

Chambre des Représentants

SESSION 1963-1964.

29 AVRIL 1964.

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 25 août 1891 portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Considérations générales.

1. Le transport par chemin de fer est régi actuellement par la loi du 25 août 1891 portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport. Cette loi impose au chemin de fer deux obligations fondamentales : l'obligation de transporter (art. 11) et l'obligation d'appliquer des tarifs légalement publiés (art. 13 et 14). La conclusion de traités particuliers non publiés dérogeant aux prix et conditions des tarifs, est interdite (art. 15).

Le but et la portée de ces obligations sont évidents si l'on se reporte aux conditions de transport de l'époque où la loi du 25 août 1891 fut votée. A cette époque, en effet, le chemin de fer jouissait pratiquement du monopole de transport, la voie d'eau ne disposant que des voies naturelles et de quelques canaux aux dimensions réduites, tandis que les transports par route étaient sans grande signification pour l'économie du pays. Aussi comprend-on le souci du législateur de l'époque de veiller en premier lieu aux intérêts des usagers et de les protéger contre l'éventualité d'une utilisation abusive de la position de monopole du chemin de fer.

2. La loi du 25 août 1891 est basée, dans une très large mesure, sur la première convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer (C.I.M.) conclue à Berne en 1890. En 1923, une autre

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1963-1964.

29 APRIL 1964.

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van koophandel betreffende de vervoercontracten.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — Algemene beschouwingen.

1. Het spoorwegvervoer wordt thans geregeld door de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van koophandel betreffende de vervoercontracten. Deze wet legt aan de spoorweg twee fundamentele verplichtingen op : de verplichting om te vervoeren (art. 11) en de verplichting wettelijk bekendgemaakte tarieven toe te passen (art. 13 en 14). Het sluiten van niet bekendgemaakte bijzondere overeenkomsten, die afwijken van de prijzen en voorwaarden van de tarieven, is verboden (art. 15).

Het doel en de draagwijdte van deze verplichtingen zijn vanzelfsprekend wanneer men terugdenkt aan de vervoer-voorwaarden in de tijd toen de wet van 25 augustus 1891 werd gestemd. Immers, de spoorweg genoot toen feitelijk het monopolie van het vervoer, vermits de waterweg slechts over de natuurlijke wegen en over enige kanalen met beperkte afmetingen beschikte, terwijl het vervoer over de weg van weinig betekenis was voor de economie van het land. Men begrijpt dan ook de bezorgdheid van de toenmalige wetgever om in de eerste plaats te waken over de belangen van de gebruikers en ze te beschermen tegen een mogelijk misbruik van de monopolistische positie van de spoorweg.

2. De wet van 25 augustus 1891 steunt, in een zeer ruime mate, op de eerste internationale overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoor (C.I.M.) die in 1890 te Bern werd gesloten. In 1923 werd een gelijkaardige

convention semblable concernant, elle, le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (C.I.V.) fut conclue.

Depuis lors, ces conventions furent revues à plusieurs reprises et adaptées à l'évolution de l'économie du transport par chemin de fer.

Lors des deux dernières Conférences de Revision (1952 et 1961), les deux obligations fondamentales précitées du chemin de fer firent l'objet de certains adoucissements.

Dans la C.I.M. de 1952 (ratifiée par la loi du 23 avril 1955), le principe de l'obligation de transporter du chemin de fer fut concrétisé dans une formule nouvelle, en ce sens que cette obligation fut assouplie tant au point de vue qualitatif que quantitatif des moyens de transport mis en œuvre.

En février 1961, un assouplissement des obligations du chemin de fer en matière de publication des prix et conditions de transport fut décidé. Les nouvelles conventions qui viennent d'être approuvées par le Parlement (loi du 4 mars 1964), comportent, en effet, une disposition en vertu de laquelle les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, sous réserve de l'assentiment de leurs gouvernements, en tant que des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables. La publication de ces accords particuliers n'est pas obligatoire.

3. Ces décisions sont la conséquence logique et inévitable de la modification profonde survenue dans la structure et dans l'économie des transports, tant en Belgique que dans divers autres pays d'Europe.

Les usagers ayant le libre choix entre plusieurs modes de transport — que ce soit dans le domaine du transport professionnel ou dans celui du transport pour compte propre — le chemin de fer subit à présent la concurrence de plus en plus aiguë des autres modes de transport au point d'avoir perdu le monopole de fait dont il disposait naguère.

La nécessité de protéger les usagers contre les abus éventuels d'un monopole de fait a dès lors complètement disparu, tandis qu'elle ne revêt plus le même caractère absolu en ce qui concerne l'obligation de transporter.

