

ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIE

AVIS 31.071/4

DE LA SECTION DE LEGISLATION
DU CONSEIL D'ETAT

ADVIES 31.071/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Président de la Chambre des représentants, le 20 décembre 2000, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur une proposition de loi "promouvant l'usage de la bicyclette" (Doc. parl., Chambre, n° 50 0526/001), a donné le 19 février 2001 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 20 december 2000 door de Voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een wetsvoorstel "tot bevordering van het fietsgebruik" (Parl. St. Kamer, nr. 50 0526/001), heeft op 19 februari 2001 het volgende advies gegeven :

OBSERVATIONS GENERALES

1. Si l'autorité fédérale est compétente en matière de police de la circulation routière, les Gouvernements de Région doivent cependant être associés à l'élaboration de la réglementation en la matière, conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

L'article 6, § 8, de la même loi spéciale précise que :

"Si une proposition de loi, de décret ou d'ordonnance concerne une matière visée aux §§ 2, 2bis, 3, 3bis, 4, 5, et à l'article 11, alinéa 2, la concertation, l'association ou la procédure d'avis de l'autorité fédérale et des Gouvernements de Communauté ou de Région concernés a lieu selon les règles prévues par le règlement de la Chambre législative ou du Conseil devant laquelle ou devant lequel la proposition de loi, de décret ou d'ordonnance est déposée."

La proposition examinée a été déposée à la Chambre des représentants. En vertu de l'article 65bis du Règlement de celle-ci :

"1. Si une proposition de loi concerne une matière pour laquelle une procédure de coopération avec les Gouvernements de communauté ou de région est prescrite, le président de la Chambre demande au premier ministre de transmettre le texte de cette proposition aux présidents du ou des Gouvernements de communauté et/ou de région concernés.

La procédure est entamée au moment où la proposition est mise à l'ordre du jour de la commission.

(...)

.../...

2. La procédure de coopération prescrite ne suspend pas la discussion en commission. Le vote final en commission ne peut cependant intervenir qu'après que le(s) Gouvernements de communauté et/ou de région a (ont) transmis ses (leurs) observations écrites ou -en l'absence de réponse- au plus tôt trente jours après la demande du président de la Chambre au premier ministre.".

En l'espèce, le président de la Chambre des représentants a demandé par lettre du 19 mai 2000 au premier ministre de transmettre la proposition de loi aux présidents des Gouvernements régionaux.

Le 17 juillet 2000 le Gouvernement flamand a formulé un certain nombre d'observations concernant la proposition examinée.

Le 20 décembre 2000, le Gouvernement wallon a donné un avis favorable sur certaines dispositions de la proposition et un avis défavorable sur d'autres.

En ce qui concerne le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, ses observations devraient être fournies sous peu.

Il convient d'attirer l'attention de la Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre des représentants sur la nécessité de faire connaître aux Gouvernements wallon et flamand, et éventuellement au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, les raisons pour lesquelles il n'aura

.../...

éventuellement pas été tenu compte de leurs observations (1). Cette information pourrait être contenue dans le rapport de la Commission.

2. En vertu de l'article 1er des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, le Roi arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique. En vertu de cette habilitation a notamment été pris l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (Code de la route).

La proposition a pour effet d'enlever au Roi une partie du pouvoir qui lui est attribué par l'article 1er précité, et, partant, de modifier implicitement ce dernier.

Si l'intervention du législateur dans une matière dont il avait confié le règlement au pouvoir exécutif n'appelle pas d'objection d'ordre constitutionnel, le régime mixte qui en résulte est à rejeter. Il laisse en effet incertaine l'étendue exacte des compétences du Roi et du législateur en ce qui concerne la sécurité routière des

(1) Voir l'avis 28.437/4 donné par la section de législation du Conseil d'Etat le 9 décembre 1998 sur une proposition de loi "complétant les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de réprimer les agressions routières et d'instaurer l'immobilisation administrative des véhicules" (Doc. Parl. ch. repr. 1997/1998, n° 1351).

cyclistes (1). En outre, il ne manquera pas d'entraîner des confusions entre dispositions ayant force de loi et dispositions à caractère réglementaire lorsqu'il s'agira de modifier à nouveau le Code de la route.

Un exemple d'ambiguïté est fourni par l'article 2.7., alinéa 1er, en projet, du Code de la route, qui prévoit que les caractéristiques minimales en matière de qualité des pistes cyclables sont "définies par Nous". En réalité ce "Nous" représente le Roi et non le législateur.

