

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 september 2009

WETSONTWERP

**met betrekking tot de verplichte bewaring
door een spoorwegvervoerder van verloren,
achtergelaten of niet afgehaalde bagage en
goederen**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

29 septembre 2009

PROJET DE LOI

**relatif à la conservation obligatoire auprès
d'un transporteur ferroviaire des bagages et
marchandises perdus, abandonnés ou non
réclamés**

INHOUD

Blz.

1. Memorie van toelichting	3
2. Voorontwerp	10
3. Advies van de Raad van State	12
4. Wetsontwerp.....	18
5. Bijlage	23

SOMMAIRE

Pages

1. Exposé des motifs	3
2. Avant-projet	10
3. Avis du Conseil d'État.....	12
4. Projet de loi.....	18
5. Annexe.....	23

De regering heeft dit wetsontwerp op 29 september 2009 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 29 septembre 2009.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 7 oktober 2009 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 7 octobre 2009.

cdH	:	centre démocrate Humaniste
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
FN	:	Front National
LDD	:	Lijst Dedecker
MR	:	Mouvement Réformateur
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	:	Parti Socialiste
sp.a	:	socialistische partij anders
VB	:	Vlaams Belang

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Ieder jaar worden zo'n 40 000 voorwerpen vergeten of achtergelaten in treinen, in stations, in wachtzalen, ... of niet binnen de contractueel vastgelegde termijn opgehaald na transport via het spoor of na in bewaring gegeven te zijn in één van de stations.

Slechts 35% daarvan wordt teruggevorderd door de rechtmatige eigenaar. De overige 65% worden gedurende een periode van 6 maanden bewaard in een beveiligde opslagplaats om uiteindelijk bij de administratie kadaster, registratie en domeinen van de FOD Financiën terecht te komen, waar ze openbaar verkocht worden.

De verplichtingen van de spoorwegvervoerder op dit vlak zijn vastgelegd in de "loi de 28 février 1860 qui rend les dispositions du décret de 15 août 1810 applicables aux objets oubliés dans les stations de chemins de fer ou non réclamés dans un délai déterminé" en de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoer-overeenkomst.

De kosten voor bewaring lopen echter dermate hoog op, dat er wordt voorgesteld om de bewaartermijn terug te brengen naar 50 kalenderdagen. Deze kortere termijn maakt het mogelijk om de voorwerpen te bewaren in het station waar ze teruggevonden of achtergelaten werden i.p.v. ze over te brengen naar een centrale bewaarplaats.

Daarnaast wordt voorgesteld om de voorwerpen die niet meer teruggevorderd worden door hun rechtmatige eigenaar, niet langer openbaar te laten verkopen, maar deze toe te wijzen aan ondernemingen die kunnen instaan voor hergebruik of recyclage van deze voorwerpen. Hoewel het juridisch niet mogelijk is dit te verplichten, wordt hiervoor uitdrukkelijk gedacht aan ondernemingen van sociale inschakelingseconomie zoals bedoeld in artikel 59 van de wet van 26 maart 1999 betreffende het Belgische actieplan voor de werkgelegenheid 1998 en houdende diverse bepalingen (kringloopwinkels, ...). De spoorwegvervoerder zal een overeenkomst sluiten met een beperkt aantal geïnteresseerde partners die een voldoende uitgebreid netwerk hebben om minstens regionaal alle voorwerpen uit alle eindstations over te nemen. Deze ondernemingen zijn dan zelf verantwoordelijk voor het sorteren van de voorwerpen.

Gevolg gevend aan het advies van de Raad van State, werden de regels van het nieuwe systeem

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Chaque année, quelques 40 000 objets sont oubliés ou abandonnés dans les trains, dans des gares, salles d'attente, ... ou ne sont pas récupérés endéans du délai contractuel déterminé après le transport par voie ferroviaire ou après avoir été mis en dépôt dans une des gares.

À peine 35% de ces objets sont réclamés par leur propriétaire légitime. Les autres 65% sont conservés pour une période de 6 mois dans un entrepôt sécurisé pour finalement aboutir au Cadastre, enregistrement, et domaines du SPF Finances où ils sont vendus aux enchères.

Les obligations du transporteur ferroviaire en la matière sont établies dans la "loi du 28 février 1860 qui rend les dispositions du décret du 15 août 1810 applicables aux objets oubliés dans les stations de chemins de fer ou non réclamés dans un délai déterminé" et dans la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport.

Les frais pour la conservation sont tellement élevés que l'on propose de réduire le délai de conservation à 50 jours calendrier. Ce délai plus court permet de conserver les objets dans la gare où ils ont été retrouvés ou abandonnés au lieu de les transporter vers un entrepôt central.

L'on propose en outre que les objets qui ne sont pas revendiqués par leur propriétaire légitime ne soient plus vendus aux enchères, mais de les attribuer à des entreprises pouvant en assurer le réemploi ou le recyclage. Bien qu'il ne soit juridiquement pas possible de rendre une telle option obligatoire, le législateur a songé expressément aux entreprises d'économie sociale d'insertion, telles que visées à l'article 59 de la loi du 26 mars 1999 relative au plan d'action belge pour l'emploi 1998 et portant des dispositions diverses (magasins de seconde main, ...). Le transporteur ferroviaire conclura une convention avec un nombre limité de partenaires intéressés qui disposent d'un réseau suffisamment étendu pour prendre en charge au moins au niveau régional tous les objets trouvés dans les gares de destination finale. Ces entreprises seront elles-mêmes responsables du tri des objets.

Donnant suite à l'avis du Conseil d'État, les règles du nouveau système ont été établies dans des dispositions

vastgelegd in autonome bepalingen i.p.v. de rechtsregeling van de vervoerovereenkomst voor spoorwegvervoer inzake bagage van reizigers (art. 21 van de wet van 25 augustus 1891) uit te breiden tot alle categorieën van verloren voorwerpen. Op deze manier worden beide juridische kaders zelfs complementair aan elkaar.

De Raad van State merkte bovendien op dat vanuit het oogpunt van artikelen 10 en 11 van de Grondwet moet kunnen gewettigd worden waarom de bepalingen van het voorontwerp grondig verschillen van die van de wet van 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting en de wet van 21 februari 1983 betreffende de verkoop van sommige achtergelaten voorwerpen.

De vergelijking met de bepalingen in de wet van 30 december 1975 zijn enkel relevant voor de voorwerpen bedoeld in artikel 4, 1° en 2°, van voorliggend ontwerp, nl. de voorwerpen die vergeten of achtergelaten zijn in de trein of in het station. Deze wet voorziet in het bijhouden van een register door het gemeentebestuur, een bewaartermijn van zes maanden en het contacteren van de eigenaar, als die bekend is, via een aangetekend schrijven.

De verplichting tot bijhouden van een register werd opgenomen in het nieuwe artikel 9 van voorliggend ontwerp en vormt dus niet langer een verschil.

Een kortere bewaartermijn van 50 dagen i.p.v. 6 maanden is te verantwoorden om meerdere redenen:

1. Het verschil in volume: zo'n 40 000 voorwerpen per jaar voor de spoorwegvervoerders tegenover slechts sporadische gevallen bij gemeentebesturen, wat een aanzienlijk verschil in kosten betekent;

2. De veel specifiekere context van een station of treinverbinding tegenover het volledige grondgebied van een gemeente, wat het terugvinden op korte termijn veel realistischer maakt;

3. De ruimere openingsuren van stations in vergelijking met gemeentehuizen;

4. Cijfers van de NMBS tonen aan dat de kortere bewaartermijn nauwelijks invloed heeft op de mate waarin verloren voorwerpen terecht komen bij hun rechtmatige eigenaar. In 2008 kwamen 13 583 van de 38 936 verloren voorwerpen uiteindelijk terecht bij hun rechtmatige eigenaar. 98,3% daarvan werd al binnen de 10 dagen na verlies opgehaald; na 50 dagen stijgt dit aandeel nog naar 99,3%.

autonomes plutôt que d'étendre le régime juridique du contrat de transport ferroviaire en ce qui concerne les bagages des voyageurs (art. 21 de la loi du 25 août 1891) à toutes les catégories d'objets. De cette manière, les cadres juridiques seront complémentaires.

Le Conseil d'État a en outre signalé qu'il convient de justifier, au regard des articles 10 et 11 de la Constitution, pour quelle raison les dispositions de l'avant-projet diffèrent fondamentalement de celles prévues par la loi du 30 décembre 1975 concernant les biens trouvés en dehors des propriétés privées ou mis sur la voie publique en exécution de jugements d'expulsion et par la loi du 21 février 1983 relative à la vente de certains objets abandonnés.

La comparaison avec les dispositions de la loi du 30 décembre 1975 ne sont pertinentes que pour les objets visés à l'article 4, 1° et 2°, du présent projet, à savoir les objets qui ont été oubliés ou abandonnés dans un train ou dans une gare. Cette loi prévoit que les administrations communales tiennent un registre, qu'elles conservent les objets pour une période de six mois et qu'elles prennent contact avec le propriétaire, si celui-ci est connu, par courrier recommandé.

L'obligation de tenir un registre a été reprise dans le nouvel article 9 du présent projet et ne constitue donc plus une différence.

Un délai de conservation plus court de 50 jours plutôt que de 6 mois se justifie de plusieurs manières:

1. La différence numérique: quelque 40 000 objets par an pour le transporteur ferroviaire par rapport à quelques rares cas pour les administrations communales, ce qui signifie une différence considérable dans les coûts;

2. Le contexte nettement plus spécifique d'une gare ou d'une liaison ferroviaire par rapport au territoire complet d'une commune, ce qui permet de retrouver les objets à plus court terme;

3. Les gares connaissant des heures d'ouverture plus étendues par rapport aux maisons communales;

4. Les chiffres de la SNCB démontrent qu'un délai de conservation plus court influence à peine la mesure dans laquelle les objets perdus sont restitués à leur propriétaire légitime. En 2008, 13 583 des 38 936 objets perdus ont été restitués à leur propriétaire légitime. 98,3% d'entre eux avaient déjà été récupérés 10 jours après leur perte; après 50 jours, ce pourcentage monte même jusqu'à 99,3%.