4. Par contre, la survivance de ces principes rigides enlève au chemin de fer une grande partie de la souplesse commerciale pourtant voulue par le législateur en créant en 1926 une Société nationale des chemins de fer belges, volonté manifestée encore récemment par la loi du 1^{er} août 1960, modifiant et complétant celle de 1926.

5. En outre, dans la grande majorité des pays de l'Europe occidentale, les législations nationales permettent au chemin de fer le recours à des accords particuliers non publiés.

6. Enfin, l'assouplissement des obligations tarifaires des chemins de fer belges dans le cadre des nouvelles conventions de Berne, revêt un intérêt tout particulier pour notre pays, compte tenu du fait qu'au moins les trois quarts du transport de marchandises effectué par la Société nationale des chemins de fer belges, concernent le trafic international.

Il ne se conçoit guère qu'en une matière aussi importante deux régimes différents restent applicables, l'un en trafic

overeenkomst gesloten voor het vervoer van reizigers en bagage per spoor (C.I.V.).

Deze overeenkomsten werden sindsdien herhaalde malen herzien en aangepast aan de evolutie van de economie van het spoorwegvervoer.

Tijdens de laatste twee Herzieningsconferenties (1952 en 1961), werden aan de twee hiervorengenoemde fundamentele verplichtingen van de spoorweg zekere verzachtingen gebracht.

In de C.I.M. van 1952 (goedgekeurd door de wet van 23 april 1955), werd het beginsel van de verplichting om te vervoeren vastgelegd in een nieuwe formule, in deze zin dat versoepeling werd gebracht aan die bepaling zowel inzake hoedanigheid als aangaande de hoeveelheid van de aangewende vervoermiddelen.

In februari 1961, werd een versoepeling beslist van de verplichtingen van de spoorweg inzake vervoerprijzen en -voorwaarden. In de nieuwe overeenkomsten die door het Parlement pas werden goedgekeurd (wet van 4 maart 1964), komt nu een bepaling voor krachtens welke de spoorwegen, mits de goedkeuring van hun regeringen, bijzondere overeenkomsten mogen sluiten waarbij prijsverlagingen of andere voordelen toegekend worden voor zover vergelijkbare voorwaarden worden verleend aan de gebruikers die zich in vergelijkbare omstandigheden bevinden. Bekendmaking van die bijzondere overeenkomsten is niet verplicht.

3. Deze beslissingen zijn het logisch en onvermijdelijk gevolg van de grondige wijziging die ingetreden is in de structuur en de economie van het vervoer, zowel in België als in verschillende andere landen van Europa.

Vermits de gebruikers de vrije keus hebben tussen verschillende vervoermiddelen — zowel inzake beroepsvervoer als inzake vervoer voor eigen rekening — ondergaat de spoorweg thans meer en meer de scherpe mededinging van de andere wijzen van vervoer zodat hij zijn feitelijke monopolie verloren heeft.

De noodzakelijkheid om de gebruikers te beschermen tegen de eventuele misbruiken van een monopolie, is derhalve volledig verdwenen, terwijl ze hetzelfde absolute karakter niet meer heeft wat betreft de verplichting om te vervoeren.

4. Daartegenover staat dat deze nog altijd van kracht zijnde strakke beginselen aan de spoorweg een groot deel van de commerciële soepelheid ontnemen, soepelheid die nochtans, met de oprichting in 1926 van een Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, door de wetgever gewild werd en onlangs nog bevestigd werd met de wet van 1 augustus 1960, waarbij deze van 1926 werd gewijzigd en aangevuld.

5. Bovendien laten, in de grote meerderheid van de Westeuropese landen, de nationale wetgevingen aan de spoorweg toe niet bekendgemaakte bijzondere overeenkomsten te sluiten.

6. Ten slotte, in het kader van de nieuwe overeenkomsten van Bern, heeft de versoepeling van de tarifiere verplichtingen van de Belgische spoorwegen een zeer bijzonder belang voor ons land, als men er rekening mede houdt dat ongeveer de drie vierden van het goederenverkeer, verzekerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de internationale trafiek aanbelangen.

Men zou zich niet kunnen indenken dat, in een zo belangrijke aangelegenheid, twee verschillende regimes van toe-

international, l'autre en trafic national. En effet, la coexistence de ces deux régimes constitue une discrimination au détriment des usagers belges, discrimination qui, pour le surplus, peut donner lieu à des détournements de trafic au profit de l'étranger.

7. En conséquence, le Gouvernement estime indispensable d'assouplir les obligations dont il s'agit en adaptant la législation intérieure aux dispositions admises sur le plan international.

Il lui paraît cependant tout aussi nécessaire d'entourer cet assouplissement de certaines garanties et modalités lui permettant d'exercer un contrôle sur l'usage que fera le chemin de fer des facultés nouvelles qui lui seront offertes.