3. Les développements de la proposition mentionnent parfois le gestionnaire de la voirie comme étant l'autorité compétente pour prendre des décisions en matière de police de circulation routière (2). L'attention des auteurs de la proposition est attirée sur le fait que les règlements complémentaires en matière de police de la circulation routière sont pris par les autorités mentionnées au chapitre II du titre premier des lois relatives à la police de la circulation routière et que celles-ci ne correspondent pas nécessairement avec les gestionnaires de la voirie.

(1) Dans le même sens, en ce qui concerne la sécurité routière près des écoles, avis 30.978/4, donné par la section de législation du Conseil d'Etat le 22 janvier 2001 sur un projet de loi "tendant à assurer la sécurité routière aux abords des écoles".

(2) Voir, par exemple, page 12, dernier alinéa, qui précise que "l'application concrète du VIC relève évidemment de la compétence du gestionnaire de la voie publique".

OBSERVATIONS PARTICULIERESDispositifArticle 2

Les mots "en matière de qualité" sont inutiles et seront omis.

La même observation vaut pour l'article 3, B).

Article 3

1. A l'article 9.1.2.2°, en projet, du Code de la route les mots "et qu'ils sont tenus de la suivre" semblent inutiles puisque cette obligation résulte déjà du renvoi fait à l'article 69.4.2° du même code.

2. A l'article 9.1.2.2°, alinéa 2, en projet, du Code de la route le renvoi fait aux "circonstances décrites à l'article 9.1.2.1°" doit être explicité, à tout le moins, dans les travaux préparatoires.

3. L'ajout envisagé à l'article 9.1.2.3° du Code de la route, fait une part trop grande à la subjectivité du cycliste et est, dans cette mesure, source d'insécurité juridique.

.../...

Article 4

Cette disposition a pour objet d'exclure de la notion de manoeuvre au sens de l'article 12.4 du Code de la route, le fait pour un cycliste ou un conducteur de cyclomoteur de quitter une piste cyclable pour tourner à un carrefour ou pour traverser un carrefour lorsque la piste cyclable se termine à ce carrefour. En conséquence, la règle selon laquelle "le conducteur qui veut exécuter une manoeuvre doit céder le passage aux autres usagers", inscrite à l'article 12.4, alinéa 1er, de ce code, ne s'appliquerait plus à ce type de déplacement.

Aux termes de l'article 14, § 1er, de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière, approuvée par la loi du 30 septembre 1988, le fait de "se déporter à droite ou à gauche sur la chaussée, notamment pour changer de voie, [et de] tourner à gauche ou à droite pour emprunter une autre route" doit être considéré comme une manoeuvre au sens de cette Convention (1).

Or, toujours aux termes de cette disposition, une manoeuvre ne peut être entamée qu'après que le conducteur se soit "assuré qu'il peut le faire sans risquer de constituer un danger pour les autres usagers de la route qui le suivent, le précèdent ou vont le croiser, compte tenu de leur position, de leur direction et de leur vitesse".

(1) En droit belge, le fait de "tourner à droite ou à gauche pour quitter la chaussée" est qualifié de "changement de direction" par l'article 19.1 du Code de la route.

En conséquence, si un tel déplacement n'est plus qualifié de manoeuvre au sens de l'article 12.4 du Code de la route, la réglementation belge doit être complétée pour imposer aux cyclistes et aux cyclomotoristes opérant ce mouvement le respect des obligations résultant de l'article 14, § 1er, de la Convention de Vienne.

Article 5

Cette disposition manque de clarté, notamment dans la mesure où, dans certains cas, une piste cyclable peut être utilisée dans les deux sens. Dès lors, il est impossible de distinguer l'endroit où l'on quitte la chaussée pour emprunter la piste cyclable de l'endroit où l'on quitte la piste cyclable pour emprunter la chaussée.

Article 6

L'attention des auteurs de la proposition est attirée sur le fait que la proposition de loi "modifiant le règlement sur la police de la circulation routière en ce qui concerne les passages prévus pour traverser la chaussée" (1) modifie également, mais en des termes différents, l'article 40ter, alinéa 4, actuel du Code de la route.

(1) Doc. parl., Ch. repr., 9 mai 2000, n° 0638/001.

Article 7

L'attention des auteurs de la proposition est attirée sur le fait que la proposition de loi "modifiant le règlement sur la police de la circulation routière en ce qui concerne les signaux lumineux de circulation tricolores" (1) a le même objet.

Articles 7 et 9

L'article 61.1.7°, en projet, du Code de la route vise à permettre aux cyclistes et aux cyclomotoristes de tourner à droite sans être tenus de respecter les règles relatives à la position des signaux lumineux lorsqu'un signal routier F50ter est placé à hauteur des feux, tout en devant cependant céder la priorité aux conducteurs qui débouchent régulièrement d'autres directions et aux piétons.

