



CONSEIL D'ÉTAT  
section de législation

avis 52.330/4  
du 3 décembre 2012

sur

un projet d'arrêté du  
Gouvernement de la Région de  
Bruxelles-Capitale 'transposant  
partiellement la  
Directive 2009/18/CE du  
Parlement européen et du Conseil  
du 23 avril 2009 établissant les  
principes fondamentaux régissant  
les enquêtes sur les accidents dans  
le secteur des transports maritimes  
et modifiant la  
directive 1999/35/CE du Conseil et  
la directive 2002/59/CE du  
Parlement européen et du Conseil'

RAAD VAN STATE  
afdeling Wetgeving

advies 52.330/4  
van 3 december 2012

over

een ontwerp van besluit van de  
Brusselse Hoofdstedelijke  
Regering 'tot gedeeltelijke  
omzetting van de  
Richtlijn 2009/18/EG van het  
Europees Parlement en de Raad  
van 23 april 2009 tot vaststelling  
van de grondbeginselen voor het  
onderzoek van ongevallen in de  
zeescheepvaartsector en tot  
wijziging van de  
Richtlijn 1999/35/EG van de Raad  
en Richtlijn 2002/59/EG van het  
Europees Parlement en de Raad'

Le 5 novembre 2012, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, de l'Informatique régionale et communale et du Port de Bruxelles à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'transposant partiellement la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 3 décembre 2012. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Jacques JAUMOTTE et Bernard BLERO, conseillers d'État, Yves DE CORDT et Christian BEHRENDT, assesseurs, et Colette GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre LIÉNARDY.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 3 décembre 2012.

\*

Op 5 november 2012 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken, Vervoer, Gewestelijke en gemeentelijke informatica en de Haven van Brussel verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'tot gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 3 december 2012. De kamer was samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, Jacques JAUMOTTE en Bernard BLERO, staatsraden, Yves DE CORDT en Christian BEHRENDT, assessoren, en Colette GIGOT, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre LIÉNARDY.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 3 december 2012.

\*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, 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 du 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, le projet appelle les observations suivantes.

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES

### FORMALITÉS PRÉALABLES

L'avis de l'Inspecteur des Finances et l'accord du Ministre du Budget sont visés aux alinéas 5 et 6 du préambule du projet. Ceux-ci ne figurent toutefois pas dans le dossier joint à la demande d'avis.

Le projet examiné ne semblant pas être « directement ou indirectement de nature à influencer les recettes ou à entraîner des dépenses », au sens des articles 10, § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, et 32, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2006 'relatif au contrôle administratif et budgétaire ainsi qu'à l'établissement du budget', l'obtention de ces avis et accord ne paraît pas constituer une formalité préalable à caractère obligatoire.

Les alinéas qui les visent peuvent, dès lors, être soit omis, soit conservés pour autant qu'ils aient bien été recueillis.

### FONDEMENT JURIDIQUE DU PROJET

Le projet examiné se donne pour premier fondement juridique l'article 16bis, § 2, de l'ordonnance du 3 décembre 1992 'relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale', inséré par l'ordonnance du 6 novembre 2003. Ce paragraphe dispose :

« § 2. Le gouvernement arrête dans les limites des compétences de la Région, sur proposition du Conseil d'administration du Port de Bruxelles, un règlement régional de police concernant le canal et le port. Ce règlement régit la police administrative spéciale du port et l'activité portuaire.

Il arrête notamment des dispositions relatives à

- 1<sup>o</sup> la réglementation de la manutention et du stockage de marchandises ;
- 2<sup>o</sup> la réglementation de l'embarquement et du débarquement de passagers ;
- 3<sup>o</sup> la réglementation de l'accessibilité de la zone portuaire et du canal ;
- 4<sup>o</sup> la réglementation des prestations de services nautiques et techniques, et notamment le pilotage, le remorquage, l'amarrage et le démarrage des navires ;
- 5<sup>o</sup> la préservation de l'environnement, de l'intégrité, de la sécurité et de la santé dans la zone portuaire et du canal ».

Il est cependant douteux que le projet examiné puisse être considéré comme relevant de la notion de police administrative spéciale du port et de l'activité portuaire, au sens de l'article 16bis, § 2, précité. En effet, il ne vise, pas à imposer de nouvelles règles aux utilisateurs de l'infrastructure portuaire qui pourraient notamment être rattachées à l'un des cinq points énumérés dans cette disposition, mais uniquement à prévoir, dans le chef des autorités portuaires régionales, de nouvelles obligations en matière de notification de certains accidents de navigation et de collaboration avec l'OFEAN (organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation).