Enfin, il est tout aussi nécessaire de tenir compte des décisions qui pourront être prises en matière de politique commune de transport en général, et de politique tarifaire en particulier dans le cadre des communautés économiques européennes. Il semble qu'on s'oriente vers un système de tarifs à prix maxima et minima publiés, ouvrant une marge de prix dans les limites de laquelle les transporteurs et les usagers pourront librement conclure les contrats de transport.

Les dispositions du présent projet de loi sont suffisamment larges pour pouvoir appliquer et respecter toute décision à intervenir sur le plan européen en matière de contrats particuliers soit à l'intérieur, soit en dehors de fourchettes préalablement fixées.

II. — Examen des articles.

Article premier.

L'alinéa 1 de l'article premier du projet de loi reproduit la définition de l'obligation de transporter telle qu'elle figure depuis 1952 dans la C.I.M.

Le critère énoncé dans cette définition rejoint la notion de « trafic normal » — dont il est déjà question à l'article 34 de la loi de 1891 relatif à la responsabilité du transporteur — transposée dans le domaine qualitatif et quantitatif du matériel mis en œuvre par le chemin de fer.

Au point de vue qualitatif, l'expression : « compatible avec les moyens de transport normaux » signifie que le chemin de fer peut refuser l'acceptation d'un transport si les moyens de transport normaux ainsi que les installations normales de chargement et de déchargement sont insuffisants. En d'autres termes cette disposition — évidente en soi — tend à confirmer que dorénavant le chemin de fer ne sera pas tenu à acquérir du matériel qui, en fait, s'avérerait non approprié au regard des caractéristiques inhérentes à son trafic normal.

Au point de vue quantitatif, les mots « permettant de satisfaire aux besoins réguliers du trafic » limitent les obligations du chemin de fer en matière d'investissement en ce sens que le chemin de fer n'est pas obligé de disposer d'un parc de matériel dont une partie serait économiquement non rentable du fait qu'elle ne serait utilisée que d'une façon irrégulière ou sporadique.

Aucune autorisation ne sera nécessaire au chemin de fer pour mettre en pratique le principe ainsi assoupli de l'obligation de transporter.

passing blijven, het ene in internationaal verkeer, het andere in binnenverkeer. Inderdaad, de instandhouding van deze twee regimes betekent een discriminatie ten nadele van de Belgische gebruikers, discriminatie die, bovendien, een aanleiding kan zijn tot omleiding van trafieken ten voordele van het buitenland.

7. Derhalve acht de Regering een versoepeling van de bedoelde verplichtingen van de spoorweg noodzakelijk door de binnenlandse wetgeving aan te passen aan de bepalingen aangenomen op internationaal vlak.

Even onontbeerlijk lijkt het haar echter ook dat deze versoepeling zou gepaard gaan met het vaststellen van zekere waarborgen en modaliteiten die haar toelaten toezicht uit te oefenen op de toepassing van de nieuwe mogelijkheden die de spoorweg worden geboden.

Ten slotte, is het even noodzakelijk rekening te houden met de beslissingen die, in het kader van de Europese economische gemeenschappen, zouden kunnen genomen worden inzake gemeenschappelijke vervoerpolitiek in het algemeen en inzake tariefbeleid in het bijzonder. Men schijnt zich te bewegen in de richting van een tariefsysteem met bekendgemaakte maxima- en minimaprijzen; in de aldus gestelde prijzenmarge zouden vervoerders en gebruikers vrijelijk vervoercontracten kunnen afsluiten.

De bepalingen van onderhavig ontwerp van wet zijn ruim genoeg opgevat om elke beslissing te kunnen toepassen en eerbiedigen die, op het Europees vlak, zal getroffen worden aangaande het sluiten van bijzondere overeenkomsten binnen of buiten vooraf vastgestelde marges.

II. — Onderzoek van de artikelen.

Eerste artikel.

Alinea 1 van artikel één van het ontwerp van wet herneemt de bepaling van de verplichting om te vervoeren zoals deze in de C.I.M. sinds 1952 voorkomt.

Het criterium vervat in deze bepaling sluit aan bij het begrip « gewoon verkeer » — waarvan reeds sprake in artikel 34 van de originele Franse tekst van de beschouwde wet betreffende de verantwoordelijkheid van de vervoerder — getransponeerd op het domein van de hoedanigheid en de hoeveelheid van het door de spoorweg aangewend materieel.