Une autorisation identique est accordée par l'article 61.1.8°, en projet, à ces mêmes conducteurs lorsqu'ils souhaitent aller tout droit.

Bien que l'article 61.1.8°, en projet, ne précise pas si le signal F50quater (qualifié à tort dans le texte français de signal F50ter) l'emporte également dans cette seconde hypothèse sur les signaux lumineux, telle est bien la volonté des auteurs de la proposition comme cela ressort explicitement du commentaire des articles 7 et 9 de la proposition.

(1) Doc. parl., ch. repr., 9 mai 2000, n° 0636/001.

Ces deux articles 7 et 9 ne paraissent pas compatibles avec les dispositions des Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

En effet, l'article 23.1, a), de la Convention de Vienne sur la signalisation routière interdit qu'un véhicule franchisse un feu rouge de même qu'un feu jaune sous réserve dans ce dernier cas d'exceptions étrangères aux conditions définies par l'article 7 de l'actuelle proposition.

En outre, l'article 5.2 de la Convention de Vienne sur la circulation routière prévoit que :

"Les prescriptions indiquées par les signaux lumineux de circulation prévalent sur celles qui sont indiquées par les signaux routiers réglementant la priorité."

Il ressort dès lors de ce qui précède que les règles proposées sont incompatibles avec celles des Conventions de Vienne et ne peuvent donc être adoptées en application de l'article 3.1, a) de la Convention de Vienne sur la circulation routière.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. Hoewel de federale overheid bevoegd is voor de politie over het wegverkeer, moeten de gewestregeringen krachtens artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen worden betrokken bij het ontwerpen van de reglementering terzake.

Artikel 6, § 8, van diezelfde bijzondere wet luidt als volgt :

"Indien een voorstel van wet, decreet of ordonnantie een materie betreft, bedoeld in de §§ 2, 2bis, 3, 3bis, 4, 5, en in artikel 11, tweede lid, vindt het overleg, de betrokkenheid of de adviesverlening van de federale overheid en de betrokken Gemeenschaps- of Gewestregeringen plaats volgens de regelen bepaald in het reglement van de Wetgevende Kamer of de Raad waarbij het voorstel van wet, decreet of ordonnantie wordt ingediend."

Het ter fine van advies voorgelegde voorstel is ingediend bij de Kamer van volksvertegenwoordigers. Artikel 65bis van het Reglement van de Kamer luidt als volgt :

"1. Indien een wetsvoorstel een aangelegenheid betreft waarvoor een procedure van samenwerking met de gewest- of gemeenschapsregeringen is voorgeschreven, verzoekt de voorzitter van de Kamer de eerste minister de tekst over te zenden aan de voorzitter(s) van de betrokken gewest- en/of gemeenschapsregering(en).

De procedure wordt ingezet op het ogenblik dat het voorstel op de agenda van de commissie wordt geplaatst.

(...)

.../...

2. De voorgeschreven samenwerkingsprocedure schort de bespreking in commissie niet op. De eindstemming in commissie kan evenwel maar plaatsgrijpen nadat de betrokken gewest- en of gemeenschapsregering(en) haar (hun) schriftelijke opmerkingen heeft (hebben) teruggezonden, of - bij ontstentenis van antwoord - ten vroegste dertig dagen na het verzoek van de voorzitter van de Kamer aan de eerste minister.

(...)"

In casu heeft de Voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers de eerste minister bij brief van 19 mei 2000 verzocht het wetsvoorstel aan de voorzitters van de gewestregeringen over te zenden.

Op 17 juli 2000 heeft de Vlaamse Regering over het onderzochte voorstel een aantal opmerkingen gemaakt.

Op 20 december 2000 heeft de Waalse Regering een gunstig advies uitgebracht over sommige bepalingen van het voorstel en een ongunstig advies over andere bepalingen.

De opmerkingen van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zouden binnenkort aankomen.

De Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van de Kamer van volksvertegenwoordigers behoort erop te worden gewezen dat de Vlaamse Regering en de Waalse Regering, en eventueel ook de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, in voorkomend geval op de hoogte moeten worden gebracht van de redenen waarom hun

.../...

opmerkingen terzijde geschoven worden (1). De Commissie zou die inlichting in haar verslag kunnen opnemen.

2. Krachtens artikel 1 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968, stelt de Koning de algemene reglementen vast betreffende de politie over het verkeer op de wegen van voetgangers, van middelen van vervoer te land en dieren, alsmede van de middelen van vervoer per spoor die de openbare weg gebruiken. Krachtens die machtiging is onder meer het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (Wegverkeersreglement) uitgevaardigd.