Ce projet s'inscrivant strictement dans le cadre de la transposition de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 'établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement et du Conseil' (ci-après la directive 2009/18/CE), il trouve un fondement légal plus sûr dans l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 18 février 1969 'relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable' <sup>1</sup>.

Cette disposition légale doit dès lors être visée au préambule du projet, en lieu et place de l'article 16bis, § 2, de l'ordonnance du 3 décembre 1992, et de la loi du 5 mai 1936 'fixant le statut des capitaines de port', laquelle ne procure pas non plus d'habilitation spécifique à l'auteur du projet.

## OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### PRÉAMBULE

1. L'avis de la section de législation ayant été demandé en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> (et non 2<sup>o</sup>), des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la motivation de l'urgence figurant dans le préambule sera omise.

L'alinéa 7 consacré au visa du présent avis sera par conséquent rédigé comme suit :

« Vu l'avis 52.330/4 du Conseil d'État, donné le 3 décembre 2012, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ; » <sup>2</sup>.

2. Il est renvoyé pour le surplus aux observations générales relatives à l'accomplissement des formalités préalables ainsi qu'au fondement légal du projet.

---

<sup>1</sup> À l'instar de l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 avril 2012 'relatif aux enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes'.

<sup>2</sup> *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), onglet « Technique législative », recommandation n° 36.1 et formule F 3-5-2.

Cette seconde observation générale doit également conduire à omettre l'alinéa du préambule consacré au visa de la proposition du conseil d'administration du Port de Bruxelles, laquelle ne doit plus être considérée comme une formalité préalable à caractère obligatoire.

Si l'auteur du projet souhaite conserver la mention de cette proposition<sup>3</sup> dans le préambule, il convient de le faire au moyen d'un considérant, afin d'en marquer clairement le caractère facultatif.

3. Le préambule de l'arrêté en projet doit être complété par la mention du ministre qui le propose, laquelle sera insérée avant les mots « après délibération »<sup>4</sup>.

## DISPOSITIF

### Article 2

1. L'article 2, 9°, du projet, définit le « navire » comme étant « un navire de mer ou un bateau de navigation intérieure », ces deux dernières notions étant ensuite définies aux points 10 et 11 du même article.

Dans le texte français de l'article 2, 9°, du projet, il convient de réserver le terme « navire » aux seuls bâtiments de navigation maritime, afin de conserver la même terminologie que celle généralement utilisée par la législation et la réglementation fédérale en matière de navigation, et notamment par la loi du 2 juin 2012 'relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation'.

Il convient par conséquent, dans le texte français de l'article 2, 9°, et 10°, du projet, de remplacer le mot « navire » par les mots « bâtiment de navigation » et « navire de mer » par « navire ».

La suite de l'arrêté en projet sera adaptée afin de prendre en compte ces modifications.

2. À l'article 2, 27°, il y a lieu de mentionner l'intitulé de la loi du 2 juin 2012.

3. L'article 2 du projet énumère les définitions de vingt-neuf termes ou expressions, dont plusieurs ne sont plus utilisés dans la suite du dispositif. Il y a dès lors lieu d'omettre ces définitions.

---

<sup>3</sup> Laquelle ne figure cependant pas dans le dossier joint à la demande d'avis.

<sup>4</sup> *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), onglet « Technique législative », recommandation n° 41 et formules F 3-8-2 et F 8.

### Article 3

Compte tenu des compétences de la Région de Bruxelles-Capitale en cette matière, mieux vaut rédiger l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup> (et non alinéa 1) comme suit :

« Le présent arrêté s'applique aux accidents de navigation et aux incidents qui surviennent dans les eaux du port de Bruxelles et qui impliquent des navires ».

Il n'y a pas lieu de numéroté le second alinéa.

### Articles 4 et 5

À l'article 4 du projet, il convient de remplacer les mots « la Région de Bruxelles-Capitale » par l'identification de l'autorité ou du service auquel incombe l'obligation de notifier l'accident ou l'incident de navigation survenu dans les eaux du port de Bruxelles.

La même observation vaut pour l'article 5 du projet.

### Article 5

Les mots « dans la mesure du possible » sont dépourvus de portée juridique, ils doivent être omis.

### Article 6

L'article 6 du projet, intitulé « Traitement équitable des gens de mer », vise à transposer l'article 18 de la directive 2009/18/CE. Cette disposition concernant le déroulement de l'enquête de sécurité (voire, le cas échéant, d'une information ou d'une instruction judiciaire), il n'incombe pas à la Région de Bruxelles-Capitale d'en assurer la transposition<sup>5</sup>.

L'article 6 du projet doit dès lors être omis.

### Article 7

L'article 7 du projet dispose :

« Le présent arrêté entre en vigueur le ... 2012 ».

