ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre, Ministre des Communications, le 25 novembre 1980, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté ministériel "concernant les règles 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 donné le 23 février 1981 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 25e november 1980 door de Vice-Eerste Minister, Minister van Verkeerswezen, verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van ministerieel besluit "betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen", heeft de 23e februari 1981 het volgend advies gegeven :

OBSERVATIONS PREALABLES.

I. Le projet a pour objet d'établir les règles qui doivent être observées pour qu'un navire à passagers qui n'effectue pas de voyage international et navigue exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte, puisse être déclaré en état de sécurité.

Il fixe les conditions techniques requises pour qu'un navire à passagers soit en état de sécurité, les exemptions qui pourront être accordées par le chef de district de l'inspection maritime, ainsi que les obligations des capitaines, des membres de l'équipage et des propriétaires en matière de sécurité.

Il se fonde sur l'article 3, 2, de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement de l'inspection maritime, qui dispose :

> "Des navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte doivent satisfaire aux prescriptions déterminées par Notre Ministre".

Cet article confère au Ministre un pouvoir réglementaire général en une matière dont la réglementation est attribuée sans réserve au Roi par l'article 4 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires. Aucune disposition de la loi ne prévoit que le Roi pourra, en cette matière, déléguer ses pouvoirs au Ministre.

L'article 3, 2, de l'arrêté royal du 20 juillet 1973, qui délègue au Ministre tous les pouvoirs du Roi quant

.../...

à la réglementation relative à la sécurité des navires à passagers, manque donc de fondement légal. Les dispositions de l'arrêté en projet ne consistant pas en de simples mesures de détail, elles doivent faire l'objet d'un arrêté royal.

C'est sous cette réserve que le projet est examiné.

II. D'après l'article 8 du projet, intitulé "Sociétés de classification reconnues",

> "les règles édictées par une société de classification reconnue pour la construction et l'équipement des navires doivent être suivies pour juger de la navigabilité des navires classés par cette société,dans la mesure où le présent arrêté n'en prescrit pas d'autres".

Le projet contient diverses applications du principe ainsi énoncé : "Les matériaux à employer pour la construction de la coque, des machines et des installations, ainsi qu'en cas de transformation, de réparation importante ou de renouvellement des parties vitales, doivent satisfaire aux prescriptions d'une société de classification reconnue" (article 21). La même règle régit les "dimensions de toutes les parties formant l'ossature de la coque et la manière suivant laquelle celles-ci sont disposées et reliées entre elles" (article 22). Les ancres, les chaînes d'ancre et les amarres doivent pareillement satisfaire aux prescriptions des sociétés de classification reconnues, et subir les essais imposés par celles-ci (article 37). Enfin, "les machines propulsives et auxiliaires, tant dans leur ensemble que dans leurs parties, tant dans leur construction que dans leur fonctionnement, doivent être conformes aux prescriptions d'une société de classification reconnue" (article 42, 2, a).

.../...

Les prescriptions auxquelles le projet se réfère ainsi à différentes reprises, sont, en matière de construction navale, les règles de l'art que les sociétés de droit privé qui s'occupent de classement des navires expriment par une cote dont la hauteur varie suivant le degré de sécurité que les navires présentent pour la navigation.

L'article 10, § 4, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, reprenant une disposition analoque déjà formulée par l'article 10 de la loi du 25 août 1920, dispose que le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions désigne quels sont les sociétés de classification et les services publics étrangers compétents, dont les certificats de navigabilité peuvent être acceptés ainsi que les conditions dans lesquelles ceux-ci peuvent l'être.

A ce jour, le Ministre n'a pas usé des pouvoirs que la loi lui a confiés.

Il s'en suit que les sociétés visées par le projet dans les dispositions reprises ci-dessus ne peuvent être considérées comme des sociétés légalement reconnues.Il y a là une situation anormale qui, dans l'intérêt de la sécurité juridique, devrait être régularisée.

+

+ +

.../...

OBSERVATION GENERALE.

D'une part, le projet est de nature technique; il reprend, d'autre part, un grand nombre de dispositions du règlement sur l'inspection maritime, soit littéralement, soit en les adaptant à la matière particulière qui fait l'objet du projet.