Het voorstel heeft tot gevolg dat de Koning een gedeelte van de bevoegdheid wordt ontnomen die Hem wordt opgedragen bij het voormelde artikel 1 en, bijgevolg, dat het laatstgenoemde artikel impliciet wordt gewijzigd.

Het optreden van de wetgever in een aangelegenheid waarvan hij de regeling had opgedragen aan de uitvoerende macht, stuit weliswaar niet op grondwettigheidsbezwaren, doch de gemengde regeling die daaruit volgt, dient te worden

(1) Zie advies 28.437/4, dat de afdeling wetgeving van de Raad van State op 9 december 1998 heeft gegeven over een voorstel van wet "tot aanvulling van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, met het oog op de beteugeling van de verkeersagressie en de invoering van de administratieve oplegging van voertuigen" (Gedr. St. Kamer, 1997/1998, nr. 1351) .

verworpen. Zo'n regeling geeft immers geen uitsluitend omtrent de juiste strekking van de bevoegdheid van de Koning en van de wetgever wat de verkeersveiligheid van fietsers betreft (1). Voorts zal het ontwerp ongetwijfeld leiden tot verwarring tussen bepalingen met kracht van wet en bepalingen van verordenende aard wanneer het er op aan zal komen het Wegverkeersreglement wederom te wijzigen.

Een voorbeeld van dubbelzinnigheid is te vinden in het ontworpen artikel 2.7., eerste lid, van het Wegverkeersreglement, welke bepaling voorschrijft dat de minimale kwaliteitskenmerken van de fietspaden "door Ons worden bepaald". In feite staat "Ons" voor de Koning en niet voor de wetgever.

3. In de toelichting bij het voorstel worden de wegbeheerders soms vermeld als de overheid die bevoegd is om beslissingen inzake politie over het wegverkeer te nemen (2). De indieners van het voorstel worden er opmerkzaam op gemaakt dat de aanvullende reglementen betreffende de politie over het wegverkeer vastgesteld worden door de autoriteiten vermeld in titel I, hoofdstuk II, van de wetten

(1) Zie in dezelfde zin, wat de verkeersveiligheid in de omgeving van scholen betreft, advies 30.978/4, dat de afdeling wetgeving van de Raad van State op 22 januari 2001 heeft gegeven over een ontwerp van wet "tot bevordering van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving".

(2) Zie bijvoorbeeld bladzijde 12, laatste alinea, waar staat dat "de concrete toepassing van vrg ... uiteraard de volle bevoegdheid van de wegbeheerders (blijft)".

betreffende de politie over het wegverkeer en dat die autoriteiten niet noodzakelijk de wegbeheerders zijn.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Dispositief

Artikel 2

Het woord "kwaliteitskenmerken" wordt het best vervangen door het woord "kenmerken".

Deze opmerking geldt ook voor artikel 3, B).

Artikel 3

1. In het ontworpen artikel 9.1.2.2°, van het Wegverkeersreglement lijken de woorden "en zij het fietspad moeten volgen" overbodig, aangezien die verplichting reeds voortvloeit uit de verwijzing naar artikel 69.4.2° van datzelfde reglement.

2. In het ontworpen artikel 9.1.2.2°, tweede lid, van het Wegverkeersreglement moet de verwijzing naar "de omstandigheden omschreven in artikel 9.1.2.1°" worden gepreciseerd, op zijn minst tijdens de parlementaire behandeling van dit voorstel.

.../...

3. De voorgenomen aanvulling van artikel 9.1.2.3° van het Wegverkeersreglement laat te veel ruimte voor een subjectieve inschatting door de (brom)fietser en is in die mate een bron van rechtsonzekerheid.

Artikel 4

Deze bepaling strekt ertoe niet aan te merken als een "maneuver" in de zin van artikel 12.4 van het Wegverkeersreglement de handeling waarbij een (brom)fietser het fietspad verlaat om af te slaan aan een kruispunt of over te steken, als dat fietspad aan dat kruispunt stopt. Bijgevolg zou de in artikel 12.4, eerste lid, van het Wegverkeersreglement vervatte regel dat "de bestuurder die een maneuver wil uitvoeren, ... aan de andere weggebruikers voorrang (moet) verlenen", niet meer van toepassing zijn op die soort handeling.

Naar luid van artikel 14, lid 1, van het Verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake het wegverkeer, goedgekeurd bij de wet van 30 september 1988, moet "het zich naar rechts of naar links op de rijbaan begeven, onder meer om een andere weg in te slaan, [en] het links of rechts een andere weg inslaan" worden beschouwd als een maneuver in de zin van het Verdrag (1).