Het contacteren van de eigenaar via aangetekend schrijven is enkel mogelijk als men over het postadres beschikt. Veel vaker wordt een telefoonnummer, e-mailadres of andere contactgegevens teruggevonden. De spoorwegvervoerders beschikken ook niet over de mogelijkheid om adressen op te zoeken, wat gemeentebesturen via het rijksregister wel kunnen. Bovendien wegen de administratieve overlast en de financiële kost van aangetekende zendingen op een dergelijke schaal, niet op tegen de mogelijke voordelen ervan.

Tenslotte bepaalt artikel 7 van de wet van 30 december 1975 dat de wet niet toepasselijk is op gevonden voorwerpen waarvan de toestand door andere wettelijke bepalingen geregeld is.

De wet van 21 februari 1983 is van toepassing op zaken die worden toevertrouwd aan ondernemers, ambachtsmannen, handelaars, notarissen of gerechtsdeurwaarders. Een vergelijking is enkel relevant voor de voorwerpen bedoeld in artikel 4, 3°, van voorliggend ontwerp, nl. de in bewaring gegeven voorwerpen (al dan niet voor transport) die achteraf niet afgehaald worden.

Ook in dit geval gaat de argumentatie betreffende praktische haalbaarheid en financiële kost ten gevolge van het grote volume op.

Bijkomend kan het verschil in doel van het in bewaring geven, opgemerkt worden. Het in bewaring geven aan een spoorwegvervoerder gebeurt ofwel met het oog op transport van het voorwerp zelf ofwel met het oog op een bewaring gedurende korte termijn waarbij het voorwerp later opgehaald wordt. Bovendien is het nooit de bedoeling dat het in bewaring gegeven voorwerp in tussentijd voorwerp uitmaakt van een andere aangeboden dienst (bewerken, herstellen, reinigen, ...)

Alle overige opmerkingen van de Raad van State werden gevolgd.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Deze wet is van toepassing op iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die gebruik maakt

Il est uniquement possible de prendre contact avec le propriétaire par courrier recommandé lorsque l'on dispose de l'adresse. L'on retrouve bien plus souvent un numéro de téléphone, une adresse électronique ou d'autres coordonnées. Les transporteurs ferroviaires ne disposent pas non plus de possibilités pour rechercher des adresses, ce que les administrations communales peuvent faire via le registre national. En outre, les charges administratives et le coût financier de courriers recommandés à une telle échelle ne sont pas en rapport avec les éventuels avantages.

Finalement, l'article 7 de la loi du 30 décembre 1975 détermine que la loi n'est pas applicable aux objets trouvés dont le sort est réglé par d'autres dispositions légales.

La loi du 21 février 1983 est applicable aux objets qui sont confiés aux entrepreneurs, artisans, commerçants ou huissiers de justice. Une comparaison n'est pertinente que pour les objets visés à l'article 4, 3°, du présent projet de loi, à savoir les objets qui ont été confiés au transporteur ferroviaire, que ce soit ou non en vue du transport) et qui n'ont ensuite pas été réclamés.

Dans ce cas aussi, l'argumentation concernant la faisabilité pratique et le coût financier résultant du grand volume est valide.

En outre, il convient de remarquer la différence dans le but de la mise en dépôt. La mise en dépôt chez un transporteur ferroviaire se fait soit en vue du transport de l'objet même, soit en vue de sa conservation durant une période courte, auquel cas l'objet est récupéré plus tard. En outre, le but n'est jamais de soumettre dans cet intervalle l'objet mis en dépôt à un autre service proposé (traitement, réparation, nettoyage,...)

Toutes les autres remarques du Conseil d'État ont été suivies.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Cette loi est d'application pour toute entreprise à statut privé ou public qui utilise le réseau des chemins de

van het Belgische spoorwegnet voor het verlenen van vervoerdiensten voor reizigers en/of goederenvervoer met reizigerstreinen, in deze wet omschreven als spoorwegvervoerder. Deze term wordt eveneens gebruikt in het Wetboek van Koophandel – BOEK I – TITEL VII*bis*. Vervoerovereenkomst.

Deze omschrijving impliceert dat goederen die via goederentreinen getransporteerd worden (bv. containers, ...), niet onder het toepassingsgebied van het ontwerp vallen. Het gaat enkel om goederenvervoer met reizigerstreinen.

Art. 3

Om de bepalingen in voorliggende ontwerp en de bepalingen in het Wetboek van Koophandel optimaal op elkaar af te stemmen, wordt artikel 21 van de wet van 25 augustus 1891 aangepast. Hierbij wordt meteen geanticipeerd op de verdere vrijmaking van het spoorverkeer:

— De verplichting om in elk station een lokaal te hebben waarin bagage veilig geborgen kan worden, wordt verfijnd tot stations waar de spoorwegvervoerder een verkooppunt uitbaat. Dit lokaal moet dan wel voorzien zijn van een afhaalpunt waar reizigers zich kunnen tot richten.

— Eventuele nieuwe spoorwegvervoerders die bijvoorbeeld enkel online tickets verkopen en dus geen verkooppunten uitbaten in stations, zijn verplicht om toch in minstens één Belgisch station een lokaal met afhaalpunt te voorzien.

— Er wordt expliciet gesteld dat de spoorwegvervoerder redelijke inspanningen moet leveren om de rechtmatige eigenaar van niet afgehaalde bagage en goederen te identificeren en te informeren voor het aflopen van de bepaalde termijn.

— Tenslotte wordt een duidelijke link gelegd tussen beide wettelijke regelingen. Indien voorwerpen, volgens de bepalingen in de wet van 25 augustus 1891, niet binnen de door de reglementen bepaalde termijnen teruggevorderd worden door hun rechtmatige eigenaar, is de spoorwegvervoerder verplicht de procedure in voorliggend ontwerp toe te passen.

Art. 4

Gevolg gevend aan het advies van de Raad van State werden de voorwerpen waarop dit ontwerp van toepassing is duidelijker omschreven in drie categorieën om op

fer belges pour la fourniture de prestations de services de transport de passagers et/ou transport de marchandises par des trains de voyageurs, définis dans cette loi en tant que transporteur ferroviaire. Ce terme est également utilisé dans Code de Commerce – LIVRE I^{er} – TITRE VII*bis*. Du contrat de transport.

Cette définition implique que les biens transportés par trains de marchandises (p.ex. containers, ...), ne tombent pas dans le champ d'application du projet. N'est ici visé que le transport par trains de voyageurs.

Art. 3

Afin d'harmoniser au mieux les dispositions du présent projet avec celles du Code du Commerce, l'article 21 de la loi du 25 août 1891 a été adapté. Le législateur anticipe ainsi la prochaine libéralisation des services ferroviaires:

— L'obligation de prévoir dans chaque gare un local pour conserver les bagages est affinée aux gares où le transporteur ferroviaire exploite un point de vente. Ce local doit toutefois être équipé d'un endroit où les voyageurs peuvent venir retirer les objets.

— Les éventuels nouveaux transporteurs ferroviaires qui, par exemple, ne vendent que des tickets en ligne et n'exploitent donc pas de point de vente dans des gares sont tenus de prévoir au moins dans une gare belge un tel local équipé d'un espace "retrait".

— Il est explicitement stipulé que le transporteur ferroviaire doit déployer les efforts raisonnables pour identifier le propriétaire légitime des bagages et marchandises non réclamés et l'informer avant la fin du délai fixé.

— Enfin, un lien clair est établi entre les deux textes légaux. Si des objets ne sont pas réclamés par leur propriétaire légitime dans les délais fixés par les règlements, conformément aux dispositions de la loi du 25 août 1891, le transporteur ferroviaire est obligé d'appliquer la procédure prévue par le présent projet.

Art. 4

Afin de donner suite à l'avis du Conseil d'État, les objets sur lesquels le présent projet est d'application sont définis en trois catégories afin d'ainsi englober

die manier alle mogelijke verloren of achtergelaten voorwerpen in de van toepassing zijnde context te omvatten.

Art. 5

Artikel 21, tweede lid van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst beperkt de aansprakelijkheid van de spoorwegvervoerder tot de verplichtingen van de bewaarnemer. In die context geeft de eigenaar van de bagage of goederen deze ook expliciet in bewaring aan de spoorwegvervoerder, al dan niet met de bedoeling deze te laten vervoeren. Het toepassingsgebied van voorliggend ontwerp omvat echter ook de “zuivere” verloren voorwerpen, waar de eigenaar de voorwerpen niet expliciet in bewaring geeft. Als omschrijving voor de aansprakelijkheid van de spoorwegvervoerder in deze ruimere context, is de figuur van “bewaargeving uit noodzaak” dus beter van toepassing en blijft de complementariteit tussen beide regelgevingen bewaard. In de praktijk zal het verschil zich bevinden in het beoordelen van de aansprakelijkheid, waar het criterium van de “goede huisvader” geldt. Bij bewaargeving uit noodzaak wordt deze minder streng beoordeeld (*culpa levis in concreto*), wat gezien de context zeker te verantwoorden is. Tenslotte kan ook verwezen worden naar artikel 2, laatste lid van de wet van 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting, waar voor de aansprakelijkheid van de gemeenten eveneens verwezen wordt naar de bepalingen van de bewaargeving uit noodzaak.

Art. 6

Dit artikel verplicht de spoorwegvervoerder de bedoelde voorwerpen te bewaren gedurende een termijn van 50 dagen en tijdens deze termijn redelijke inspanningen te doen om de eigenaar van een verloren voorwerp hiervan op de hoogte te stellen. Is de eigenaar niet bekend dan moeten redelijke inspanningen gedaan worden om zijn identiteit te achterhalen en/of contactgegevens te bekomen.

