ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 20 août 1985, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal

"1° instituant une lettre de mer pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte;

2° modifiant les arrêtés royaux du 29 novembre 1966 relatif à la forme et la teneur de la lettre de mer et du 24 juillet 1972 relatif aux lettres de mer pour les bâtiments, autres que les bâtiments de plaisance, destinés à des opérations non lucratives",

a donné le 25 septembre 1985 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, de 20e augustus 1985 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende

1° instelling van een zeebrief voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen;

2° wijziging van de koninklijke besluiten van 29 november 1966 betreffende de vorm en de inhoud van de zeebrief en van 24 juli 1972 betreffende de zeebrieven voor vaartuigen andere dan de pleziervaartuigen, bestemd tot niet-winstgevende verrichtingen",

heeft de 25e september 1985 het volgend advies gegeven :

OBSERVATIONS GENERALES.

A. Le projet d'arrêté a pour premier et principal objet -comme l'indique la première partie de l'intitulé -d'"institu(er) une lettre de mer pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte".

A titre préalable, il est nécessaire de relever que la terminologie des lois et arrêtés relatifs à la navigation n'est pas uniforme. C'est ainsi que les termes "navire" et "bateau" n'ont pas exactement le même sens dans tous les textes où ils sont employés. Et c'est pourquoi on trouve dans ces textes des dispositions qui donnent une définition des termes indiqués en précisant pour l'application de quelle loi la définition vaut : on peut, par exemple citer, pour la définition du terme "navire", l'article ler du livre II du Code de commerce et pour la définition du terme "bateau", l'article 271 de ce même livre II. Comme le Conseil d'Etat l'a observé dans son avis L. 8300 du 9 avril 1963 sur le projet devenu la loi du 2 avril 1965 relative à la nationalité des navires de mer et à l'immatriculation des navires de mer et des bateaux d'intérieur (1), il y a notamment l'article ler, 1°, de la loi du ler avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure qui donne, du terme "bateau", une définition différente de celle de l'article 271 du livre II du Code de commerce.

.../...

(1) Doc. parl. Sénat, session 1963-1964, n° 336, page 24.

Comme il ressort expressément de l'intitulé et des articles 1er et 2, l'arrêté en projet doit s'appliquer aux "navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte".

En ce qui concerne les bâtiments visés, il faut distinguer deux cas.

I. Le premier cas est celui où les bâtiments visés ont tous les caractères énoncés à l'article 1er du livre II du Code de commerce et notamment celui d'avoir au moins 25 tonneaux de jauge : ils sont alors des "navires" au sens dudit article 1er. S'ils sont des navires de nationalité belge, ils doivent être immatriculés conformément à l'article 3 du même livre II. En outre, aux termes de l'article 1er, § 1er, de la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer, ils doivent être munis d'une lettre de mer. La loi citée détermine les règles qui leur sont applicables en cette matière.

Dans le cas où les bâtiments visés par les dispositions du projet sont des navires au sens de l'article 1er du livre II, ces dispositions sont sans objet juridique, dans la mesure où elles reproduisent les dispositions de la loi, avec lesquelles elles font double emploi. Par ailleurs, elles sont dépourvues de fondement légal, dans la mesure où elles dérogent à cette loi ou tendent à la modifier partiellement, notamment en la complétant pour les bâtiments visés.

L'article 2, § 1er, l'article 4, l'article 5, l'article 6, l'article 7, l'article 8, l'article 12, l'article 13 du projet reproduisent respectivement l'article 2, l'article 3, l'article 4, l'article 5, l'article 6, l'article 7, l'article 13 et l'article 14 de la loi du 13 avril 1965. Mais de la comparaison des textes, il apparaît que

si, pour une part, les dispositions du projet reproduisent les dispositions de la loi soit mot à mot, soit en d'autres termes mais sans changer leur substance, pour une autre part, les dispositions du projet ne reproduisent les dispositions de la loi que sous réserve de modifications, parfois importantes. En outre, le projet comprend des dispositions qui ne correspondent à aucune disposition de la loi.