(1) In Belgisch recht wordt het "naar rechts of links afslaan om de rijbaan te verlaten" in artikel 19.1 van het Wegverkeersreglement als een "richtingsverandering" bestempeld.

Naar luid van diezelfde bepaling mag een bestuurder eerst dan beginnen een manoeuvre uit te voeren wanneer hij zich ervan vergewist heeft "dat hij zulks kan doen zonder het risico, gevaar op te leveren voor andere weggebruikers die vóór of achter hem rijden, of die op het punt staan hem te kruisen, waarbij hij rekening dient te houden met hun plaats, richting en snelheid".

Wanneer zulk een handeling niet langer als een manoeuvre in de zin van artikel 12.4 van het Wegverkeersreglement wordt bestempeld, moet de Belgische regelgeving worden aangevuld teneinde (brom)fietzers die zulk een handeling uitvoeren, te nopen de verplichtingen die uit artikel 14, lid 1, van het Verdrag van Wenen voortvloeien, na te leven.

Artikel 5

Deze bepaling is niet duidelijk genoeg, inzonderheid inzoverre een fietspad in sommige gevallen in beide richtingen kan worden gebruikt. In dat geval is de plaats waar (brom)fietzers zich van de rijbaan op het fietspad moeten begeven immers ook de plaats waar (brom)fietzers zich van het fietspad op de rijbaan moeten begeven.

.../...

Artikel 6

De indieners van het voorstel worden erop gewezen dat ook bij het wetsvoorstel tot wijziging, wat de oversteekplaatsen betreft, van het wegverkeersreglement (1) wijzigingen - zij het andersluidende wijzigingen - worden aangebracht in het huidige artikel 40ter, vierde lid, van het Wegverkeersreglement.

Artikel 7

De indieners van het voorstel worden erop gewezen dat ook het wetsvoorstel tot wijziging, wat de driekleurige verkeerslichten betreft, van het wegverkeersreglement (2) hetzelfde onderwerp heeft.

Artikelen 7 en 9

Krachtens het ontworpen artikel 61.1.7° van het Wegverkeersreglement mogen (brom)fietzers rechtsaf slaan zonder rekening te houden met de regels betreffende de stand van de verkeerslichten wanneer ter hoogte van die verkeerslichten een verkeersbord F50ter is geplaatst terwijl ze toch voorrang dienen te verlenen aan bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen en aan voetgangers.

(1) Gedr. St. Kamer, 9 mei 2000, nr. 0638/001.

(2) Gedr. St. Kamer, 9 mei 2000, nr. 0636/001.

Het ontworpen artikel 61.1.8° verleent (brom)fietzers een soortgelijke mogelijkheid wanneer zij rechtdoor wensen te rijden.

Hoewel in het ontworpen artikel 61.1.8° niet staat dat het verkeersbord F50quater (niet verkeersbord F50ter zoals in de Franse tekst ten onrechte is aangegeven) ook in dit tweede geval primeert op de verkeerslichten, is zulks wel de bedoeling van de indieners van het voorstel, zoals uitdrukkelijk blijkt uit de commentaar bij de artikelen 7 en 9 van het voorstel.

Zowel artikel 7 als artikel 9 lijken niet bestaanbaar met de bepalingen van de Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens.

Krachtens artikel 23.1, a) van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens mogen voertuigen niet doorrijden als het licht op rood staat en als het licht op geel staat, behoudens, wat het laatstgenoemde geval betreft, uitzonderingen die niets te maken hebben met de voorwaarden die worden gedefinieerd in artikel 7 van het onderhavige voorstel.

Artikel 5.2. van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer luidt bovendien als volgt :

"De voorschriften die worden aangeduid door verkeerslichten gaan boven de voorschriften die worden aangeduid door verkeersborden die de voorrang regelen.".

.../...

Uit wat voorafgaat, blijkt dan ook dat de voorgestelde regels onverenigbaar zijn met die van de Verdragen van Wenen. Krachtens artikel 3.1, a) van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer mogen die regels dan ook niet worden aangenomen.

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs
de Heren

R. ANDERSEN,

président de chambre,
kamervoorzitter,

P. LIENARDY,
P. VANDERNOOT,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

J. van COMPERNOLLE,

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

B. GLANSDORFF,

Madame
Mevrouw

C. GIGOT,

greffier,
griffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. Y. HOUYET, référendaire adjoint.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. Y. HOUYET, adjunct-referendaris.

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

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. R. ANDERSEN.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

C. GIGOT

R. ANDERSEN