Il n'a pas été possible au Conseil d'Etat de corriger, dans son ensemble, la rédaction souvent défectueuse des articles, tout au moins dans la version française.

Trois remarques d'ordre général doivent toutefois être faites.

1. Dans plusieurs articles, il est fait référence à d'autres articles du projet ou du règlement général, par l'indication de l'article et du paragraphe. Ni dans le projet (sauf à l'article 78) ni dans le règlement général, les articles ne sont divisés en paragraphes sous le signe "§". Il conviendrait, dès lors, que ces références soient corrigées.

La même observation vaut pour le texte des annexes.

2. A de nombreuses reprises, le projet emploie des expressions comme "tel que prévu ...", "tel que visé ...", "comme prévu ...". Ces expressions sont incorrectes et devraient être remplacées par les mots "prévu" et "visé".

3. La ponctuation et l'accentuation du texte français devraient être revues.

+

+ + .../...

PREAMBULE.

Le texte en projet devant être conçu comme un arrêté royal, il y a lieu de compléter l'alinéa 1er par les mots : "notamment les articles 3 et 4;".

+

Le visa de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 n'est pas indispensable. Si, toutefois, il était maintenu, l'arrêté royal du 20 juin 1977 et l'arrêté royal dont le projet a été examiné sous le n° 13.789/2, devraient être cités parmi les arrêtés ayant modifié l'arrêté royal du 20 juillet 1973.

EXAMEN DES ARTICLES.

Article 2.

Compte tenu de l'observation préalable n° I ci-dessus, la référence à l'article 3, 2, du règlement sur l'inspection maritime doit être omise.

L'article 2 doit, dès lors, être rédigé comme suit :

"Article 2.-

Le présent arrêté est applicable aux navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte".

.../...

Article 3.

Le 1. devrait être rédigé comme suit :

"1. Les navires affectés à la pêche à la ligne peuvent naviguer dans les eaux qui s'étendent en deçà d'une ligne fictive située parallèlement à la côte belge à 25 milles marins de la laisse de basse mer".

La rédaction suivante est proposée pour le 2. :

"2. Les navires non affectés à la pêche à la ligne peuvent naviguer dans les eaux qui s'étendent en deçà d'une ligne fictive située parallèlement à la côte belge, à 3 milles marins de la laisse de basse mer, sans s'écarter de plus de 5 milles marins d'un port".

Au 3., la fin de la phrase devrait être rédigée comme suit dans le texte français : "lorsque la visibilité est inférieure à 500 mètres ou lorsque la force du vent dépasse 6 Beaufort".

Il est proposé de rédiger le 4. comme suit :

"4. Sur le vu de la dimension, de la construction ou de l'équipement du navire et du nombre de passagers, le chef de district peut imposer des limitations plus strictes que celles que fixe le présent article".

Article 4.

Il conviendrait d'écrire : "remplacement" au lieu de "substitution" dans le texte français.

.../...

Article 10.

Dans un souci de concordance avec le début de l'article et avec le texte néerlandais de celui-ci, il y a lieu d'écrire à l'alinéa 2 : "l'information" au lieu de "l'avertissement".

Article 11.

On observera que l'adjectif "bijzondere" est rendu dans le texte français, tantôt par "définies", tantôt par "spéciale" alors qu'il serait préférable d'employer les termes "des raisons particulières".

Article 18.

A la fin de l'article, dans le texte français, il est préférable d'écrire : " ... cesse d'être valable" au lieu de "devient périmé".

Article 20.

Au 2. b) et c), l'expression "les parties structurales" n'a pas de sens connu en français.

Si, dans les intentions des auteurs du texte, l'infrastructure ou les oeuvres vives étaient visées comme équivalent du néerlandais "onderdelen", c'est l'une ou l'autre de ces expressions qui devrait être employée.

.../...

Au 3., il y a lieu de lire dans le texte français : "qui le justifient".

Article 24.

Au début de l'article, il y a lieu de lire dans le texte français :

"Le bordé et les parois de compartiments étanches, tels les cloisons, ...".

Article 26.

Au 2. et au 4., les mots "l'intégrité de" doivent être omis dans le texte français.