Art. 7

De eigendom van bagage en goederen die binnen de bepaalde termijnen niet teruggevorderd werden door de rechtmatige eigenaar, wordt door de spoorwegvervoerder toegewezen aan ondernemingen die kunnen instaan voor de recyclage van deze voorwerpen.

tous les objets perdus ou abandonnés dans le contexte qui est d'application.

Art. 5

L'article 21, deuxième alinéa de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport limite la responsabilité du transporteur ferroviaire aux obligations du dépositaire. Dans ce contexte, le propriétaire des bagages ou des marchandises les lui confie explicitement, afin de les faire transporter ou non. Le champ d'application du présent projet vise toutefois aussi les objets “vraiment” perdus que le propriétaire n'a pas explicitement mis en dépôt. L'expression “mise en dépôt par nécessité” décrit donc mieux la responsabilité du transporteur ferroviaire dans ce contexte élargi et permet de maintenir la complémentarité entre les deux réglementations. En pratique, la différence résidera dans l'appréciation de la responsabilité où intervient le critère de “bon père de famille”. La responsabilité dans la mise en dépôt par nécessité fait l'objet d'une appréciation plus clémentine (*culpa levis in concreto*), ce qui est, vu le contexte, assurément justifié. Enfin, on peut également renvoyer à l'article 2, dernier alinéa de la loi du 30 décembre 1975 relative aux biens, en dehors des propriétés privées, trouvés ou mis sur la voie publique en exécution de jugements d'expulsion qui, pour ce qui est de la responsabilité des communes, se réfère également aux dispositions de mise en dépôt par nécessité.

Art. 6

Cet article contraint le transporteur ferroviaire à conserver les objets concernés pendant 50 jours et à déployer durant cette période des efforts raisonnables pour informer le propriétaire d'un objet perdu. Si le propriétaire n'est pas connu, des efforts raisonnables doivent être déployés pour retrouver son identité et/ou obtenir ses coordonnées.

Art. 7

La propriété de bagages et de marchandises qui ne sont pas réclamés dans un certain délai par le propriétaire légitime est attribuée par le transporteur ferroviaire à des entreprises pouvant en assurer le recyclage.

Deze ondernemingen worden geselecteerd op basis van een transparante procedure zonder discriminatie waarvan de oproep gepubliceerd wordt in het *Belgisch Staatsblad*. Om te garanderen dat deze toewijzing effectief leidt tot hergebruik van de voorwerpen, wordt de spoorwegvervoerder verplicht om met elk van de geselecteerde ondernemingen een recyclageovereenkomst af te sluiten.

Hoewel het onder de Europese concurrentieregels niet mogelijk is dit te verplichten, is het de bedoeling dat vooral ondernemingen van sociale inschakelingseconomie kunnen genieten van deze toewijzing van eigendom en op die manier de inschakeling van bijzonder moeilijk te plaatsen werkzoekenden te bevorderen.

Art. 8

Dit artikel expliciteert dat de bepalingen in artikel 7 niet geïnterpreteerd mogen worden als een afwijkende regeling ten opzichte van de wetgeving overheidsopdrachten, zodat de spoorwegvervoerders die onderworpen zijn aan de wet van 24 december 1993, de bedoelde wetgeving in voorkomend geval onverminderd moeten toepassen.

Art. 9

Dit artikel verplicht de spoorwegvervoerder een vrij raadpleegbaar register bij te houden van alle verloren voorwerpen die hij in bewaring heeft en had. Op die manier kunnen eigenaars van verloren voorwerpen deze gemakkelijk terugvinden of de nodige informatie verkrijgen indien het voorwerp na afloop van de termijn van 50 dagen toegewezen werd aan een onderneming.

Art. 10

De spoorwegvervoerder is verantwoordelijk voor het verwijderen van eventuele persoonlijke gegevens (bijvoorbeeld computerbestanden op een laptop, gegevens op een gsm, ...) alvorens een voorwerp ter beschikking te stellen van een onderneming.

Art. 11

De eventuele kosten die verbonden zijn aan het toewijzen van de voorwerpen (bv. transport) zijn ten laste van de onderneming.

Ces entreprises sont sélectionnées sur base d'une procédure transparente exempte de discrimination et assortie d'une publication au *Moniteur belge*. Afin de garantir que l'attribution donne effectivement lieu à la réutilisation des objets, le transporteur ferroviaire est tenu de conclure avec chacune des entreprises sélectionnées une convention de recyclage.

Bien que les règles de concurrence européennes ne permettent pas de rendre ce choix contraignant, l'intention est de faire bénéficier de cette attribution de propriété surtout les entreprises d'économie sociale d'insertion et, ainsi, de favoriser l'insertion de demandeurs d'emploi particulièrement difficiles à placer.

Art. 8

Cet article explicite que les dispositions de l'article 7 ne peuvent pas être interprétées en tant que règles dérogatoires à la législation de vigueur pour les marchés publics, de sorte que les transporteurs ferroviaires qui sont soumis à la loi du 24 décembre 1993 doivent, le cas échéant, appliquer la législation visée.

Art. 9

Cet article contraint le transporteur ferroviaire à tenir un registre de tous les objets perdus qu'il a ou a eus en dépôt. Les propriétaires des objets perdus peuvent ainsi retrouver ceux-ci plus facilement ou obtenir l'information nécessaire si l'objet a été attribué à une entreprise au terme du délai de 50 jours.

Art. 10

Le transporteur ferroviaire est responsable de l'effacement d'éventuelles données personnelles (par exemple des fichiers informatiques sur un ordinateur portable, les données sur un GSM,...) avant de mettre l'objet à disposition d'une entreprise.

Art. 11

Les frais éventuels de l'attribution de propriété des objets (par exemple le transport) sont à la charge des entreprises.

Art. 12

De spoorwegvervoerder mag zelf beschikken over voorwerpen die aan snel bederf onderhevig zijn of schadelijk zijn voor de openbare hygiëne, gezondheid of veiligheid. Ook over voorwerpen die geen voorwerp hebben kunnen uitmaken van een toewijzing aan een onderneming, mag hij zelf beschikken.

Art. 13

Zodra de eigendom over een verloren voorwerp na afloop van de termijn van 50 dagen toegewezen werd aan een onderneming of de spoorwegvervoerder zelf over het voorwerp beschikt omdat het bijvoorbeeld onderhevig is aan snel bederf, kan de rechtmatige eigenaar dit niet langer terugvorderen.

Art. 14

Het opheffen van de wet van 28 februari 1860 (*Journal Officiel* van 1 maart 1890, n° 61) heeft tot gevolg dat het keizerlijk decreet van 1810 dat een regeling voor verloren voorwerpen bij transportbedrijven en koerierdiensten bevat, niet langer van toepassing is op spoorwegvervoerders.

Art. 15

Het opheffen van artikel 33 van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst is een direct gevolg van het vastleggen van de regels van het nieuwe systeem in autonome bepalingen, gevolg gevend aan het advies van de Raad van State. De bepalingen in de wet van 25 augustus 1891 blijven van toepassing op bagage en goederen die toevertrouwd werden om vervoerd te worden per trein of in bewaring gegeven werden. Zodra de contractueel vastgelegde termijn echter verstreken is en deze bagage of goederen niet opgehaald werden binnen die termijn, vallen ze, samen met de andere vergeten of achtergelaten voorwerpen, onder het toepassingsgebied van het nieuwe systeem in dit ontwerp van wet.

Dit is de strekking van het ontwerp van wet dat de regering u ter goedkeuring voorlegt.

Art. 12

Le transporteur ferroviaire peut disposer lui-même des biens susceptibles d'une détérioration rapide ou préjudiciables à l'hygiène, à la santé ou à la sécurité publiques. Le transporteur ferroviaire peut également disposer lui-même des objets qui n'ont pas pu faire l'objet d'une attribution de propriété à une entreprise.

Art. 13

Dès qu'un objet perdu, au terme du délai de 50 jours, a été attribué à une entreprise ou que le transporteur ferroviaire dispose de l'objet parce qu'il est par exemple rapidement périssable, le propriétaire légitime ne peut plus réclamer celui-ci.

Art. 14

L'abrogation de la loi du 28 février 1860 (*Journal Officiel* du 1^{er} mars 1890, n° 61) a pour conséquence que le décret impérial de 1810, qui contient un règlement relatif aux objets perdus des entreprises de transport et des services de messageries, n'est plus d'application aux transporteurs ferroviaires.

Art. 15

L'abrogation de l'article 33 de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport est une conséquence directe de l'établissement du nouveau système dans des dispositions autonomes, donnant suite à l'avis du Conseil d'État. Les dispositions de la loi de 25 août 1891 restent d'application sur les bagages et marchandises confiés pour être transportés par train ou confiés en dépôt. Cependant, dès que ce délai déterminé contractuellement expire, les bagages ou marchandises qui n'ont pas été réclamés dans ce délai, ainsi que les autres objets abandonnés ou oubliés, tombent sous le champ d'application du nouveau dispositif contenu dans le présent projet de loi.

Telle est la teneur du projet de loi que le gouvernement soumet à votre approbation.

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet met betrekking tot de verplichte
bewaring van verloren voorwerpen door de
spoorwegvervoerder****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 21 van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoersovereenkomst wordt het laatste lid vervangen als volgt:

“Indien de voorwerpen vermeld in het eerste lid van dit artikel niet binnen een termijn van 50 kalenderdagen opgevorderd worden door hun eigenaar of hun rechthebbende, zal de eigendom overgedragen worden aan ondernemingen van sociale inschakelingseconomie, zoals bedoeld in artikel 59 van de wet van 26 maart 1999 betreffende het Belgische actieplan voor de werkgelegenheid 1998 en houdende diverse bepalingen, die actief zijn binnen de sector van de recuperatie en het hergebruik en die elk een recyclageovereenkomst met de spoorwegoperator hebben afgesloten, dit in afwijking van artikel 2279, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek. De eventuele kosten voor deze overdracht zijn voor rekening van deze ondernemingen.