Van het standpunt van de hoedanigheid van dat materieel, betekent de uitdrukking : « kan geschieden met de normale vervoermiddelen » dat de spoorweg de aanneming van een vervoer mag weigeren indien de normale vervoermiddelen alsmede de normale laad- en losinstallaties niet volstaan om dat vervoer te verzekeren. Met andere woorden gezegd, deze bepaling — die voor de hand ligt — strekt er toe te bevestigen dat de spoorweg voortaan niet gehouden zal zijn materieel aan te schaffen waarvan blijkt dat het niet aangepast is ten aanzien van de karakteristieken eigen aan zijn gewoon verkeer.

Van het standpunt van de hoeveelheid van dat materieel, houden de woorden « waarmede aan de regelmatige behoeften van het verkeer kan worden voldaan » een beperking in van de verplichting van de spoorweg inzake investering, in deze zin dat de spoorweg niet verplicht is over een park van materieel te beschikken waarvan een gedeelte economisch niet rendabel zou zijn, omdat het slechts op onregelmatige wijze of sporadisch benut wordt.

De spoorweg zal geen enkele toelating behoeven te krijgen om het aldus versoepelde beginsel van de verplichting om te vervoeren toe te passen.

Par contre, en vertu de l'alinéa 2 de l'article premier du projet de loi, le chemin de fer ne pourra supprimer certains services de transport que moyennant autorisation accordée par le Roi, après délibération en Conseil des Ministres. Semblable délibération semble nécessaire, eu égard aux dispositions de l'article 1bis de la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B. (modifiée par la loi du 1^{er} août 1960) stipulant que le chemin de fer doit être exploité suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale.

Art. 2.

Le deuxième alinéa de l'article 14 de la loi du 25 août 1891 avait été modifié par une loi du 30 décembre 1918 pour disposer que tout arrêté approuvant ou modifiant les prix et conditions de transport pouvait être mis en exécution quarante-huit heures après sa publication au *Moniteur belge*.

L'article 2 du projet de loi maintient cette obligation et la généralise, en subordonnant l'entrée en vigueur des tarifs du chemin de fer à leur publication quarante-huit heures d'avance dans le *Moniteur belge*, même lorsque ces tarifs ne font pas l'objet d'un arrêté d'approbation ou de modification, comme c'est le cas des tarifs de la Société nationale des chemins de fer belges.

Art. 3.

Cet article rappelle en son § 1^{er} le principe de l'égalité de traitement des usagers en matière de tarifs publiés mais autorise, en son § 2, le chemin de fer à conclure des accords particuliers sous deux conditions générales et compte tenu de conditions particulières et de modalités de contrôle.

a) Les conditions générales sont :

1° l'accord particulier doit être de nature à améliorer les résultats financiers de l'exploitation. Cette prescription est d'intérêt général puisqu'elle aidera à améliorer les résultats d'exploitation;

2° l'accord doit, dans l'intérêt des usagers, rester compatible avec le principe de non-discrimination et offrir, à cette fin, un traitement comparable dans des conditions comparables. La notion de comparabilité, introduite dans la C.I.M. et dans la C.I.V. à la faveur de la dernière révision de février 1961 dont il a été question plus haut, est reprise du traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier dans lequel elle est affirmée comme un principe fondamental de la politique des transports.

b) Les conditions particulières et les modalités de contrôle à fixer par le Roi, tiendront exclusivement compte des impératifs découlant :

- soit, de l'harmonisation des obligations imposées aux divers modes de transport;
- soit, de certaines dispositions des accords internationaux et de mesures prises en exécution de ces dispositions (voir § 5 du présent article).

En d'autres termes, dans l'optique d'une mise sur un pied d'égalité des divers modes de transport, le chemin de fer doit pouvoir user de la faculté de conclure des accords particuliers au même titre et dans les mêmes conditions que

Daarentegen zal de spoorweg, volgens het tweede lid van artikel 1 van het ontwerp van wet, zekere vervoerdiensten slechts kunnen afschaffen mits toelating te geven door de Koning, na overleg in de Ministerraad. Dergelijke beraadslaging schijnt noodzakelijk, gelet op de bepalingen van artikel 1bis van de wet van 23 juli 1926 houdende oprichting van de N.M.B.S. (gewijzigd bij de wet van 1 augustus 1960) waarbij voorgeschreven wordt dat de spoorweg moet worden geëxploiteerd volgens industriële methodes, doch onder vrijwaring van de belangen van 's lands economie.

Art. 2.

Het tweede lid van artikel 14 van de wet van 25 augustus 1891 was gewijzigd geworden door een wet van 30 december 1918 die voorschreef dat elk besluit tot goedkeuring of wijziging van de vervoerprijzen en -voorwaarden in werking kon worden gesteld achtenveertig uren na afkondiging in het *Belgisch Staatsblad*.