Au 2. et au 3. du texte français, les mots "de compartimentage" paraissent superflus. De même, le mot "tuyautage" doit être remplacé par "tuyauterie". Il en est de même dans toutes les dispositions où ce terme est employé, notamment aux articles 29, 42.4 et 43.2.

Article 28.

Au 2., le mot "can", dans le texte français, n'a pas de signification connue.

Le texte français correspondrait mieux au texte néerlandais dans la rédaction suivante :

.../...

"Le bord inférieur des hublots ne peut pas être situé en dessous de la ligne de surimmersion".

Article 31.

Par souci de précision et de concordance avec le texte néerlandais, il serait préférable d'écrire dans l'intitulé et au 4. : "sorties de secours" au lieu de "échappées".

Article 32.

Au 6., il serait préférable d'écrire : "qui ont en outre" au lieu de "qui ont en même temps".

Article 35.

Dans l'intitulé du texte français, il y aurait lieu d'écrire, comme dans le texte lui-même : "Champ de vision du timonier" au lieu de "Vue pour le timonier" qui n'a aucun sens.

Au dernier alinéa, il convient d'écrire : "En outre" au lieu de "En même temps".

Article 36.

A la fin du 3., il serait préférable d'écrire : "le temps nécessaire pour passer d'une position à l'autre ne pouvant excéder 28 secondes".

.../...

Au 4., le texte serait mieux en concordance avec le texte néerlandais, s'il était écrit, in fine : "doivent être facilement accessibles et remisés à proximité". La même observation vaut pour l'article 91, a).

Article 38.

Dans le texte français du 4., il y a lieu de remplacer le mot "efficaces" par "adéquats" et de lire "satisfaisant" au lieu de "qui satisfait".

Article 40.

Au 1., alinéa 2, du texte français, il convient d'écrire : "Les moyens de communication prévus au a) et au b) doivent ne pas pouvoir être mis hors service par la même panne".

Article 41.

Au 1., il est proposé d'écrire :

"... être mises en marche à partir d'une chambre de commande spéciale prévue à cet effet ou depuis l'endroit ...".

La rédaction suivante est proposée pour le début du 2, alinéa 3 :

"Si l'orientation des pales de l'hélice peut s'effectuer de l'endroit d'où le navire est dirigé, le dispositif de commutation doit, en outre, être conçu à la satisfaction du chef

.../...

de district et de façon que :".

Article 44.

Au 1.,b) et c), du texte français, il y a lieu d'écrire, à la fin de la disposition : "si d'autres règles ne sont pas imposées par le présent arrêté ou en vertu de celui-ci".

Au 2., alinéa 2, il est préférable d'écrire : "en une heure" au lieu de "endéans une heure".

Article 47.

Dans le texte français du 2., l'expression "espaces propulsifs" devrait être remplacée, conformément à la terminologie de la table alphabétique officieuse du règlement en vigueur,par "espaces réservés à la propulsion".

La même observation vaut pour l'article 86, f.

+

A la fin du même 2., dans le texte français, un membre de phrase a été omis. Le membre de phrase correspondant du texte néerlandais contient une référence qui paraît inadéquate.

+

Dans le texte français du 3. b), les mots "de la faire" sont superflus et doivent être omis.

Article 50.

Au 1., dans le texte français, le mot "ajustable" doit être remplacé par "ajusté".

A la fin du 1., l'alinéa 2 devrait, dans le texte français, être rédigé comme suit : "doivent avoir un surplus de brassières de sauvetage correspondant à 5 pour cent du nombre des personnes à bord".

Le texte français du 4. serait mieux rédigé comme suit :

"4. Des indications précises renseigneront les personnes embarquées sur le mode d'emploi des brassières ainsi que sur les endroits où elles sont entreposées".

Article 51.

Au 1., le mot "mesurée" doit être intercalé entre les mots "longueur" et "conformément".

Article 52.

Le début de cet article serait mieux rédigé comme suit :

.../...

"A bord de tout bateau,il doit y avoir deux ou plusieurs embarcations ou radeaux pneumatiques de sauvetage, suffisamment grands pour prendre toutes les personnes embarquées ... (la suite comme au projet)".

Article 53.