De spoorwegvervoerder mag evenwel beschikken over de goederen die aan snel bederf onderhevig zijn of schadelijk zijn voor de openbare hygiëne, gezondheid of veiligheid. De spoorwegvervoerder mag eveneens beschikken over de goederen die na het verstrijken van de termijn van 50 dagen niet het voorwerp hebben uitgemaakt van de eigendomsoverdracht bedoeld in alinea 4.”

Art. 3

Dit nieuw mechanisme zal geëvalueerd worden twee jaar na de invoering ervan. De NMBS zal met oog hierop een verslag aan zijn voogdijminister voorleggen waarin de details van de recyclageovereenkomst worden uitgelegd en de uitvoering ervan wordt beoordeeld.

Dit verslag zal ook worden voorgelegd aan de Ministerraad.

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du conseil d'état****Avant-projet de loi relatif à la conservation
obligatoire d'objets perdus par le
transporteur ferroviaire****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 21 de la loi du 25 août 1891 portant la révision du titre du Code de Commerce concernant la convention de transport, le dernier alinéa est remplacé comme suit :

“Si les objets indiqués au premier alinéa de cet article ne sont pas réclamés dans un délai de 50 jours calendrier par leur propriétaire ou ses ayants droit, la propriété des biens sera transférée à des entreprises d'économie sociale d'insertion, telles que visées à l'article 59 de la loi du 26 mars 1999 relative au plan d'action belge pour l'emploi 1998 et portant des dispositions diverses, actives dans le secteur de la récupération et de réutilisation ayant chacune conclu une convention de recyclage avec le transporteur ferroviaire, ceci par dérogation aux dispositions de l'article 2279, deuxième alinéa, du Code Civil. Les frais éventuels de ces transferts sont à la charge de ces entreprises.

Toutefois, le transporteur ferroviaire peut disposer des biens susceptibles d'une détérioration rapide ou préjudiciables à l'hygiène, à la santé ou à la sécurité publiques. Le transporteur ferroviaire peut également disposer des objets qui n'ont pas fait l'objet au terme du délai de 50 jours du transfert de propriété visé à l'alinéa 4.”

Art. 3

Ce nouveau dispositif sera évalué deux ans après sa mise en place. À cet effet, la SNCB présentera un rapport à son ministre de tutelle détaillant les conventions de recyclage conclues et appréciant leur exécution.

Ce rapport sera également présenté au Conseil des ministres.

Art. 4

De wet van 28 februari 1860 met betrekking tot de achtergelaten en niet terug opgeëiste voorwerpen in stations en treinen wordt opgeheven.

Art. 4

La loi du 28 février 1860 relative aux objets abandonnés et non réclamés dans les gares et trains est abrogée.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR.45.620/4
VAN 5 JANUARI 2009

DE RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 9 december 2009 door de Minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "met betrekking tot verplichte bewaring van verloren voorwerpen door de spoorwegvervoerder", heeft het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Algemene opmerkingen

1. Uit het nieuwe ontworpen vierde lid blijkt dat het de bedoeling van de stellers van het voorontwerp is de nieuwe regeling die het beoogt in te voeren toepasselijk te verklaren op de voorwerpen bedoeld in artikel 21, eerste lid, van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst, namelijk de "bagage die na de aankomst van de trein niet wordt afgehaald en de bagage die de reizigers verlangen in bewaring te geven".

In het licht van de overige bepalingen van de voornoemde wet van 25 augustus 1891 zijn in ieder geval de volgende twee categorieën van bagage bedoeld:

1° de bagage die de reiziger heeft laten vervoeren en die hij bij de aankomst van de trein niet afhaalt;

2° de bagage waarvan de reiziger de bewaargeving in een daartoe bestemd lokaal heeft gevraagd.

Het is bovendien niet duidelijk of de uitdrukking "bagage die na de aankomst van de trein niet wordt afgehaald", gebezigd in het eerste lid van artikel 21, ook op een derde categorie van bagage betrekking heeft, waarop het toepassingsgebied van de wet van 28 februari 1860 waarbij de bepalingen van het decreet van 13 augustus 1810 van toepassing worden verklaard op de voorwerpen die zijn achtergelaten in de spoorwegstations of die niet binnen een bepaalde termijn zijn opgeëist¹, uitdrukkelijk betrekking heeft, namelijk de bagage die de reiziger in de trein bij zich heeft gehouden en die in de trein wordt teruggevonden wanneer deze zijn eindbestemming heeft bereikt.

¹ Wet die bij artikel 4 van het voorontwerp wordt opgeheven.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 45.620/4
DU 5 JANVIER 2009

LE CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre pour l'Entreprise et la Simplification, le 9 décembre 2008, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "relatif à la conservation obligatoire d'objets perdus par le transporteur ferroviaire", a donné l'avis suivant:

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

Observations générales

1. Il résulte du nouvel alinéa 4 en projet que l'intention des auteurs de l'avant-projet est de rendre applicable le nouveau régime qu'il envisage de mettre en place aux objets visés à l'article 21, alinéa 1^{er}, de la loi du 25 août 1891 portant la révision du titre du Code de commerce concernant la convention de transport à savoir les "bagages non réclamés après l'arrivée du train et ceux que le voyageurs demandent à laisser en dépôt".

À la lumière des autres dispositions de la loi du 25 août 1891 précitée sont en tout cas visées les deux catégories de bagages suivantes:

1° les bagages que le voyageur a fait transporter et qu'il ne réclame pas à l'arrivée du train;

2° les bagages que le voyageur a demandé à laisser en dépôt dans un local destiné à cet effet.

Il n'est par ailleurs pas clair de savoir si l'expression "bagages non réclamés après l'arrivée du train" dont il est question à l'alinéa 1^{er} de l'article 21, vise aussi une troisième catégorie de bagages, par ailleurs, expressément couverte par le champ d'application de la loi du 28 février 1860 qui rend les dispositions du décret du 13 août 1810 applicables aux objets oubliés dans les stations de chemins de fer ou non réclamés dans un délai¹, à savoir les bagages que le voyageur a gardés avec lui dans le train et qui sont retrouvés dans le train à sa destination finale.

¹ Loi que l'article 4 de l'avant-projet abroge.

Ten gevolge van de nieuwe, in uitzicht gestelde regeling en van de opheffing van de voormelde wet van 28 februari 1860, zullen de nieuwe ontworpen bepalingen in ieder geval niet een andere categorie beogen die eveneens wordt vermeld in de voornoemde wet van 28 februari 1960, namelijk de voorwerpen vergeten² of achtergelaten³ in stations, kantoren, wachtkamers en andere aanhorigheden van de voorzieningen van de spoorwegvervoerder.

Aangezien zulks niet de bedoeling lijkt van de stellers van het voorontwerp, worden ze verzocht de ontworpen bepalingen grondig te herzien opdat ze alle verschillende categorieën van de hiervoren opgesomde voorwerpen bestrijken.

Wellicht dienen in dit opzicht de regels van het nieuwe systeem te worden vastgelegd in autonome bepalingen, veel eerder dan de rechtsregeling van de vervoerovereenkomst voor spoorwegvervoer inzake de bagage van reizigers te wijzigen.

2. In het kader van het heronderzoek dat ze verzocht worden te verrichten en daar het gaat om bagage die reizigers "vergeten of achterlaten", moeten de stellers van het voorontwerp uit het oogpunt van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet eveneens kunnen wettigen om welke reden de bepalingen van het voorontwerp grondig verschillen van die van de wet van 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting. Deze wet voorziet in een bewaartermijn van zes maanden, het bijhouden van een register van de betrokken goederen dat door iedere belanghebbende kan worden ingezien en een procedure om de eigenaar of zijn rechtverkrijgenden, wanneer ze bekend zijn, op de hoogte te brengen.

Aangezien het ditmaal gaat om goederen die bij de verzending overhandigd zijn en die op de bestemming niet worden afgehaald⁴ of die in een station in bewaring gegeven zijn⁵, kan een soortgelijke opmerking worden gemaakt, wat betreft de wet van 21 februari 1983 betreffende de verkoop van sommige achtergelaten voorwerpen. Deze wet voorziet inzonderheid in een bewaartermijn van een jaar en in toezending van een aangetekende brief, gericht tot de laatste bekende woonplaats van de eigenaar, door de bewaarnemer.

3. In de memorie van toelichting staat enerzijds dat

"Wanneer een voorwerp gevonden wordt, (...) de spoorwegvervoerder de inspanning evenwel (moet) blijven leveren om na te gaan aan wie het goed toebehoort en desgevallend de persoon in kwestie te contacteren",
en anderzijds dat

"De spoorwegvervoerder (...) er over (zal) waken dat persoonlijke en persoonsgegevens die op sommige voorwerpen

² Voorwerpen die in het gemene recht "onbeheerde goederen" worden genoemd.

³ Voorwerpen die in het gemene recht "*res derelictae*" worden genoemd.

⁴ Zie de artikelen 18 en 19 van de voornoemde wet van 25 augustus 1891.

⁵ Zie artikel 21, eerste en derde lid, van de voormelde wet van 25 augustus 1891.

À la suite du nouveau système envisagé et de l'abrogation de la loi du 28 février 1860 précitée, ne sera en tout état de cause pas visée par les nouvelles dispositions en projet une autre catégorie également visée par la loi du 28 février 1860 précitée à savoir les objets oubliés² ou abandonnés³ dans les stations, les bureaux, les salles d'attente et les autres dépendances des installations du transporteur ferroviaire.

Comme telle ne semble pas être leur intention, les auteurs de l'avant-projet sont invités à revoir fondamentalement les dispositions en projet afin de couvrir l'ensemble des diverses catégories d'objets énumérés ci-avant.

Sans doute conviendrait-il à cet égard de fixer les règles du nouveau système dans des dispositions autonomes plutôt que de modifier le régime juridique du contrat de transport ferroviaire en ce qui concerne les bagages des voyageurs.