Artikel 2 van het ontwerp behoudt deze verplichting en geeft er een algemene toepassing aan door de inwerkingtreding van de spoorwegtarieven afhankelijk te stellen van de bekendmaking ervan, achtenveertig uren vooraf, in het *Belgisch Staatsblad*, zelfs wanneer deze tarieven niet het voorwerp uitmaken van een besluit tot goedkeuring of wijziging, zoals dit het geval is voor de tarieven van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Art. 3.

Dit artikel herinnert in zijn § 1 aan het beginsel van de gelijkheid van behandeling der gebruikers inzake bekendgemaakte tarieven, maar geeft, in § 2, de spoorwegen machtiging bijzondere overeenkomsten af te sluiten onder twee algemene voorwaarden en rekening houdend met bijzondere voorwaarden en met modaliteiten van toezicht.

a) De algemene voorwaarden zijn :

1° de bijzondere overeenkomst moet van aard zijn de financiële uitkomsten van het bedrijf te verbeteren. Dit voorschrift houdt verband met het algemeen belang, vermits het moet bijdragen tot verbetering van de exploitatie-uitslagen;

2° in het belang van de gebruikers, moet de overeenkomst verenigbaar blijven met het beginsel van non-discriminatie en te dien einde, een vergelijkbare behandeling in vergelijkbare voorwaarden verlenen. Het begrip vergelijkbaarheid dat in de C.I.M. en C.I.V. werd ingevoerd ter gelegenheid van de jongste herziening van februari 1961 waarvan hiervoren sprake is, is overgenomen van het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal waarin het als een fundamenteel beginsel van het vervoerbeleid bekrachtigd wordt.

b) De bijzondere voorwaarden en de modaliteiten van toezicht, vast te stellen door de Koning, zullen uitsluitend rekening houden met de vereisten van :

- hetzij, de harmonisatie van de verplichtingen opgelegd aan de verschillende wijzen van vervoer;
- hetzij, sommige bepalingen van internationale akkoorden en van maatregelen genomen in uitvoering ervan (zie § 5 van dit artikel).

Met andere woorden, ten aanzien van het op gelijke voet stellen van de verschillende wijzen van vervoer, moet de spoorweg kunnen gebruik maken van de mogelijkheid bijzondere overeenkomsten af te sluiten met hetzelfde recht

les autres modes de transport, compte tenu bien entendu de la politique commune de transport qui serait arrêtée dans le cadre des communautés économiques européennes.

Le § 3 autorise des réductions de prix pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance en trafic national, comme le permettent déjà les C.I.M. et C.I.V. en trafic international.

Conformément au § 4, les accords particuliers conclus par application des §§ 2 et 3, ne doivent pas être publiés sous réserve des dispositions arrêtées par le Roi, notamment en ce qui concerne leur communication à l'autorité de tutelle ou encore, le cas échéant, leur publication *a posteriori* sous forme de mercuriales, étant entendu qu'en ce domaine encore le chemin de fer doit être traité dans des conditions identiques à celles des autres modes de transport.

Le § 5 enfin, réserve intégralement les décisions qui seraient éventuellement prises en vertu ou dans le cadre des traités internationaux. Ce paragraphe n'appelle plus de commentaires particuliers eu égard aux considérations développées ci-dessus relativement au § 2.

Art. 4.

L'article 4 supprime l'actuel article 28 de la loi du 25 août 1891. Dans la C.I.M. de 1962, la disposition correspondante (anciennement art. 5, § 4), a également été supprimée parce que de l'avis unanime de tous les Etats, elle est sans aucune importance pratique et que, au surplus, elle ne saurait pas être observée dans tous les cas, par exemple, pour le transport de denrées périssables.

D'autre part, du fait de la suppression des alinéas 2 et 3 de l'article 29, le chemin de fer ne sera plus tenu à des délais pour la fourniture de matériel.

Le but ainsi poursuivi est de donner au chemin de fer, à l'instar des autres modes de transport, une certaine souplesse d'action, sans que pour autant l'application de cette nouvelle mesure puisse donner lieu à des abus, le principe de l'obligation de transporter restant maintenu.

Art. 5.

D'après l'article 31 actuel l'acceptation au transport, la mise à disposition des wagons et la livraison au destinataire sont obligatoires tous les jours, sauf les dimanches et jours fériés. Cette disposition n'est plus adaptée à la situation actuelle, compte tenu surtout de l'instauration de plus en plus généralisée de la semaine des cinq jours. En plus, il est indispensable de laisser également sur ce point une certaine liberté d'action au chemin de fer pour organiser ses services d'après les nécessités.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

en onder dezelfde voorwaarden als de andere wijzen van vervoer, daarbij rekening houdend, wel te verstaan, met de gemeenschappelijke vervoerpolitiek die, in het kader van de Europese economische gemeenschappen zou worden vastgesteld.