Aux termes de l'article 3 du projet, "Pour pouvoir être munis d'une lettre de mer, les bâtiments doivent appartenir pour plus de la moitié en pleine ou en nue-propriété : 1° à des personnes physiques ayant la nationalité belge (et) ayant leur domicile en Belgique ou 2° à des personnes morales ayant leur principal établissement ou leur siège en Belgique". Semblable disposition ne se trouve pas dans la loi du 13 avril 1965.

L'article 4, 3°, de la loi impose que la lettre de mer mentionne la jauge brute et la jauge nette du bâtiment. Au contraire, l'article 5 du projet ne prescrit pas ces indications. Dès lors, il méconnaît la loi. En effet, l'article 4, alinéa 2, de la loi, aux termes duquel "Le Roi détermine, pour le surplus, la teneur et la forme des lettres de mer", habilite le Roi à prescrire dans la lettre de mer des mentions supplémentaires, mais non à y supprimer des mentions exigées par la loi.

Compte tenu de l'article 3 du projet, l'article 6 de celui-ci ne reproduit pas, en ce qui concerne le refus ou le retrait de la lettre de mer, l'article 5, § 1er, 2°, de la loi.

.../...

En ce qui concerne la détermination des cas où la lettre de mer cesse d'être valable, l'article 7 du projet ne concorde pas avec l'article 6 de la loi.

A la différence de la loi, le projet oblige, par son article 10, à établir une liste de personnes à bord pour chaque voyage.

Encore à la différence de la loi (article 12), le projet ne contient pas de disposition portant que les bâtiments "doivent être munis d'un rôle d'équipage".

En conclusion, la brève analyse du projet qui a été faite confirme que dans le cas où les bâtiments visés par le projet sont des navires au sens de l'article 1er du livre II du Code de commerce, les dispositions du projet se bornent, pour partie, à reproduire des dispositions de la loi du 13 avril 1965 et sont dès lors dépourvues d'objet juridique. Dans la mesure où, au contraire, les dispositions du projet établissent des règles qui, sous une forme ou sous une autre, dérogent à la loi du 13 avril 1965, elles ne trouvent pas de fondement dans l'article 4 de cette loi (1) et ne sont dès lors pas compatibles avec celle-ci.

II. Le second cas à prendre en considération est celui où les bâtiments visés par le projet n'auraient pas tous les caractères énoncés à l'article 1er du livre II du Code de commerce et où spécialement ces bâtiments auraient moins de 25 tonneaux de jauge. Ils seraient alors assimilés à des "bateaux" en vertu de l'article 271, alinéa 2, du livre II du Code de commerce.

L'article 10 de la loi du 13 avril 1965 vise les dits bâtiments ainsi assimilés aux bateaux. En son alinéa 2, il habilite le Ministre à imposer l'obligation d'être

---

.../...

(1) Lequel article est la disposition visée au préambule

munis d'une lettre de mer, notamment aux "bâtiments assimilés aux bateaux de navigation intérieure en vertu du dernier alinéa de l'article 271 du livre II du Code de commerce et qui ont été immatriculés conformément aux prescriptions de l'article 272bis du même Code".

Il ressort des termes de l'article 10 que cet article confère au Ministre le seul pouvoir d'imposer aux bâtiments visés l'obligation d'être munis d'une lettre de mer, et non le pouvoir d'établir, pour cette lettre de mer, des règles spéciales dérogeant à celles qui sont déterminées par la loi. C'est ce que confirme la comparaison de l'article 10 avec l'article 4, alinéa 2, l'article 11 et l'article 21 de la loi (1).

En conclusion, tant en ce qui concerne les "bâtiments assimilés aux bateaux" qu'en ce qui concerne les "navires", les dispositions du projet manquent de fondement légal, dans toute la mesure où elles dérogent à la loi du 13 avril 1965. L'objectif, parfaitement compréhensible, du Gouvernement est d'établir des règles plus souples pour les bâtiments visés par le projet parce qu'ils n'effectuent que des trajets limités à proximité de la côte. Il ressort de l'ensemble des observations développées ci-dessus que cet objectif ne peut être atteint sans une intervention du législateur.

+

.../...