2. Dans le cadre du réexamen auquel ils sont invités à procéder et s'agissant des bagages "oubliés ou abandonnés" par les voyageurs, les auteurs de l'avant-projet doivent également pouvoir justifier, au regard des articles 10 et 11 de la Constitution, pour quelle raison les dispositions de l'avant-projet diffèrent fondamentalement de celles prévues par la loi du 30 décembre 1975 concernant les biens trouvés en dehors des propriétés privées ou mis sur la voie publique en exécution de jugements d'expulsion. Cette loi prévoit notamment un délai de conservation de six mois, la tenue d'un registre des biens concernés consultable par tout intéressé et une procédure destinée à avertir le propriétaire ou ses ayants droit lorsqu'ils sont connus.

S'agissant cette fois des biens remis à l'expédition et non réclamés à destination⁴ ou laissés en dépôt dans une station⁵, une observation similaire peut être faite, par rapport à la loi du 21 février 1983 relative à la vente de certains objets abandonnés. Cette loi prévoit notamment un délai de conservation d'un an et l'envoi d'une lettre recommandée au dernier domicile connu du propriétaire, par le dépositaire.

3. L'exposé des motifs dispose d'une part que

"Lorsqu'un objet est retrouvé (lire: trouvé), le transporteur ferroviaire doit cependant poursuivre ses efforts pour en retrouver le propriétaire et, le cas échéant, contacter la personne en question",
et d'autre part que

"Le transporteur ferroviaire veillera à ce que les données personnelles figurant sur certains objets perdus soient

² Objets qui en droit commun sont qualifiés d'"épaves".

³ Objets qui en droit commun sont qualifiés de "*res derelictae*".

⁴ Voir les articles 18 et 19 de la loi du 25 août 1891 précitée.

⁵ Voir l'article 21, alinéas 1^{er} et 3 de la loi du 25 août 1891 précitée.

terug te vinden zijn, worden verwijderd vooraleer zij ter beschikking worden gesteld van de ondernemingen van sociale inschakelingseconomie (vb. bestanden op een laptop)."

Deze verplichtingen moeten in de tekst zelf van het voorontwerp worden vermeld ⁶.

Onder voorbehoud van de algemene opmerkingen die voorafgaan, worden de volgende bijzondere opmerkingen gemaakt.

Bijzondere opmerkingen

Opschrift

Het opschrift moet worden aangepast om met de algemene opmerkingen rekening te houden. Indien dit wel de bedoeling van de stellers van het voorontwerp is, mag dit opschrift niet zo worden geredigeerd dat het de indruk zou wekken dat het alleen verloren voorwerpen betreft en niet de andere categorieën vermeld in de algemene opmerking 1.

Dispositief

Art. 2

(ontworpen artikel 21 van de wet van 25 augustus 1891)

1. Het ontworpen artikel 21, vierde lid, bepaalt inzonderheid dat

"(...) zal de eigendom overgedragen worden aan ondernemingen van sociale inschakelingseconomie, (...)"

Het gebruik van het werkwoord "overdragen" is voor kritiek vatbaar. Het begrip overdracht ⁷ van eigendom impliceert dat men te maken heeft met een afgeleide wijze van eigendomsverkrijging ⁸. De regeling van onbeheerde goederen is echter een oorspronkelijke wijze van eigendomsverkrijging ⁹. Bovendien kan men eigenlijk niet meer spreken van "overdracht", daar het gaat om goederen die bij de verzending overhandigd zijn of die op de bestemming niet worden afgehaald of in een station in bewaring worden gegeven ¹⁰.

⁶ Zie de voormelde wetten van 30 december 1975 en 21 februari 1983. H. DE PAGE en R. DEKKERS stellen bovendien het volgende: "*Une bonne législation des épaves doit donc commencer par organiser une publicité, qui avertisse les propriétaires de la découverte des biens qu'ils ont perdus, et qui leur indique le lieu où ils pourront les reprendre*" (Traité élémentaire de droit civil belge, boekdeel 6, 1942, nr. 34, blz. 31).

⁷ Of overgang, daar de twee synoniem zijn.

⁸ J. HANSENNE, Les biens, Ed. Collection Scientifique de la Faculté de Droit de Liège, 1996, nr. 205, blz. 217 en 218.

⁹ J. HANSENNE, Op. cit., nrs. 219 en 220, blz. 231 tot 233.

¹⁰ De verkrijging van een goed in het kader van de voornoemde wet van 21 februari 1983 is eveneens, althans voor deze auteur, een oorspronkelijke wijze van eigendomsverkrijging (Op. cit., nr. 264, blz. 269).

effacées avant que ces objets ne soient mis à la disposition de ces entreprises d'économie sociale d'insertion. (p. ex. les fichiers sur un ordinateur portable)."

Ces obligations doivent être mentionnées dans le texte même de l'avant-projet ⁶.

C'est sous réserve des observations générales qui précèdent que sont formulées les observations particulières qui suivent.

Observations particulières

Intitulé

L'intitulé sera adapté afin de tenir compte des observations générales. Si telle est bien l'intention des auteurs de l'avant-projet, cet intitulé ne peut être rédigé de manière telle qu'il donnerait à penser qu'il ne concerne que les objets perdus et non les autres catégories mentionnées dans l'observation générale 1.

Dispositif

Art. 2

(article 21 en projet de la loi du 25 août 1891)

1. L'article 21, alinéa 4, en projet dispose notamment que

"(...) la propriété des biens sera transférée à des entreprises d'économie sociale d'insertion, (...)"

L'usage du verbe "transférer" est critiquable. En effet, la notion de transmission ⁷ de propriété implique que l'on soit en présence d'un mode dérivé d'acquisition de la propriété ⁸. Or, le régime des épaves est un mode originaire d'acquisition de la propriété ⁹. Par ailleurs, l'on ne peut non plus parler à proprement dit de "transfert" s'agissant des biens remis à l'expédition ou non réclamés à destination ou laissés en dépôt dans une station ¹⁰.

⁶ Voir les lois du 30 décembre 1975 et 21 février 1983 précitées. En outre, selon H. De PAGE et R. DEKKERS, "Une bonne législation des épaves doit donc commencer par organiser une publicité, qui avertisse les propriétaires de la découverte des biens qu'ils ont perdus, et qui leur indique le lieu où ils pourront les reprendre" (Traité élémentaire de droit civil belge, T.6, 1942, n° 34, p. 31).

⁷ Ou de transfert, les deux mots étant synonymes.

⁸ J. HANSENNE, Les biens, Ed. Collection Scientifique de la Faculté de Droit de Liège, 1996, n° 205, pp. 217 et 218.

⁹ J. HANSENNE, Op. cit., n°s 219 et 220, pp. 231 à 233.

¹⁰ L'acquisition d'un bien dans le cadre de la loi du 21 février 1983 précitée est également, du moins pour cet auteur, un mode originaire d'acquisition de la propriété (Op. cit., n° 264, p. 269).

De formulering "zal overgedragen worden" is ook dubbelzinnig, aangezien ze de indruk kan wekken dat zodra de termijn van vijftig dagen verstreken is, de eigendom automatisch overgedragen wordt aan ondernemingen voor sociale inschakelingseconomie. Dat is echter niet zo, zoals blijkt uit de tweede zin van het ontworpen vijfde lid, die het volgende bepaalt:

"(...) De spoorwegvervoerder mag eveneens beschikken over de goederen die na het verstrijken van de termijn van 50 dagen niet het voorwerp hebben uitgemaakt van de eigendomsoverdracht bedoeld in alinea 4."

De zin is eigenlijk bedoeld om het mogelijk te maken de eigendom van de goederen genoemd in artikel 21, eerste lid, van de voornoemde wet van 25 augustus 1891 toe te wijzen aan sommige ondernemingen voor sociale inschakelingseconomie, en dit op de voorwaarden bepaald in de wet. Die toewijzing vindt pas plaats indien die ondernemingen voor deze of gene goederen kiezen.

Het voorontwerp moet gewijzigd worden om te voldoen aan de bovenstaande opmerkingen.

2. Het ontworpen artikel 21, vierde lid, tweede zin, bepaalt het volgende:

"De eventuele kosten voor deze overdracht zijn voor rekening van deze ondernemingen."

Er kan dus van worden uitgegaan dat de eigendom van de betrokken goederen zonder enige andere tegenprestatie aan ondernemingen voor sociale inschakelingseconomie toegewezen wordt, ook wat eventuele bewaringskosten betreft.

3. Het ontworpen artikel 21, vierde lid, eerste zin, *in fine*, bepaalt dat de toewijzing van de eigendom van de goederen genoemd in artikel 21, eerste lid, van de voornoemde wet van 25 augustus 1891 aan sommige ondernemingen voor sociale inschakelingseconomie geschiedt "in afwijking van artikel 2279, tweede lid ¹¹, van het Burgerlijk Wetboek".

Een soortgelijke formulering staat in artikel 4, eerste lid, van de voornoemde wet van 30 december 1975, dat het volgende bepaalt:

"In afwijking van artikel 2279, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek worden de goederen die na het verstrijken van de in artikel 2 gestelde termijnen niet door hun eigenaar of diens rechtverkrijgenden zijn opgeëist, eigendom van de gemeente".

De afdeling wetgeving kan er evenwel aan twijfelen dat het de vordering tot teruggave beperkt tot drie jaar is waarin artikel 2279, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek voorziet die bij ontstentenis van een uitdrukkelijke afwijkingbepaling *in casu* of in de gevallen geregeld in de voornoemde wet van 30 december 1975 van toepassing zou zijn geweest. Immers, de eigenaar van een verloren voorwerp kan dat voorwerp

L'expression "sera transférée" est également ambiguë dans la mesure où elle pourrait laisser penser à un transfert automatique de la propriété aux entreprises d'économie sociale d'insertion une fois écoulé le délai de cinquante jours. Or, il n'en est rien, comme le prouve la seconde phrase de l'alinéa 5 en projet qui dispose que

"(...) Le transporteur ferroviaire peut également disposer des objets qui n'ont pas fait l'objet au terme du délai de 50 jours du transfert de propriété visé à l'alinéa 4."