Au deuxième alinéa, dans le texte français, il serait préférable d'écrire : "Le chef de district peut déroger en tout ou en partie aux instructions relatives à la construction des radeaux de sauvetage, tenant compte du caractère restreint de la zone de navigation le long de la côte".

Article 54.

Au 3., alinéa 2, il serait préférable de maintenir le texte français actuellement en vigueur du règlement sur l'inspection maritime (article 67, 3., dernier alinéa), alors surtout que les textes néerlandais de ce règlement et du projet sont pratiquement identiques.

Le texte français du 4. devrait être rédigé comme suit :

"Avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage, les engins de sauvetage doivent être maintenus en bon état et prêts à être immédiatement utilisés".

.../...

Article 56.

Le 1. serait mieux rédigé comme suit :

"1. Il doit y avoir à bord de tout navire un éclairage adéquat pour :

a) éclairer les embarcations de sauvetage et les bossoirs avec leurs accessoires lors des préparatifs avant la mise à l'eau et lors de celle-ci, ainsi que la surface de l'eau à cet endroit jusqu'à ce que l'opération soit terminée;

b) (comme au projet)".

Le 3. devrait être rédigé comme suit :

"3. En outre, à bord de tout navire,

a) (i) il doit y avoir au moins une échelle ...
(ii) il doit y avoir des échelles appropriées ...
(iii) il doit y avoir les échelles visées sous (i) ...
(iv) il doit y avoir des mains courantes ...;

b) les précautions nécessaires doivent être prises pour prévenir toute décharge d'eau du navire dans les embarcations ou les radeaux de sauvetage".

Article 57.

La première phrase serait mieux rédigée comme suit :

"Tout navire doit avoir à bord, comme signaux de détresse, au moins six fusées à parachute d'un type approuvé".

.../...

Article 58.

Dans le texte français du 1., les mots "en conformité avec les prescriptions" doivent être remplacés par "conformes aux prescriptions".

Article 61.

La rédaction suivante est proposée pour le 1. :

"1. A bord de tout navire, doivent se trouver, à l'échelle convenable, les cartes nécessaires pour le voyage envisagé".

Au 3., il serait préférable d'écrire : "Par ceux qui les ont édités" au lieu de "par les instances qui les ont édités".

Article 62.

Dans la seconde phrase du texte français du 1., il serait préférable d'écrire : "Il suffit que ce compas permette de déterminer la route du navire s'il existe à bord un appareillage électronique de relèvement approuvé,que le chef de district juge équivalent".

La rédaction suivante est proposée pour le 3.

"3. Chaque compas magnétique doit être soigneusement compensé par un expert comme le prescrit l'annexe XXI du règlement sur l'inspection maritime. Les déviations doivent être inscrites sur un tableau des déviations placé à proximité du compas".

.../...

Article 63.

Au e) du texte français, il faut écrire :

"e) un sondeur à écho, d'un type approuvé".

Article 68.

La rédaction du texte français de l'alinéa 3, b, est peu compréhensible et devrait être revue.

Au b, iii, du texte français, il y a lieu d'écrire : "si l'installation est capable ... elle doit comporter ...", et dans le texte néerlandais : "om snel van een bron op een andere te kunnen overschakelen".

Article 69.

Au 3, c, du texte français, les mots "en hautière" doivent être remplacés par "hauturière".

Au 4., il convient d'écrire : "Le capitaine et chaque membre d'équipage doivent être titulaires ...".

Article 76.

Dans un souci de concordance avec le texte néerlandais, la dernière phrase du texte français devrait être rédigée comme suit :

.../...

"Si des moyens de chauffage sont installés, ils doivent être d'un type agréé".

Article 80.

Dans le texte français, les mots "en conformité avec les" doivent être remplacés par "conformément aux".

La même observation vaut pour l'article 81.

Article 83.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 83.-
Le capitaine doit veiller à ce que se trouvent à bord des données suffisantes pour lui permettre d'évaluer la stabilité du navire".

Article 85.

A la fin du b), du texte français, il serait préférable d'écrire :

"soient exemptes de rouille et en bon état de marche".

Article 86.

Dans le texte français, le début de l'article doit être rédigé comme suit :

.../...