Paragraaf 3 laat, in nationaal verkeer, prijsverminderingen toe voor de dienst van de spoorweg, voor de dienst van de openbare besturen of voor weldadigheidswerken zoals die door de C.I.M. en C.I.V. in internationaal verkeer reeds toegelaten zijn.

Volgens § 4, moeten de bijzondere overeenkomsten, afgesloten overeenkomstig de §§ 2 en 3, niet bekendgemaakt worden onder voorbehoud van de door de Koning vastgestelde bepalingen, namelijk met betrekking tot de mededeling ervan aan de toezichhoudende overheid of, in voorkomend geval, ook nog de bekendmaking achteraf in de vorm van prijsnoteringen, verstaan zijnde dat, eveneens op dit gebied, de spoorweg in dezelfde voorwaarden zal moeten behandeld worden als de andere wijzen van vervoer.

Paragraaf 5, ten slotte, maakt integraal voorbehoud voor de beslissingen die eventueel zouden genomen worden in uitvoering of in het raam van internationale verdragen. Gelet op de bovenstaande beschouwingen uitgebracht naar aanleiding van § 2, behoeft deze paragraaf geen nader commentaar.

Art. 4.

Artikel 4 schaft het huidige artikel 28 van de wet van 25 augustus 1891 af. In de C.I.M. van 1962 werd de overeenstemmende beschikking (vroeger art. 5, § 4) eveneens afgeschaft omdat, naar het eenstemmig advies van al de Staten, deze bepaling zonder enig praktisch belang is en zij daarenboven niet in alle gevallen zou kunnen in acht genomen worden, b.v. voor het vervoer van bederfelijke waar.

Anderzijds zal, door de afschaffing van het tweede en het derde lid van artikel 29, de spoorweg niet meer gehouden zijn aan termijnen voor het stallen van materieel.

Daardoor wordt beoogd aan de spoorweg, in navolging van de andere wijzen van vervoer, een zekere soepelheid in de actie te bezorgen, zonder dat daarom de toepassing van deze nieuwe maatregel aanleiding zou geven tot misbruiken, aangezien het beginsel van de verplichting om te vervoeren blijft bestaan.

Art. 5.

Volgens het huidige artikel 31 zijn de aanneming ten vervoer, de terbeschikkingstelling van de wagens en de aflevering aan de geadresseerde verplicht op alle dagen, behalve op zon- en feestdagen. Deze beschikking is niet meer aan de huidige toestand aangepast, vooral als men rekening houdt met de bijna algemene invoering van de vijfdagenweek. Daarenboven is het onontbeerlijk ook op dit punt aan de spoorweg een zekere activiteit te laten om zijn diensten in te richten naar de noodwendigheden.

De Minister van Verkeerswezen,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 4 mars 1964, d'une demande d'avis sur un projet de loi « modifiant la loi du 25 août 1891 portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport », a donné le 16 mars 1964 l'avis suivant :

Le projet de loi modifie certains articles du chapitre II, intitulé « Des transports par chemin de fer », de la loi du 25 août 1891 portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport.

Il tend à adapter la loi du 25 août 1891 aux conventions internationales signées par la Belgique, qui concernent le transport par chemin de fer des marchandises (C.I.M.), et des voyageurs et des bagages (C.I.V.).

**

Les principales modifications apportées par le projet à la loi du 25 août 1891 concernent :

- la définition de l'obligation de transporter;
- la publication des tarifs;
- l'application des tarifs et la possibilité d'y apporter des dérogations particulières.

**

Le dispositif suivant est proposé par le Conseil d'Etat; il contient uniquement des modifications de forme qui ne nécessitent aucun commentaire.

« Art. 1^{er}. — L'article 11 de la loi du 25 août 1891 portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport est remplacé par la disposition suivante :

» Art. 11. — L'administration de tout chemin de fer est tenue d'effectuer tout transport de personnes ou de marchandises compatible avec les moyens de transports normaux permettant de satisfaire aux besoins réguliers du trafic.

» Un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres peut, compte tenu des intérêts de l'économie nationale, autoriser les administrations du chemin de fer à supprimer totalement ou partiellement certains services de transport.

» Art. 2. — L'article 14, alinéa 2, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

» Les tarifs comportant les prix et conditions de transport sont publiés au *Moniteur belge*. Ils ne peuvent être mis en vigueur avant le troisième jour qui suit le jour de leur publication.

» Art. 3. — L'article 15 de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :

» Art. 15. — §§ 1^{er} à 4. ... (texte du Gouvernement) ...