L'auteur du projet doit être en mesure d'expliquer quelle circonstance spécifique justifie une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur des arrêtés, fixé par l'article 39, alinéa 3, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

---

<sup>5</sup> Laquelle est déjà assurée par l'article 33 de la loi du 2 juin 2012 précitée.

Sauf motivation particulière, la date d'entrée en vigueur doit en tout état de cause être prévue de manière à accorder à chacun un délai raisonnable pour prendre connaissance des nouvelles règles.

\*

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 ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

### ALGEMENE OPMERKINGEN

#### VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Naar het advies van de inspecteur van Financiën en naar de akkoordbevinding van de minister van Begroting wordt verwezen in het vijfde en het zesde lid van de aanhef van het ontwerp. Dat advies en die akkoordbevinding komen evenwel niet voor in het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is.

Aangezien “de ontvangsten” door het voorliggende ontwerp blijkbaar niet “rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen worden beïnvloed” en daardoor geen “uitgaven kunnen ontstaan” in de zin van de artikelen 10, § 1, 2°, en 32 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2006 ‘betreffende de administratieve en begrotingscontrole evenals de begrotingsopmaak’, is het verkrijgen van dat advies en die akkoordbevinding blijkbaar geen verplicht voorafgaand vormvereiste.

De leden waarin daarnaar verwezen wordt, mogen bijgevolg hetzij geschrapt worden, hetzij behouden worden voor zover dat advies en die akkoordbevinding wel degelijk ingewonnen zijn.

#### RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

Als eerste rechtsgrond van het voorliggende ontwerp wordt artikel 16bis, § 2, vermeld van de ordonnantie van 3 december 1992 ‘betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest’, ingevoegd bij de ordonnantie van 6 november 2003. Die paragraaf luidt als volgt:

“§ 2. Op voorstel van de raad van bestuur van de Haven van Brussel stelt de regering, binnen de grenzen van de gewestelijke bevoegdheid, een gewestelijke politieverordening voor het kanaal en de haven vast. Deze verordening regelt de bijzondere administratieve politie van de haven en havenbedrijvigheid.

Zij kan onder meer bepalingen bevatten betreffende

1° de regeling van de goederenbehandeling en -opslag;

2° de regeling van het in- en ontschepen van passagiers;

3° de regeling van de toegankelijkheid van het haven- en kanaalgebied;

4° de regeling van de nautisch-technische dienstverlening, waaronder het loodsen, slepen en vast- en losmaken van de vaartuigen;

5° de vrijwaring van het milieu, de integriteit, de veiligheid en de gezondheid in het haven- en kanaaldomein.”

Het valt evenwel te betwijfelen of het voorliggende ontwerp geacht kan worden te vallen onder het begrip bijzondere administratieve politie van de haven en havenbedrijvigheid in de zin van het voormelde artikel 16*bis*, § 2. Het ontwerp strekt er immers niet toe aan de gebruikers van de haveninfrastructuur nieuwe regels op te leggen die inzonderheid in verband zouden kunnen worden gebracht met een van de vijf punten die in die bepaling worden opgesomd, aangezien het ontwerp er alleen toe leidt dat aan de havenautoriteiten van het gewest nieuwe verplichtingen worden opgelegd inzake rapportage van bepaalde scheepvaartongevallen en samenwerking met de FOSO (de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen).

Aangezien dit ontwerp niet verder reikt dan het strikte kader van de omzetting van richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ‘tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad’ (hierna richtlijn 2009/18/EG genoemd), is daarvoor een solidere rechtsgrond te vinden in artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 ‘betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer, over de weg, de spoorweg of de waterweg’.<sup>1</sup>

In de aanhef van het ontwerp dient dan ook naar die wetsbepaling te worden verwezen in plaats van naar artikel 16*bis*, § 2, van de ordonnantie van 3 december 1992 en naar de wet van 5 mei 1936 ‘tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins’, waarbij aan de steller van het ontwerp evenmin een specifieke machtiging wordt verleend.

## BIJZONDERE OPMERKINGEN

### AANHEF

1. Aangezien het advies van de afdeling Wetgeving aangevraagd is met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1° (en niet 2°), van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, dient de motivering van de dringende noodzaak in de aanhef te vervallen.

---

<sup>1</sup> Zoals het besluit van de Waalse regering van 19 april 2012 ‘betreffende de onderzoeken van ongevallen in de zeescheepvaartsector’.

Het zevende lid, waarin naar dit advies wordt verwezen, dient dan ook als volgt te worden gesteld:

“Gelet op advies 52.330/4 van de Raad van State, gegeven op 3 december 2012, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;”.<sup>2</sup>

2. Voor het overige wordt verwezen naar de algemene opmerkingen betreffende het vervullen van de voorafgaande vormvereisten en de rechtsgrond van het ontwerp.