"Le capitaine est tenu de veiller à ce que :

a) un service de ronde ...".

Article 88.

Dans un souci de correction de la langue, il y aurait lieu de rédiger comme suit la fin du 1. du texte français :

"à ce que chaque membre soit au courant du maniement et de la manoeuvre de tout le matériel et des appareils dont il devra se servir en pareille circonstance et qu'il y soit entraîné".

On lira dans le texte néerlandais : "al het materieel of de toestellen" au lieu de "al het materiaal en/of de toestellen".

Par ailleurs, la portée propre du 2. par rapport au 1. n'est pas perceptible.

Le texte néerlandais devrait au surplus, s'il était maintenu, être rédigé comme suit :

"De kapitein is verplicht zorg te dragen dat aan de bemanning met het oog op het bepaalde in voorgaande paragraaf de nodige onderrichtingen worden gegeven en dat zij degelijk wordt geoefend".

.../...

Article 89.

La rédaction suivante est proposée pour le b) du texte français :

"dans les locaux présentant un risque d'explosion, aucun travail pouvant provoquer des étincelles ne soit exécuté ni aucun travail sur les machines, appareils, transformateurs, tableau d'enclenchement et de distribution, armatures de lampes et accessoires de canalisations qu'après coupure du courant sur la partie correspondante de l'installation;".

Dans le texte néerlandais, la virgule après "plaatsvinden" doit être supprimée.

Au f), il serait préférable de remplacer, dans le texte français, le mot "isolement" par "isolation".

Article 97.

Au 1., l'intitulé exact du Code est, en français : "Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime" (Loi du 5 juin 1928).

Article 98.

L'intitulé exact de l'arrêté royal du 10 septembre 1929 est le suivant :

.../...

"Arrêté royal portant règlement organique de la police maritime".

L'alinéa 2 du 1. serait mieux rédigé comme suit :

"Les journaux de bord ou des extraits de ceux-ci seront transmis à l'appui des faits relatés afin qu'il y soit donné suite. Une copie du rapport doit être transmise par le commissaire maritime au chef de district dans les 24 heures".

Article 99.

Au 1., les deux versions de l'article ne concordent pas, par exemple : "faire tenir" et "houden".

Article 101.

Le 1. serait mieux rédigé comme suit :

"1. Le capitaine est tenu de veiller à ce que, à l'exception des certificats d'exemption, les certificats délivrés pour son navire en vertu du présent arrêté ou des copies certifiées conformes soient affichés à un endroit accessible à toute personne embarquée".

Article 103.

La loi du 5 juin 1972 prévoit (article 4, 2°) que les chefs de district peuvent accorder, dans certaines conditions, des "exemptions" de certaines dispositions des arrêtés

.../...

pris en vertu de la loi.

Dès lors, il est incorrect de dire que ces dispenses sont accordées "au nom du Ministre". Par conséquent, les mots "au nom du Ministre" doivent être omis.

La rédaction suivante est proposée pour l'ensemble de l'article :

"Article 103.- Exemptions.

1. Le chef de district peut, pour chaque cas spécial, accorder une dispense de l'application d'une ou de plusieurs prescriptions du présent arrêté pour autant que cette dispense n'entraîne aucun danger pour le navire ni pour les personnes embarquées.

2. Ces dispenses ne peuvent déroger aux prescriptions des conventions internationales.

3. Le chef de district fait rapport au Ministre dans les huit jours, en indiquant avec précision l'objet de la dispense ainsi que les raisons spéciales ou les circonstances qui la justifient".

Article 104.

La rédaction suivante est proposée pour cette disposition :

.../...

"Article 104.- Cas de force majeure.

1. Si une ou plusieurs prescriptions du présent arrêté ne sont pas applicables à un navire au moment où il entreprend son voyage, elles ne le deviennent pas par le seul fait que ce voyage est modifié pour cause de mauvais temps ou d'un autre cas de force majeure.

2. Pour apprécier si une disposition du présent arrêté est applicable ou non à un navire, il n'est pas tenu compte des personnes se trouvant à bord par suite d'un cas de force majeure ou par suite de l'obligation légale dans laquelle le capitaine s'est trouvé de devoir transporter des naufragés ou d'autres personnes".