---

(1) A titre complémentaire, on observera que l'article 21 de la loi ne peut constituer le fondement du projet. En effet, aux termes de cet article, "Le Roi fixera les conditions dans lesquelles des lettres de mer seront délivrées pour les bâtiments de plaisance et ceux destinés à des opérations non lucratives en mer ou dans les eaux maritimes". Or les bâtiments visés par le projet ne sont pas des bâtiments de plaisance et ils sont destinés à des opérations lucratives.

B. Pour les bâtiments visés par le projet, une disposition énoncée à l'article 2, § 2 - et répétée à l'article 9 - soumet la délivrance d'une lettre de mer à une redevance de 2.500 francs.

Pour les bâtiments soumis à l'arrêté royal du 29 novembre 1966, la disposition modificative contenue dans l'article 16 du projet insère dans l'article 4 dudit arrêté royal, un paragraphe 2 soumettant la délivrance d'une lettre de mer à une redevance de 2.500 francs.

Pour les bâtiments, autres que les bâtiments de plaisance, destinés à des opérations non lucratives, et soumis à l'arrêté royal du 24 juillet 1972, la disposition modificative contenue dans l'article 17 du projet insère dans l'article 4 dudit arrêté, un paragraphe 2 soumettant la délivrance d'une lettre de mer à une redevance de 2.500 francs.

Il découle des articles 110 et 113 de la Constitution qu'une redevance ne peut être établie au profit de l'Etat qu'en vertu d'une loi. Aucune disposition de la loi du 13 avril 1965 ni d'une autre loi ne soumet ni n'habilite le Roi à soumettre la délivrance d'une lettre de mer à une redevance (1). Pour atteindre le second objectif poursuivi par le projet, qui est d'imposer une telle redevance, une intervention du législateur serait également nécessaire.

+

C. Subsidiairement l'intervention du législateur devrait être l'occasion d'éliminer les discordances de présentation et de terminologie qu'il y a, d'une part, entre l'article 10 de la loi du 13 avril 1965 et le texte français de l'article 271 du livre II du Code de commerce et, d'autre part, entre le texte français et le texte néerlandais du même article 271.

.../...

---

(1) L'article 8, 18° du Code des droits de timbre assujettit

L'article 10 de la loi du 13 avril 1965 porte que "Le ministre ou son délégué peut délivrer des lettres de mer pour les bâtiments assimilés aux bateaux de navigation intérieure en vertu du dernier alinéa de l'article 271 du livre II du Code de commerce...". Or, dans le texte français, en son alinéa 2, comme en son alinéa 1er, l'article 271 emploie simplement le terme "bateau" : "Sont assimilés aux bateaux pour l'application de la présente loi ...". Au contraire, dans le texte néerlandais, en son alinéa 2, comme en son alinéa 1er, l'article 271 emploie le terme "binnenschip" : "Met het oog op de toepassing van deze wet worden met de binnenschepen gelijkgesteld...".

En revanche à l'article 272bis, inséré par la loi du 2 avril 1965, on trouve, dans le texte néerlandais, le terme "binnenschip" et, dans le texte français, le terme équivalent "bateau d'intérieur".

Il se recommanderait d'éliminer dans les textes cités, les discordances qui y ont été relevées.

ALGEMENE OPMERKINGEN.

A. Zoals het eerste deel van het opschrift aangeeft, is het eerste en voornaamste doel van het ontworpen besluit het "instell(en) van een zeebrief voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen".

Vooraf moet erop worden gewezen dat de terminologie van de wetten en besluiten met betrekking tot scheepvaart niet eenvormig is. Zo hebben de termen "zeeschip" en "binnenschip" niet precies dezelfde betekenis in alle teksten waarin ze worden gebruikt. Daarom treft men in die teksten bepalingen aan die een definitie van de opgegeven termen brengen en daarbij preciseren voor de toepassing van welke wet die definitie geldt : bij wijze van voorbeeld kan wat de definitie van de term "zeeschip" betreft, artikel 1 van boek II van het Wetboek van Koophandel worden aangehaald en wat de definitie van de term "binnenschip" betreft, artikel 271 van datzelfde boek II. Zoals de Raad van State opgemerkt heeft in zijn advies L. 8.300 van 9 april 1963 over het ontwerp dat later de wet is geworden van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen (1),

.../...

