait préférable d'omettre l'article 46.

Dans ce cas, les articles du itre II seraient numérotés 46 et 47.

+

+ +

L'article 47 du projet, qui deviendrait l'article 46, devrait être rédigé comme suit :

"L'arrêté royal du 7 août 1926 qui est relatif aux statuts de la Société nationale des chemins de fer belges, modifié par les arrêtés royaux des 14 janvier 1927 et 17 mai 1939, est abrogé".

Het opschrift kan beter worden gelezen als volgt :

"Koninklijk besluit waarbij de statuten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen opnieuw worden vastgesteld".

De eerste verwijzing leze men als volgt :

"Gelet op de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1927 en 15 januari 1954, en bij de wetten van 2 augustus 1955 en 1 augustus 1960;".

Als rechtsgrond kan worden volstaan met de wet van 23 juli 1926 ; verwijzing naar de wet van 16 maart 1954 is overbodig en het tweede lid van de aanhef kan dus vervallen.

Aangezien ook de Minister van Financiën met de uitvoering van het ontwerp-besluit wordt belast, zou hij het besluit mede moeten voordragen en ondertekenen. Men leze het voordrachtformulier derhalve als volgt :

"Op de voordracht van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Verkeerswezen en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,".

\+

\+ \+

.../...

Wegens de zeer korte termijn waarover hij heeft beschikt, heeft de Raad van State zich moeten bepalen tot het onderzoek van de nieuwe bepalingen die in het statuut worden ingevoegd.

In de eerste plaats is een opmerking te maken over de inkleding van het ontwerp. Het ware verkieslijk, het koninklijk besluit in twee titels te verdelen en artikel 1 van het koninklijk besluit te schrappen. De eerste titel "Statuten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" zou de artikelen 1 tot 46 bevatten; in de tweede "Slotbepalingen" komen dan artikel 47 en artikel 2 van het koninklijk besluit, dat artikel 48 zou worden.

Hieraan zijn twee voordelen verbonden : men vermijdt dat in eenzelfde besluit verschillende artikelen hetzelfde nummer krijgen en men onderscheidt het eigenlijke statuut van de opheffings- en uitvoeringsbepalingen van het ontwerp-besluit.

Het ontwerp zou dus volgens dit schema worden gesteld :

...

...

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

TITEL 1.- STATUTEN VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

.../...

Hoofdstuk 1.- Benaming, zetel, doel en duur van de maatschappij.

Artikel 1.-

...

...

TITEL II. - SLOTBEPALINGEN.

Artikel 47.-

... (wordt artikel 46 - zie verder) ...

Artikel 48.-

... (wordt artikel 47 - zie verder) ...

Een betere lezing voor artikel 1 van het statuut ware :

"De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, opgericht bij het koninklijk besluit van 7 augustus 1926, geniet rechtspersoonlijkheid ... (voorts zoals in het ontwerp) ...".

+

+ +

De bepaling van artikel 29 dient in overeenstemming te worden gebracht met die van artikel 26. Krachtens dit laatste artikel binden de directeur-generaal en zijn gemachtigden de Maatschappij wanneer zij binnen de grenzen van hun onderscheiden mandaat optreden. Artikel 29 van zijn kant, spreekt van een

.../...

gevolmachtigde die de Maatschappij kan binden. Deze bepaling laat in het midden of de gevolmachtigde iemand anders dan de directeur-generaal of de gemachtigden kan zijn.

+

+ +

In de artikelen 43 en 44 vervange men het teken "%" door de afkorting "t.h.".

+

+ +

Zoals blijkt uit de memorie van toelichting bij de wet van 28 juni 1932 betreffende het gebruik der talen in bestuurszaken, vindt deze wet toepassing op de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Ter voorkoming van betwistingen over de toepasselijkheid van andere algemene wetten die niet uitdrukkelijk in de statuten zijn vermeld, kan men artikel 46 schrappen.

In dat geval krijgen de artikelen van titel II de nummers 46 en 47.

+

+ +

.../...

Artikel 47 van het ontwerp, dat artikel 46 zou worden, kan beter worden gelezen als volgt :

"Het koninklijk besluit van 7 augustus 1926 dat betrekking heeft op de statuten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1927 en 17 mei 1939, wordt opgeheven".

La chambre était composée de

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

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

P. ANSIAUX, assesseurs de la section de législation,
P. DE VISSCHER, bijzitters van de afdeling wetgeving,

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

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

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

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s.) C. ROUSSEAUX.

De kamer was samengesteld uit

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

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

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s.) J. SUETENS.