Die tweede algemene opmerking dient eveneens te leiden tot het schrappen van het lid van de aanhef waarin verwezen wordt naar het voorstel van de raad van bestuur van de vennootschap Haven van Brussel, welk voorstel niet meer als een verplicht voorafgaand vormvereiste beschouwd hoeft te worden.

Als de steller van het ontwerp de vermelding van dat voorstel<sup>3</sup> in de aanhef wenst te behouden, dient hij zulks te doen in de vorm van een overweging teneinde de facultatieve aard ervan duidelijk aan te geven.

3. De aanhef van het ontworpen besluit behoort te worden aangevuld met de vermelding van de minister die het voordraagt, welke vermelding vooraf dient te gaan aan de woorden “Na beraadslaging”.<sup>4</sup>

## DISPOSITIEF

### Artikel 2

1. In de Nederlandse tekst van artikel 2, 9°, van het ontwerp wordt het begrip “vaartuig” gedefinieerd als “een schip of een binnenschip”, welke beide begrippen vervolgens gedefinieerd worden in de bepalingen onder 10° en 11° van hetzelfde artikel.

In de Franse tekst van artikel 2, 9°, van het ontwerp zou de term “navire” evenwel alleen voor schepen gebezigd mogen worden, met het oog op het behoud van dezelfde terminologie als die welke doorgaans gebruikt wordt in de federale wet- en regelgeving inzake scheepvaart en inzonderheid in de wet van 2 juni 2012 ‘betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen’.

Bijgevolg dienen in de Franse tekst van artikel 2, 9° en 10°, van het ontwerp de woorden “navire” en “navire de mer” respectievelijk te worden vervangen door de woorden “bâtiment de navigation” en “navire”.

---

<sup>2</sup> *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 36 en formule F 3-5-2.

<sup>3</sup> Dat evenwel geen deel uitmaakt van het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is.

<sup>4</sup> *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, [www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be), tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 41 en formules F 3-8-2 en F 8.

Het vervolg van het ontworpen besluit dient aldus te worden aangepast dat met die wijzigingen rekening wordt gehouden.

2. In artikel 2, 27°, dient het opschrift van de wet van 2 juni 2012 te worden vermeld.

3. Artikel 2 van het ontwerp bevat een lijst met definities van negenentwintig termen of uitdrukkingen waarvan er verscheidene niet voorkomen in het vervolg van het dispositief. Die definities behoren dan ook niet te worden opgenomen.

### Artikel 3

Gelet op de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter zake, zou artikel 3, eerste lid (en niet lid 1), beter als volgt worden gesteld:

“Dit besluit is van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten die zich voordoen in wateren van de haven van Brussel en waarbij schepen betrokken zijn.”

Het tweede lid hoeft niet genummerd te worden.

### Artikelen 4 en 5

In artikel 4 van het ontwerp dienen de woorden “het Brussels Hoofdstedelijk Gewest” te worden vervangen door de aanduiding van de instantie of de dienst waarop de verplichting rust om scheepvaartongevallen of incidenten die zich in wateren van de haven van Brussel voordoen te rapporteren.

Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 5 van het ontwerp.

### Artikel 5

De woorden “in de mate van het mogelijke” hebben geen juridische draagwijdte en dienen te vervallen.

### Artikel 6

Artikel 6 van het ontwerp, met als opschrift “Billijke behandeling van zeelieden”, strekt tot omzetting van artikel 18 van richtlijn 2009/18/EG. Aangezien die bepaling betrekking heeft op het verloop van het veiligheidsonderzoek (of zelfs, in voorkomend geval, van een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek), staat het niet aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om voor de omzetting ervan te zorgen.<sup>5</sup>

Artikel 6 van het ontwerp behoort derhalve te vervallen.

---

<sup>5</sup> Voor die omzetting is al gezorgd bij artikel 33 van de voornoemde wet van 2 juni 2012.

Artikel 7

Artikel 7 van het ontwerp luidt als volgt:

“Dit besluit treedt in werking op ... 2012.”

De steller van het ontwerp moet kunnen uitleggen welke specifieke omstandigheid wettigt dat wordt afgeweken van de gebruikelijke termijn van inwerkingtreding van besluiten, bepaald bij artikel 39, derde lid, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

Behoudens een bijzondere motivering moet de datum van inwerkingtreding hoe dan ook aldus worden bepaald dat elkeen een redelijke termijn wordt gegeven om kennis te nemen van de nieuwe regels.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Colette GIGOT

Pierre LIÉNARDY