---

(1) Gedr. St. Kamer, zitt. 1963-1964, nr. 336, blz. 24.

geeft onder meer artikel 1, 1°, van de wet van 1 april 1936 op de arbeidsovereenkomst wegens dienst op binnenschepen, een andere definitie van de term "binnenschip" dan artikel 271 van boek II van het Wetboek van Koophandel.

Zoals uitdrukkelijk uit het opschrift en uit de artikelen 1 en 2 blijkt, moet het ontworpen besluit toepassing vinden op de "passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen".

Wat de bedoelde vaartuigen betreft, moeten twee gevallen worden onderscheiden.

I. Het eerste geval is dat waarin de bedoelde vaartuigen alle kenmerken vertonen die opgesomd zijn in artikel 1 van boek II van het Wetboek van Koophandel en dus bepaaldelijk ook het kenmerk dat ze ten minste 25 ton meten : in dat geval zijn het "zeeschepen" in de zin van het genoemde artikel 1. Als het zeeschepen van Belgische nationaliteit zijn, dienen zij overeenkomstig artikel 3 van hetzelfde boek II te boek te worden gesteld. Bovendien moeten zij naar luid van artikel 1, § 1, van de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven, voorzien zijn van een zeebrief. De aangehaalde wet bepaalt welke voorschriften in dezen op die zeeschepen toepasselijk zijn.

.../...

Als de door de bepalingen van het ontwerp bedoelde vaartuigen, zeeschepen zijn in de zin van artikel 1 van boek II, dan hebben deze bepalingen juridisch gezien geen onderwerp in de mate dat zij de bepalingen van de wet overnemen, waarmede zij dupleren. Bovendien missen zij rechtsgrond in zoverre zij van die wet afwijken of haar gedeeltelijk beogen te wijzigen, bepaaldelijk door haar aan te vullen ten aanzien van de bedoelde vaartuigen.

Artikel 2, § 1, artikel 4, artikel 5, artikel 6, artikel 7, artikel 8, artikel 12, artikel 13 van het ontwerp nemen respectievelijk artikel 2, artikel 3, artikel 4, artikel 5, artikel 6, artikel 7, artikel 13 en artikel 14 van de wet van 13 april 1965 over. Bij nadere vergelijking van de teksten blijkt dat de bepalingen van de wet in het ontwerp voor een deel weliswaar overgenomen zijn hetzij woordelijk hetzij in een verschillende formulering die er in wezen evenwel niets aan verandert, maar dat het overnemen van die wetsbepalingen voor een deel ook niet dan met aanbrenging van soms belangrijke wijzigingen is geschied. Bovendien bevat het ontwerp bepalingen die met geen enkele wetsbepaling overeenkomen.

Artikel 3 van het ontwerp luidt aldus : "Om van een zeebrief te kunnen worden voorzien moeten de vaartuigen voor meer dan de helft in volle of in blote eigendom toebehoren : 1° aan natuurlijke personen van Belgische nationaliteit die in België hun woonplaats hebben of 2° aan rechtspersonen die hun hoofdinrichting of hun zetel in België hebben". Zulk een bepaling staat niet in de wet van 13 april 1965.

Artikel 4, 3°, van de wet bepaalt dat de zeebrief de bruto- en netto-inhoud van het vaartuig dient te vermelden. Artikel 5 van het ontwerp daarentegen schrijft deze vermeldingen

.../...

niet voor. Het miskent dus de wet. Artikel 4, tweede lid, van de wet naar luid waarvan "Inhoud en vorm van de zeebrieven voorts door de Koning (worden) bepaald", machtigt de Koning wel om voor te schrijven dat aanvullende vermeldingen in de zeebrief aangebracht moeten worden, maar niet om er door de wet vereiste vermeldingen uit weg te laten.

Wat de weigering of de intrekking van de zeebrief betreft, laat het ontwerp in artikel 6, gelet op hetgeen het bepaalt in artikel 3, de bepalingen van artikel 5, § 1, 2°, van de wet achterwege.