En réalité, la proposition entend permettre l'attribution à certaines entreprises d'économie sociale d'insertion de la propriété des biens mentionnés à l'article 21, alinéa 1^{er}, de la loi du 25 août 1891 précitée, et ce aux conditions prévues par la loi. Cette attribution ne s'opérera que par le choix que feront ces entreprises de tels ou tels biens.

L'avant-projet sera modifié afin de tenir compte des observations qui précèdent.

2. L'article 21, alinéa 4, deuxième phrase, en projet, dispose que

"Les frais éventuels de ces transferts sont à la charge de ces entreprises."

Il y a donc lieu de considérer que l'attribution de propriété des biens concernés aux entreprises d'économie sociale d'insertion se fait sans autre contrepartie, y compris pour ce qui concerne d'éventuels frais de conservation.

3. L'article 21, alinéa 4, première phrase, *in fine* en projet, dispose que l'attribution de la propriété des biens mentionnés à l'article 21, alinéa 1^{er}, de la loi du 25 août 1891 précitée à certaines entreprises d'économie sociale d'insertion se fait "par dérogation aux dispositions de l'article 2279, deuxième alinéa¹¹, du Code civil".

Une formule semblable se trouve à l'article 4, alinéa 1^{er}, de la loi du 30 décembre 1975 précitée qui dispose que

"Par dérogation aux dispositions de l'article 2279, deuxième alinéa, du Code civil, les biens non réclamés par leur propriétaire ou ses ayants droit deviennent propriété de la commune, à l'expiration des délais fixés à l'article 2".

La section de législation peut cependant douter que ce soit l'action en revendication limitée de trois ans prévue à l'article 2279, alinéa 2, du Code civil qui, en l'absence d'une dérogation expresse, aurait été d'application en l'espèce ou dans les cas réglés par la loi du 30 décembre 1975 précitée. En effet, le propriétaire d'un objet perdu peut le revendiquer pendant trente ans, conformément à l'article 2262 du Code

¹¹ In de Franse tekst schrijve men "alinéa 2" in plaats van "deuxième alinéa".

¹¹ Il y a lieu d'écrire "alinéa 2".

overeenkomstig artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek gedurende dertig jaar terugvorderen van diegene die het gevonden heeft ¹² of van iedere bezitter die weet of moet weten dat het goed verloren was ¹³ ¹⁴. Artikel 2279, tweede lid, heeft evenmin iets van doen met de betrekkingen tussen een bewaargever en een bewaarnemer.

Het zou dus beter zijn in het voorontwerp te bepalen dat na toewijzing van de goederen geen vordering van de eigenaar meer mogelijk is, noch ten aanzien van de ondernemingen voor sociale inschakelingseconomie in het geval van het ontworpen artikel 21, vierde lid, noch ten aanzien van de spoorwegvervoerder in het geval van het ontworpen artikel 21, vijfde lid.

3. Luidens de memorie van toelichting:

"(zal) (d)e spoorwegvervoerder (...) een conventie sluiten met een beperkt aantal geïnteresseerde partners, die een voldoende uitgebreid netwerk hebben om minstens regionaal alle voorwerpen uit alle terminusstations over te nemen. Deze ondernemingen zijn dan zelf verantwoordelijk voor het sorteren van de voorwerpen."

Daarnaast bepaalt het ontworpen artikel 21, vierde lid, van de voornoemde wet van 25 augustus 1891 dat elk van de ondernemingen voor sociale inschakelingseconomie een recyclageovereenkomst afsluit met de spoorwegvervoerder. In die bepaling wordt niet gezegd volgens welke procedure het beperkte aantal van die ondernemingen wordt bepaald.

Vanwege het bijzondere karakter van de in uitzicht gestelde regeling en de specifieke aard van de ondernemingen die mogelijk bij de recyclageovereenkomsten betrokken zijn, rijst de vraag of de wet niet moet voorschrijven dat de spoorwegvervoerder bij het aanwijzen van de ondernemingen doorzichtig te werk moet gaan.

¹² *In casu* de spoorwegvervoerder.

¹³ Dat geldt voor ondernemingen voor sociale inschakelingseconomie. Artikel 2279, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek is alleen van toepassing wanneer een derde het goed verkrijgt van een onderneming voor sociale inschakelingseconomie zonder te weten dat het gaat om een verloren goed.

¹⁴ H. DE PAGE en R. DEKKERS, *Op. cit.*, nr. 36, blz. 34 en nr. 38, blz. 36. H. DE PAGE en R. DEKKERS, *Traité élémentaire de droit civil belge*, deel V., tweede uitgave, Brussel, Bruylant, 1975, nr. 1076, blz. 947 e.v.; J. HANSENNE, *Op. cit.*, nr. 246, blz. 255 en nr. 254, blz. 262; VERHEYDEN-JEANMART, P. COPPENS en C. MOSTIN, *"Examen de jurisprudence (1989 tot 1998). Les biens"*, RCJB 2000, nr. 60, blz. 156 en nr. 85, blz. 189; R. DEKKERS en E. DIRIX, *Handboek burgerlijk recht, Deel II*, derde uitgave, 2005, nr. 241, blz. 102 en nr. 375, blz. 150.

civil, contre celui qui l'a trouvé ¹² ou tout possesseur sachant ou devant savoir que le bien avait été perdu ¹³ ¹⁴. L'article 2279, alinéa 2, est également étranger aux relations entre un déposant et un dépositaire.

Dans l'avant-projet mieux vaut donc prévoir, que l'attribution des biens fait obstacle à toute réclamation du propriétaire, que ce soit à l'égard des entreprises d'économie sociale d'insertion dans l'hypothèse de l'article 21, alinéa 4, en projet, ou à l'égard du transporteur ferroviaire dans l'hypothèse de l'article 21, alinéa 5, en projet.

3. Selon l'exposé des motifs:

"Le transporteur ferroviaire conclura une convention avec un nombre limité de partenaires intéressés qui disposent d'un réseau suffisamment étendu pour prendre en charge tous les objets trouvés au moins au niveau régional. Ces entreprises seront elles-mêmes responsables du tri des objets."

Par ailleurs, l'article 21, alinéa 4, en projet, de la loi du 25 août 1891 précitée prévoit que les entreprises d'économie sociale d'insertion concluront chacune une convention de recyclage avec le transporteur ferroviaire. Cette disposition ne précise pas selon quelle procédure le nombre limité de ces entreprises sera déterminé.

S'agissant du caractère particulier du mécanisme envisagé et de la nature spécifique des entreprises potentiellement concernées par les conventions de recyclage, la question se pose s'il ne conviendrait pas d'imposer dans la loi le respect par le transporteur ferroviaire d'un mode de désignation transparente.

¹² En l'espèce, le transporteur ferroviaire.

¹³ Tel est le cas des entreprises d'économie sociale d'insertion. L'article 2279, alinéa 2, du Code civil ne s'appliquera que dans l'hypothèse où un tiers acquiert le bien d'une entreprise d'économie sociale d'insertion en ignorant que ce bien a été perdu.

¹⁴ H. DE PAGE et R. DEKKERS, *Op. cit.*, n° 36, p. 34 et n° 38, p. 36. H. DE PAGE et R. DEKKERS, *Traité élémentaire de droit civil belge*, T. V, éd. 2, Bruxelles, Bruylant, 1975, n° 1076, p. 947 et s.; J. HANSENNE, *Op. cit.*, n° 246, p. 255 et n° 254, p. 262; VERHEYDEN-JEANMART, P. COPPENS et C. MOSTIN, *"Examen de jurisprudence (1989 à 1998). Les biens"*, R.C.J.B. 2000, n° 60, p. 156 et n° 85, p. 189.; R. DEKKERS en E. DIRIX, *Handboek burgerlijk recht, Deel II*, éd. 3, 2005, n° 241, p. 102 et n° 375, p. 150.

De kamer was samengesteld uit

De heren

PH. HANSE, kamervoorzitter,

P. LIÉNARDY,
J. JAUMOTTE, staatsraden,

Mevrouw

C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. Lefebvre, eerste auditeur.

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

De griffier,

De voorzitter,

C. GIGOT

PH. HANSE

La chambre était composée de

Messieurs

PH. HANSE, président de chambre,

P. LIÉNARDY,
J. JAUMOTTE, conseillers d'État

Madame

C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. A. Lefebvre, premier auditeur.

Le greffier,

Le président,

C. GIGOT

PH. HANSE

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de Eerste Minister, van de Minister van Overheidsbedrijven, van de Minister van Maatschappelijke Integratie, van de Minister voor Vereenvoudigen en van de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De Eerste Minister, de Minister van Overheidsbedrijven, de Minister van Maatschappelijke Integratie, de Minister voor Vereenvoudigen en de Staatssecretaris voor Mobiliteit, zijn gelast het ontwerp van deze wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze Naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder spoorwegvervoerder: iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die gebruik maakt van het Belgische spoorwegnet voor het verlenen van vervoerdiensten voor reizigers en/of goederenvervoer met reizigerstreinen.

Art. 3

In artikel 21 van de wet van 25 augustus 1891 houdende de herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst (Wetboek van koophandel – BOEK I – TITEL VII*bis*. Vervoersovereenkomst), zoals gewijzigd door de wet van 21 maart 1991, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du Premier Ministre, du Ministre des Entreprises publiques, du Ministre de l'Intégration sociale, du Ministre pour la Simplification et du Secrétaire d'État à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le Premier Ministre, le Ministre des Entreprises publiques, le Ministre de l'Intégration sociale, le Ministre pour la Simplification et le Secrétaire d'État à la Mobilité, sont chargés de soumettre en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont le texte suit et de la déposer auprès de la Chambre des représentants:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par transporteur ferroviaire: toute entreprise à statut privé ou public qui utilise le réseau des chemins de fer belges pour la fourniture de prestations de services de transport de passagers et/ou transport de marchandises par des trains de voyageurs.