» § 5. Les §§ 2, 3 et 4 ne sont appliqués que sous réserve des stipulations des conventions internationales qui auront reçu l'assentiment des Chambres et des mesures prises pour l'application de ces conventions.

» Le Roi arrête les mesures destinées à assurer l'exécution des conventions précitées.

» Art. 4. — L'article 28 et l'article 29, alinéas 2 et 3, de la même loi sont abrogés.

» Art. 5. — L'article 31 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

» Art. 31. — Les règlements déterminent, compte tenu des nécessités de l'exploitation, les jours et heures de l'acceptation des marchandises, de la mise des wagons à la disposition des intéressés et de la livraison des marchandises au destinataire.

» Art. 6. — La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*. »

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 4^e maart 1964 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek voor koophandel betreffende de vervoercontracten », heeft de 16^e maart het volgende advies gegeven :

Het ontwerp van wet wijzigt een aantal artikelen van hoofdstuk II « Vervoer per spoor » uit de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van koophandel betreffende de vervoercontracten.

Het bedoelt de wet van 25 augustus 1891 aan te passen aan de door België ondertekende internationale overeenkomsten betreffende het goederenvervoer per spoor (C.I.M.) en betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoor (C.I.V.).

**

De voornaamste wijzigingen welke het ontwerp in de wet van 25 augustus 1891 aanbrengt, betreffen :

- de definitie van de vervoerplicht;
- de bekendmaking van de tarieven;
- de toepassing van de tarieven en de mogelijkheid om bijzondere afwijkingen daarvan vast te stellen.

**

Voor de artikelen van het ontwerp stelt de Raad van State de volgende lezing voor, waarin alleen in de vorm wijzigingen zijn aangebracht, die geen commentaar behoeven.

« Art. 1. — Artikel 11 van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van koophandel betreffende de vervoercontracten wordt door de volgende bepaling vervangen :

» Art. 11. — Het bestuur van elke spoorweg moet alle vervoer van personen of goederen verrichten dat kan geschieden met de normale vervoermiddelen waarmee aan de regelmatige behoeften van het verkeer kan worden voldaan.

» Een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit kan, met inachtneming van de belangen van 's lands economie, de spoorwegbesturen machtigen om bepaalde vervoerdiensten geheel of gedeeltelijk af te schaffen.

» Art. 2. — Artikel 14, tweede lid, van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

» De tarieven die de vervoerprijzen en -voorwaarden bevatten, worden in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt. Zij mogen niet in werking worden gesteld vóór de derde dag na die waarop zij zijn bekendgemaakt.

» Art. 3. — Artikel 15 van dezelfde wet wordt door de volgende bepalingen vervangen :

» Art. 15. — §§ 1 tot 4 ... (tekst van de Regering) ...

» § 5. De §§ 2, 3 en 4 worden alleen toegepast onder voorbehoud van de bepalingen van de internationale overeenkomsten die de instemming van de Kamers hebben verkregen, en van de maatregelen vastgesteld voor de toepassing van die overeenkomsten.

» De Koning stelt de maatregelen ter uitvoering van genoemde overeenkomsten vast.

» Art. 4. — Artikel 28 en artikel 29, tweede en derde lid, van dezelfde wet worden opgeheven.

» Art. 5. — Artikel 31 van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

» Art. 31. — De reglementen bepalen, met inachtneming van de behoeften van de exploitatie, de dagen en uren waarop de goederen in ontvangst worden genomen, de spoorwagens ter beschikking van de gegadigden worden gesteld en de goederen aan de geadresseerde worden geleverd.

» Art. 6. — Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt. »

La chambre était composée de
MM. :

J. SUETENS, *premier président*;
G. HOLOYE, *conseiller d'Etat*;
J. MASQUELIN, *conseiller d'Etat*;
F. DUCHENE, *assesseur de la section de législation*;
C. VAN REEPINGHEN, *assesseur de la section de législation*;
G. DE LEUZE, *greffier adjoint, greffier*.

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,
(s.) G. DE LEUZE.

Le Président,
(s.) J. SUETENS.

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

J. SUETENS, *eerste voorzitter*;
G. HOLOYE, *raadsheer van State*;
J. MASQUELIN, *raadsheer van State*;
F. DUCHENE, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
C. VAN REEPINGHEN, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
G. DE LEUZE, *adjunct-griffier, griffier*.

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.

De Griffier,
(get.) G. DE LEUZE.

De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

L'article 11 de la loi du 25 août 1891 portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 11. — L'administration de tout chemin de fer est tenue d'effectuer tout transport de personnes ou de marchandises compatible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire aux besoins réguliers du trafic.

» Un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres peut, compte tenu des intérêts de l'économie nationale, autoriser les administrations du chemin de fer à supprimer totalement ou partiellement certains services de transport. »

Art. 2.