Wat betreft het bepalen van de gevallen waarin de zeebrief vervalt, stemt artikel 7 van het ontwerp niet overeen met artikel 6 van de wet.

In tegenstelling tot de wet legt het ontwerp in artikel 10 de verplichting op om naar aanleiding van iedere reis een lijst van de opvarenden op te maken.

Nog in tegenstelling tot de wet (artikel 12) bevat het ontwerp geen bepaling volgens welke de vaartuigen "van een monsterrol voorzien (moeten) zijn".

Tot besluit, deze korte analyse van het ontwerp bevestigt dat, als de door het ontwerp bedoelde vaartuigen zeeschepen zijn in de zin van artikel 1 van boek II van het Wetboek van Koophandel, de bepalingen van het ontwerp zich voor een deel beperken tot het overnemen van bepalingen van de wet van 13 april 1965 en derhalve juridisch gezien geen onderwerp hebben. Voor zover daarentegen de bepalingen van het ontwerp regels stellen die in de een of andere vorm afwijken van de wet van 13 april 1965, vinden zij geen rechtsgrond in artikel 4 van die wet (1) en zijn zij met deze dan ook niet bestaanbaar.

.../...

---

(1) Welk artikel de bepaling is waarnaar in de aanhef van het ontwerp wordt verwezen.

II. Het tweede geval dat in overweging moet worden genomen, is dat waarin de door het ontwerp bedoelde vaartuigen niet alle kenmerken zouden vertonen die vermeld zijn in artikel 1 van boek II van het Wetboek van Koophandel en bepaaldelijk het geval waarin het zou gaan om vaartuigen van minder dan 25 ton. Die vaartuigen zouden dan krachtens artikel 271, tweede lid, van boek II van het Wetboek van Koophandel gelijkgesteld worden met "binnenschepen".

Artikel 10 van de wet van 13 april 1965 doelt op deze aldus met binnenschepen gelijkgestelde vaartuigen. In het tweede lid machtigt het de Minister om voor te schrijven dat "de vaartuigen welke met binnenschepen gelijkgesteld zijn overeenkomstig het laatste lid van artikel 271 van boek II van het Wetboek van Koophandel en teboekgesteld zijn overeenkomstig de voorschriften van artikel 272bis van hetzelfde Wetboek", verplicht voorzien moeten zijn van een zeebrief.

Uit de bewoordingen van artikel 10 blijkt dat dit artikel de Minister alleen machtigt om de bedoelde vaartuigen te verplichten voorzien te zijn van een zeebrief en dat het hem dus geen bevoegdheid verleent om ten aanzien van die zeebrief speciale regels te stellen die afwijken van die welke bij de wet zijn bepaald. Vergelijking van artikel 10 met artikel 4, tweede lid, artikel 11 en artikel 21 van de wet bevestigt dat (1).

+

.../...

---

(1) Volledigheidshalve zij erop gewezen dat artikel 21 van de wet niet de rechtsgrond van het ontwerp kan uitmaken. Dit artikel luidt immers aldus : "De Koning stelt vast onder welke voorwaarden zeebrieven worden afgegeven aan pleziervaartuigen en aan schepen bestemd tot niet-winstgevende verrichtingen op zee of in de zeewateren". Welnu, de door het ontwerp beoogde vaartuigen zijn geen pleziervaartuigen en ze zijn bestemd voor winstgevende verrichtingen.

De conclusie is dat zowel ten aanzien van de "vaartuigen welke met binnenschepen gelijkgesteld zijn" als ten aanzien van de "zeeschepen" de bepalingen van het ontwerp rechtsgrond missen overal waar zij afwijken van de wet van 13 april 1965. Het, overigens volkomen begrijpelijk oogmerk van de Regering bestaat erin ten aanzien van de door het ontwerp bedoelde vaartuigen soepeler regels te stellen omdat die vaartuigen slechts beperkte trajecten in de nabijheid van de kust afleggen. Uit de gezamenlijke hierboven uiteengezette opmerkingen blijkt dat dit oogmerk niet zonder een bemoeiing van de wetgever kan worden bereikt.