Art. 3

Dans l'article 21 de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport (Code de commerce - LIVRE I - TITRE VII*bis*. Du contrat de transport), tel que modifiée par la loi du 21 mars 1991, sont apportées les modifications suivantes:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

“De spoorwegvervoerder is gehouden in elk station waar hij een verkooppunt uitbaat een lokaal met afhaalpunt te hebben waarin de bagage en goederen die na de aankomst van de trein niet worden afgehaald, en de bagage en goederen die reizigers verlangen in bewaring te geven, veilig wordt geborgen gedurende de door de reglementen bepaalde maximale termijnen.”;

2° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

“Elke spoorwegvervoerder die geen verkooppunten uitbaat, voorziet in een lokaal met afhaalpunt in minstens één Belgisch station.”;

3° het vroegere vierde lid, dat het vijfde lid wordt, wordt vervangen als volgt:

“De spoorwegvervoerder levert redelijke inspanningen om de rechtmatige eigenaar van die voorwerpen te identificeren en te informeren voor het verstrijken van de door de reglementen bepaalde termijn.”;

4° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Als de bewaargever of degene die bagage en goederen heeft laten vervoeren, verzuimt die voorwerpen binnen de door de reglementen bepaalde maximale termijn terug te vorderen en de spoorwegvervoerder heeft deze personen niet kunnen identificeren en informeren, past de spoorwegvervoerder de procedure toe voorzien in de wet van ... betreffende de verplichte bewaring door een spoorwegvervoerder van verloren, achtergelaten of niet afgehaalde bagage en goederen.”

Art. 4

Volgende bagage en goederen dienen te worden ondergebracht in een lokaal zoals bepaald in artikel 21, eerste lid, van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst (Wetboek van Koophandel – BOEK I – TITEL VII*bis*. Vervoerovereenkomst):

1° in een spoorwegvoertuig na de aankomst van de trein in het eindstation vergeten of achtergelaten bagage en goederen;

2° in de stations, de kantoren, de wachtzalen en de andere aanhorigheden van dezelfde exploitatie vergeten of achtergelaten bagage en goederen;

1° l'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit:

“Dans chaque gare où il exploite un point de vente, le transporteur ferroviaire est tenu d'avoir un local avec réception où sont placés en sûreté pendant les délais maximaux fixés dans les règlements, les bagages et marchandises non réclamés après l'arrivée du train et ceux que les voyageurs demandent à laisser en dépôt.”;

2° entre l'alinéa 1^{er} et l'alinéa deux, un alinéa est ajouté en ces termes:

“Chaque transporteur ferroviaire qui n'exploite pas de point de vente, fournit un local pour la réception au minimum dans une gare belge.”;

3° l'ancien alinéa quatre, qui devient alinéa cinq, est remplacé comme suit:

“Le transporteur ferroviaire déploie des efforts raisonnables pour identifier et informer le propriétaire légitime de ces objets avant la fin du délai fixé dans les règlements.”;

4° l'article est complété par un alinéa en ces termes:

“Si le déposant ou celui qui a fait transporter les bagage et les marchandises ne réclame pas les objets durant la période maximale prévue par les règlements et si le transporteur ferroviaire n'a pu identifier cette personne et l'informer, le transporteur ferroviaire applique la procédure prévue par la loi du ... relative à la conservation obligatoire par un transporteur ferroviaire de bagages et marchandises perdus, abandonnés ou non réclamés.”

Art. 4

Les bagages et marchandises suivants doivent être conservés dans un local tel que défini par l'article 21, premier alinéa, de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport (Code de commerce – LIVRE I – TITRE VII*bis*. Du contrat de transport):

1° bagages et marchandises oubliés ou abandonnés dans un wagon ferroviaire après l'arrivée du train en gare de destination finale;

2° bagages et marchandises oubliés ou abandonnés dans les gares, les bureaux, les salles d'attente et les dépendances des mêmes exploitations;

3° bagage en goederen zoals bedoeld in artikel 21, laatste lid, van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst (Wetboek van Koophandel – BOEK I – TITEL VII*bis*. Vervoerovereenkomst).

Art. 5

De spoorwegvervoerder is aansprakelijk voor de bagage en goederen bepaald in artikel 4 overeenkomstig de bepalingen van de bewaargeving uit noodzaak.

Art. 6

De spoorwegvervoerder bewaart de bagage en goederen bedoeld in artikel 4, 1° en 2° gedurende een termijn van 50 dagen.

De spoorwegvervoerder levert tijdens deze termijn redelijke inspanningen om de rechtmatige eigenaar ervan te identificeren en te informeren.

Art. 7

De eigendom van de bagage en goederen, bedoeld in artikel 4, 1° en 2°, die niet binnen een termijn van 50 dagen vanaf de datum van inbezitneming, bedoeld in artikel 9, worden teruggevorderd en de eigendom van de bagage en goederen, bedoeld in artikel 4, 3°, wordt toegewezen aan ondernemingen, geselecteerd op basis van een selectieprocedure zonder discriminatie met publicatie van de oproep in het *Belgisch Staatsblad*.

Elke spoorwegvervoerder sluit met elke onderneming op die manier geselecteerd, een recyclageovereenkomst af.

Art. 8

De spoorwegvervoerder die onderworpen is aan de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten respecteert in voorkomend geval de bepalingen van laatstgenoemde wet bij de toewijzing bedoeld in artikel 7.

Art. 9

Elke spoorwegvervoerder houdt een register bij van de bagage en goederen bedoeld in artikel 4. In dit register worden de datum en plaats van de inbezitneming

3° bagages et marchandises visés à l'article 21, dernier alinéa, de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport (Code de commerce – LIVRE I – TITRE VII*bis*. Du contrat de transport).

Art. 5

Le transporteur ferroviaire est responsable des bagages et marchandises visés à l'article 4, conformément aux dispositions concernant la mise en dépôt par nécessité.

Art. 6

Le transporteur ferroviaire conserve les bagages et marchandises visés à l'article 4, 1° et 2° durant une période de 50 jours.

Le transporteur ferroviaire déploie des efforts raisonnables pour identifier et informer durant ce délai le propriétaire de droit.

Art. 7

La propriété des bagages et marchandises visés à l'article 4, 1° et 2°, qui ne sont pas réclamés dans le délai de 50 jours à dater de la date de prise en charge telle que visée à l'article 9 ainsi que la propriété des bagages et marchandises visées à l'article 4, 3°, est attribuée à des entreprises sélectionnées sur base d'un processus de sélection exempt de discrimination comprenant la publication de l'appel à candidature au *Moniteur belge*.

Chaque transporteur ferroviaire conclut avec chacune des entreprises ainsi sélectionnées une convention de recyclage.

Art. 8

Le transporteur ferroviaire qui est soumis à la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains travaux de fournitures et de services respecte le cas échéant les dispositions de cette loi lors de l'attribution visée à l'article 7.

Art. 9

Chaque transporteur ferroviaire tient un registre des bagages et marchandises visés à l'article 4. Dans ce registre figurent la date et le lieu de prise en charge de

van het voorwerp door de spoorwegvervoerder vermeld alsook, in voorkomend geval, de aanduiding dat het werd afgehaald of toegewezen overeenkomstig artikel 7. Elke geïnteresseerde kan het register raadplegen in elk lokaal met afhaalpunt zoals bepaald in artikel 21, eerste lid, van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst (Wetboek van Koophandel – BOEK I – TITEL VII*bis*. Vervoerovereenkomst) en kan er op zijn vraag uittreksels uit bekomen met aanduiding van de vermeldingen betreffende de bagage en goederen die hem hebben toebehoord.

Art. 10

De spoorwegvervoerder staat in voor het verwijderen van eventuele persoonlijke gegevens, voor de toewijzing van of de beschikking over een voorwerp.

Art. 11

De eventuele kosten van de toewijzing van eigendom zijn voor rekening van de ondernemingen bedoeld in artikel 7.

Art. 12

In afwijking van artikel 7 beschikt de spoorwegvervoerder over de bagage en goederen die aan snel bederf onderhevig zijn of schadelijk zijn voor de openbare hygiëne, gezondheid of veiligheid.

De spoorwegvervoerder beschikt eveneens over de bagage en goederen die niet het voorwerp hebben kunnen uitmaken van de toewijzing van eigendom bedoeld in artikel 7.

Art. 13

De toewijzing van eigendom van de bagage en goederen zoals bepaald in artikel 7 en de beschikking over de bagage en goederen zoals bepaald in artikel 12 verhindert elke vordering van de eigenaar.

Art. 14

De wet van 28 februari 1860 waarbij de bepalingen van het decreet van 13 augustus 1810 van toepassing worden verklaard op de voorwerpen die zijn achtergelaten in de spoorwegstations of die niet binnen een bepaalde termijn zijn opgeëist, wordt opgeheven.

l'objet par le transporteur ferroviaire ainsi que, le cas échéant, l'indication que celui-ci a été enlevé ou attribué au terme de la période conformément à l'article 7. Toute personne intéressée peut consulter ce registre dans chaque local de retrait tel que défini par la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport (Code de commerce - LIVRE I - TITRE VII*bis*) du contrat de transport) et en obtenir à sa demande des extraits avec l'indication des mentions relatives aux bagages et aux marchandises qui lui ont appartenu.

Art. 10

Le transporteur veille à ce que les éventuelles données à caractère personnel soient effacées avant l'attribution ou le transfert d'un objet.

Art. 11

Les frais éventuels de l'attribution de propriété sont à la charge des entreprises visées à l'article 7.

Art. 12

Par dérogation à l'article 7, le transporteur ferroviaire dispose des biens susceptibles d'une détérioration rapide ou préjudiciables à l'hygiène, à la santé ou à la sécurité publiques.