L'article 14, alinéa 2, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Les tarifs comportant les prix et conditions de transport sont publiés au *Moniteur belge*. Ils ne peuvent être mis en vigueur avant le deuxième jour qui suit le jour de leur publication. »

Art. 3.

L'article 15 de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 15. — § 1. Les tarifs sont appliqués également à tous aux mêmes conditions et dans les mêmes circonstances.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen, die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is belast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Eerste artikel.

Artikel 11 van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van koophandel betreffende de vervoercontracten wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 11. — Het bestuur van elke spoorweg moet alle vervoer van personen of goederen verrichten dat kan geschieden met de normale vervoermiddelen waarmede aan de regelmatige behoeften van het verkeer kan worden voldaan.

» Een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit kan, met inachtneming van de belangen van 's lands economie, de spoorwegbesturen machtigen om bepaalde vervoerdiensten geheel of gedeeltelijk af te schaffen. »

Art. 2.

Artikel 14, tweede lid, van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De tarieven die de vervoerprijzen en -voorwaarden bevatten, worden in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt. Zij mogen niet in werking worden gesteld vóór de tweede dag na die waarop zij zijn bekendgemaakt. »

Art. 3.

Artikel 15 van dezelfde wet wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« Art. 15. — § 1. De tarieven worden gelijkelijk toegepast op allen onder dezelfde voorwaarden en in dezelfde omstandigheden.

» § 2. Les administrations de chemin de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou autres avantages.

» Ces accords doivent être de nature à améliorer les résultats financiers de l'exploitation et offrir des prix et conditions de transport comparables aux usagers qui se trouvent dans des conditions comparables.

» Le Roi fixe les conditions de la conclusion des accords visés au présent paragraphe ainsi que les modalités de leur contrôle.

» § 3. Des réductions de prix peuvent être accordées pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance.

» § 4. La publication des prix et conditions de transport appliqués en vertu des §§ 2 et 3 du présent article n'est pas obligatoire, sous réserve des dispositions arrêtées par le Roi.

» § 5. Les §§ 2, 3 et 4 ne sont appliqués que sous réserve des stipulations des conventions internationales qui auront reçu l'assentiment des Chambres et des mesures prises pour l'application de ces conventions.

» Le Roi arrête les mesures destinées à assurer l'exécution des conventions précitées. »

Art. 4.

L'article 28 et l'article 29, alinéas 2 et 3, de la même loi sont abrogés.

Art. 5.

L'article 31 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 31. — Les règlements déterminent, compte tenu des nécessités de l'exploitation, les jours et heures de l'acceptation des marchandises, de la mise des wagons à la disposition des intéressés et de la livraison des marchandises au destinataire. »

Art. 6.

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

Donné à Bruxelles, le 28 avril 1964.

» § 2. De besturen van de spoorweg mogen bijzondere overeenkomsten afsluiten, waarbij prijsverlagingen of andere voordelen toegekend worden.

» Deze overeenkomsten moeten van aard zijn de financiële uitkomsten van het bedrijf te verbeteren en vergelijkbare vervoerprijzen en -voorwaarden bieden aan de gebruikers die in vergelijkbare voorwaarden verkeren.

» De Koning stelt de voorwaarden vast waaronder de overeenkomsten bedoeld in deze paragraaf mogen afgesloten worden, evenals de modaliteiten van het toezicht er op.

» § 3. Prijsverminderingen mogen toegestaan worden voor de dienst van de spoorweg, voor de dienst van de openbare besturen of voor weldadigheidswerken.

» § 4. Bekendmaking van de vervoerprijzen en -voorwaarden toegepast in uitvoering van de §§ 2 en 3 van dit artikel, is niet verplicht, onder voorbehoud van de door de Koning uitgevaardigde bepalingen.

» § 5. De §§ 2, 3 en 4 worden alleen toegepast onder voorbehoud van de bepalingen van de internationale overeenkomsten die de instemming van de Kamers hebben verkregen, en van de maatregelen vastgesteld voor de toepassing van die overeenkomsten.

» De Koning stelt de maatregelen ter uitvoering van genoemde overeenkomsten vast. »

Art. 4.

Artikel 28 en artikel 29, tweede en derde lid, van dezelfde wet worden opgeheven.

Art. 5.

Artikel 31 van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 31. — De reglementen bepalen, met inachtneming van de behoeften van de exploitatie, de dagen en uren waarop de goederen in ontvangst worden genomen, de spoorwagens ter beschikking van de gegadigden worden gesteld en de goederen aan de geadresseerde worden geleverd. »

Art. 6.

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

Gegeven te Brussel, 28 april 1964.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.