+

B. Wat de door het ontwerp bedoelde vaartuigen betreft, stelt een in artikel 2, § 2, geformuleerde en in artikel 9 herhaalde bepaling het afgeven van een zeebrief afhankelijk van het betalen van een retributie van 2 500 frank.

Voor vaartuigen die onder het koninklijk besluit van 29 november 1966 vallen, voegt de in artikel 16 van het ontwerp vervatte wijzigingsbepaling in artikel 4 van het genoemde koninklijk besluit een paragraaf 2 in die de afgifte van een zeebrief afhankelijk stelt van het betalen van een retributie van 2.500 frank.

Voor vaartuigen, geen pleziervaartuigen zijnde, die bestemd zijn voor niet winstgevende verrichtingen en waarvoor het koninklijk besluit van 24 juli 1972 geldt, voegt de in artikel 17 van het ontwerp vervatte wijzigingsbepaling in artikel 4 van het genoemde besluit een paragraaf 2 in die de afgifte van een zeebrief afhankelijk stelt van het betalen van een retributie van 2.500 frank.

.../...

Uit de artikelen 110 en 113 van de Grondwet volgt dat alleen krachtens een wet een retributie ten behoeve van de Staat kan worden ingevoerd. Geen enkele bepaling van de wet van 13 april 1965 noch van enige andere wet stelt het afgeven van een zeebrief afhankelijk van het betalen van een retributie of maakt de Koning bevoegd om dat te doen (1).

Ook ter bereiking van het tweede oogmerk dat met het ontwerp wordt nagestreefd, namelijk het opleggen van een zodanige retributie, zou een bemoeiing van de wetgever vereist zijn.

+

C. De bemoeiing van de wetgever zou in bijkomende orde een gelegenheid moeten zijn om de discrepanties weg te werken die qua inkleding en terminologie bestaan tussen enerzijds artikel 10 van de wet van 13 april 1965 en de Franse tekst van artikel 271 van boek II van het Wetboek van Koophandel en anderzijds tussen de Franse en de Nederlandse tekst van hetzelfde artikel 271.

Artikel 10 van de wet van 13 april 1965 bepaalt : "De Minister of zijn gemachtigde kan zeebrieven uitreiken voor de vaartuigen welke met binnenschepen (bateaux de navigation intérieure) gelijkgesteld zijn overeenkomstig het laatste lid van artikel 271 van boek II van het Wetboek van Koophandel...". Nu gebruikt de Franse tekst van artikel 271 zowel in het tweede lid als in het eerste lid gewoon het woord "bateau" : "Sont assimilés aux bateaux pour l'application de la présente loi...". Artikel 271 gebruikt integendeel zowel in het tweede lid als in het eerste lid van de Nederlandse tekst het woord "binnenschip" : "Met het oog op de toepassing van deze wet worden met de binnenschepen gelijkgesteld...".

.../...

---

(1) Artikel 8, 18°, van het Wetboek der zegelrechten stelt het verkrijgen van een zeebrief afhankelijk van het betalen van een recht van negen-

Daarentegen treft men in artikel 272bis, ingevoegd bij de wet van 2 april 1965, in de Nederlandse tekst de term "binnenschip" aan en in de Franse tekst de gelijkwaardige term "bateau d'intérieur".

Het zou raadzaam zijn om in de aangehaalde teksten de erin vastgestelde discrepanties weg te werken.

La chambre était composée de

Messieurs : H. ROUSSEAU, président,
de Heren : voorzitter,

Ch. HUBERLANT, conseillers d'Etat,
J.-J. STRYCKMANS, staatsraden,

J. DE GAVRE, assesseurs de la section de législation,
F. DELPEREE, assessoren van de afdeling wetgeving,

Madame : R. DEROY, greffier,
Mevrouw : griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. A. VANWELKENHUYZEN, conseiller d'Etat.

Le rapport a été présenté par M. C. ROUSSEAUX, premier auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. A. VANWELKENHUYZEN, staatsraad.

Het verslag werd uitgebracht door de H. C. ROUSSEAUX, eerste auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

R. DEROY. H. ROUSSEAU.