Le transporteur ferroviaire dispose également des bagages et marchandises qui n'ont pas pu faire l'objet de l'attribution de propriété visé à l'article 7.

Art. 13

L'attribution de propriété des bagages et des marchandises visés à l'article 7 et la disposition relative aux bagages et aux marchandises tels que visés à l'article 12 fait obstacle à toute réclamation du propriétaire.

Art. 14

La loi du 28 février 1860 rendant les dispositions du décret du 13 août 1810 applicables aux objets oubliés dans les stations de chemin de fer ou non réclamés dans un délai déterminé est abrogée.

Art. 15

Artikel 33 van de wet van 25 augustus 1891 houdende de herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst (Wetboek van koophandel – BOEK I – TITEL VII*bis*. Vervoersovereenkomst), zoals gewijzigd door de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, wordt opgeheven.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse 20 september 2009.

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De minister van Overheidsbedrijven,

Steven VANACKERE

De minister van Maatschappelijke Integratie,

Laurette ONKELINX

De minister voor Vereenvoudigen,

Vincent VAN QUICKENBORNE

De staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister,

Etienne SCHOUPPE

Art. 15

L'article 33 de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport (Code de commerce – LIVRE I – TITRE VII*bis*. Du contrat de transport), tel que modifiée par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, est abrogé.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse le 20 septembre 2009.

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le ministre des Entreprises,

Steven VANACKERE

Le ministre de l'Intégration sociale,

Laurette ONKELINX

Le ministre pour la Simplification,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Le secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre,

Etienne SCHOUPPE

BIJLAGE

ANNEXE

BASISTEKST

La loi du 28 février 1860 rendant les dispositions du décret du 13 août 1810 applicables aux objets oubliés dans les stations de chemin de fer ou non réclamés dans un délai déterminé

Art. 1

Les dispositions du décret du 15 août 1810 sont rendues applicables aux ballots, caisses, malles, paquets et autres objets qui ont été confiés, pour être transportés dans l'intérieur du royaume, aux exploitations des chemins de fer de l'État et des sociétés ou des particuliers concessionnaires, lorsqu'ils n'auront point été réclamés dans les six mois de l'arrivée au lieu de destination, ainsi qu'aux objets oubliés ou abandonnés dans les stations, les bureaux, les voitures, les salles d'attente et les autres dépendances des mêmes exploitations.

Art. 2

La première déclaration à produire par les exploitants, en exécution de l'art. 2 dudit décret, comprendra tous les objets qui n'ont point été réclamés depuis plus de six mois antérieurement à cette déclaration, quelle que soit l'époque à laquelle remonte leur arrivée à destination ou leur abandon.

De wet van 25 augustus 1891 houdende de herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst (Wetboek van koophandel – BOEK I – TITEL VII bis. Vervoersovereenkomst), zoals gewijzigd door de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

Art. 21

De spoorwegvervoerder is gehouden in elk station een lokaal te hebben waarin de bagage die na de aankomst van de trein niet wordt afgehaald, en de bagage die de reizigers verlangen in bewaring te geven, veilig wordt geborgen.

TEKST AANGEPAST AAN HET ONTWERP

Art. 1

[...]

Art. 2

[...]

De wet van 25 augustus 1891 houdende de herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst (Wetboek van koophandel – BOEK I – TITEL VII bis. Vervoersovereenkomst), zoals gewijzigd door de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

Art. 21

De spoorwegvervoerder is gehouden in elk station waar hij een verkooppunt uitbaat een lokaal met afhaalpunt te hebben waarin de bagage en goederen die na de aankomst van de trein niet worden afgehaald, en de bagage en goederen die reizigers verlangen in bewaring te geven, veilig wordt geborgen gedurende de door de reglementen bepaalde maximale termijnen.

Elke spoorwegvervoerder die geen verkooppunten uitbaat, voorziet in een lokaal met afhaalpunt in minstens één Belgisch station.

TEXTE DE BASE

La loi du 28 février 1860 rendant les dispositions du décret du 13 août 1810 applicables aux objets oubliés dans les stations de chemin de fer ou non réclamés dans un délai déterminé

Art. 1

Les dispositions du décret du 15 août 1810 sont rendues applicables aux ballots, caisses, malles, paquets et autres objets qui ont été confiés, pour être transportés dans l'intérieur du royaume, aux exploitations des chemins de fer de l'État et des sociétés ou des particuliers concessionnaires, lorsqu'ils n'auront point été réclamés dans les six mois de l'arrivée au lieu de destination, ainsi qu'aux objets oubliés ou abandonnés dans les stations, les bureaux, les voitures, les salles d'attente et les autres dépendances des mêmes exploitations.

Art. 2

La première déclaration à produire par les exploitants, en exécution de l'art. 2 dudit décret, comprendra tous les objets qui n'ont point été réclamés depuis plus de six mois antérieurement à cette déclaration, quelle que soit l'époque à laquelle remonte leur arrivée à destination ou leur abandon.

La loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport (Code de commerce – LIVRE I – TITRE VII *bis*. Du contrat de transport), tel que modifiée par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

Art. 21

Dans chaque station, (le transporteur ferroviaire) est obligée d'avoir un local où sont placés en sûreté les bagages non réclamés après l'arrivée du train et ceux que les voyageurs demandent à laisser en dépôt.

TEXTE DE BASE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI

Art. 1

[...]

Art. 2

[...]

La loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport (Code de commerce – LIVRE I – TITRE VII *bis*. Du contrat de transport), tel que modifiée par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

Art. 21

Dans chaque gare où il exploite un point de vente, le transporteur ferroviaire est tenu d'avoir un local avec réception où sont placés en sûreté pendant les délais maximaux fixés dans les règlements, les bagages et marchandises non réclamés après l'arrivée du train et ceux que les voyageurs demandent à laisser en dépôt.

Chaque transporteur ferroviaire qui n'exploite pas de point de vente, fournit un local pour la réception au minimum dans une gare belge.

De aansprakelijkheid van de spoorwegvervoerder is beperkt tot de verplichtingen van de bewaarnemer.

De bewaargever ontvangt een bewijs waarop de aard, het getal, en indien hij het verlangt, het totale gewicht van zijn colli's worden vermeld.

Indien hij verzuimt die voorwerpen binnen de door de reglementen bepaalde tijd op te vorderen, kan de spoorwegvervoerder ze doen verkopen overeenkomstig artikel 8, of ze aan de domeinen afgeven overeenkomstig de ter zake geldende wetten.

Art. 33

Goederen die aan spoedig bederf onderhevig zijn, kunnen na verloop van de voor de afhaling bepaalde termijn worden verkocht, zelfs uit de hand, nadat daarvan bericht is gezonden aan de geadresseerde, en zonder andere formaliteiten dan de voorafgaande vaststelling van de staat waarin zij zich bevinden, door een officier van gerechtelijke politie.

De uitslag van de verkoop wordt ter kennis gebracht van de afzender en de geadresseerde.

In alle andere gevallen kan de spoorwegvervoerder, wanneer de geadresseerde de goederen niet in ontvangst neemt binnen de door de reglementen bepaalde tijd, ze doen verkopen overeenkomstig artikel 8, of ze aan de domeinen afgeven overeenkomstig de ter zake geldende wetten.

De aansprakelijkheid van de spoorwegvervoerder is beperkt tot de verplichtingen van de bewaarnemer.

De bewaargever ontvangt een bewijs waarop de aard, het getal, en indien hij het verlangt, het totale gewicht van zijn colli's worden vermeld.

De spoorwegvervoerder levert redelijke inspanningen om de rechtmatige eigenaar van die voorwerpen te identificeren en te informeren voor het verstrijken van de door de reglementen bepaalde termijn.

Als de bewaargever of degene die bagage en goederen heeft laten vervoeren, verzuimt die voorwerpen binnen de door de reglementen bepaalde maximale termijn terug te vorderen en de spoorwegvervoerder heeft deze personen niet kunnen identificeren en informeren, past de spoorwegvervoerder de procedure toe voorzien in de wet van ... betreffende de verplichte bewaring door een spoorwegvervoerder van verloren, achtergelaten of niet afgehaalde bagage en goederen.

Art. 33

[...]

La responsabilité (du transporteur ferroviaire) est limitée aux obligations du dépositaire.

Le déposant reçoit un bulletin constatant la nature, le nombre et, s'il le désire, le poids total de ces colis.

Faute, par lui, de les réclamer dans le délai fixé par les règlements, (le transporteur ferroviaire) est autorisée à provoquer la vente de ces objets, conformément à l'article 8, ou à les remettre au domaine, en exécution des lois en vigueur.

Art. 33

Les marchandises susceptibles d'une prompte détérioration peuvent, après l'expiration du délai fixé pour l'enlèvement, être vendues même de la main à la main, après avis donné au destinataire, et sans autre formalité que la constatation préalable de leur état par un officier de police judiciaire.

Le résultat de la vente est annoncé à l'expéditeur et au destinataire.

Dans tous les autres cas, si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises dans le délai fixé par les règlements, (le transporteur ferroviaire) est autorisée à provoquer la vente des marchandises, conformément à l'article 8, ou à les remettre au domaine, en exécution des lois en vigueur.

La responsabilité (du transporteur ferroviaire) est limitée aux obligations du dépositaire.

Le déposant reçoit un bulletin constatant la nature, le nombre et, s'il le désire, le poids total de ces colis.

Le transporteur ferroviaire déploie des efforts raisonnables pour identifier et informer le propriétaire légitime de ces objets avant la fin du délai fixé dans les règlements.

Si le déposant ou celui qui a fait transporter les bagage et les marchandises ne réclame pas les objets durant la période maximale prévue par les règlements et si le transporteur ferroviaire n'a pu identifier cette personne et l'informer, le transporteur ferroviaire applique la procédure prévue par la loi du ... relative à la conservation obligatoire par un transporteur ferroviaire de bagages et marchandises perdus, abandonnés ou non réclamés.

Art. 33

[...]