Article 105.

Dans un souci de concordance et afin d'éviter des confusions entre les dispositions de l'arrêté en projet et les prescriptions édictées par les fonctionnaires de l'Inspection maritime, il serait préférable d'écrire au 1. du texte français : "pour faciliter l'observation (et non l'observance) correcte des dispositions du présent arrêté".

Au 2. l'expression "l'observance" doit également être remplacée par "l'observation".

Article 106.

La rédaction suivante est proposée pour cet article :

.../...

"Article 106.-

Le présent arrêté est applicable aux navires dont la quille a été posée avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, ci-après dénommés navires existants.

Toutefois :

a) pour les navires existants qui naviguent dans la zone prévue à l'article 3, les dispositions concernant la construction et l'aménagement ne sont applicables que s'il est raisonnable de les imposer.

Il ne leur sera pas imposé de transformations ni d'installations complémentaires qui seraient coûteuses ou exigeraient une longue durée d'installation si les transformations et installations sont hors de proportion avec les avantages réels qu'elles pourraient présenter. Les améliorations seront limitées à celles qu'il est possible et raisonnable d'apporter pour augmenter la sécurité et améliorer le logement;

b) pour les navires existants qui, après l'entrée en vigueur du présent arrêté, seront affectés à la navigation dans la zone prévue à l'article 3 ou seront transformés en vue de cette navigation, le chef de district peut dispenser de l'exécution des dispositions de l'annexe II relatives au compartimentage, si cette exécution était difficilement réalisable ou s'il était peu raisonnable de l'imposer".

+

Si, conformément à l'observation préalable n° I, l'arrêté en projet devient un arrêté royal, il devra être

.../...

complété par un article exécutoire.

+

ANNEXES.

Il va de soi que les annexes devront être adaptées aux modifications qui auront été apportées au texte de l'arrêté lui-même à la suite des observations qui ont été faites ci-dessus.

VOORAFGAANDE OPMERKINGEN.

I. Het ontwerp heeft tot doel de regels te stellen die moeten worden nagekomen opdat een passagiersschip dat geen internationale reis maakt en uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust vaart, kan worden verklaard in staat van veiligheid te zijn.

Het bepaalt de technische voorwaarden waaraan voldaan moet zijn opdat een passagiersschip in staat van veiligheid is, de vrijstellingen die kunnen worden verleend door het districtshoofd van de zeevaartinspectie alsook de verplichtingen van de kapiteins, de bemanningsleden en de eigenaars wat de veiligheid betreft.

Het is gegrond op artikel 3, 2, van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, welke bepaling luidt :

> "Passagiersschepen, die geen internationale reis maken en uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen, moeten voldoen aan de voorschriften door Onze Minister bepaald".

Dit artikel verleent aan de Minister een algemene verordenende bevoegdheid in een aangelegenheid waarvan de regeling zonder voorbehoud aan de Koning is opgedragen door artikel 4 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen. Geen bepaling van de wet zegt dat de Koning ter zake zijn bevoegdheid aan de Minister kan overdragen.

.../...

Artikel 3, 2, van het koninklijk besluit van 20 juli 1973, dat alle bevoegdheden van de Koning in verband met de reglementering van de veiligheid der passagiersschepen aan de Minister opdraagt, heeft dus geen rechtsgrond. De bepalingen van het ontwerp-besluit zijn niet louter detailmaatregelen en moeten derhalve bij koninklijk besluit worden vastgesteld.

Onder dat voorbehoud wordt het ontwerp onderzocht.

II. Artikel 8 van het ontwerp met het opschrift "Erkende classificatiemaatschappijen", luidt :

> "De door (een) erkende maatschappij vastgestelde regels voor de bouw en de uitrusting van schepen moeten worden gevolgd bij de beoordeling van de zeewaardigheid van bij die maatschappij geklasseerde schepen, voor zover in dit besluit daaromtrent geen andere voorschriften gegeven zijn".

Het ontwerp kent verscheidene toepassingen van het aldus gestelde beginsel : "Het materiaal te bezigen voor de bouw van de romp, van de werktuigen en inrichtingen, zomede dat te gebruiken bij verbouwing, bij belangrijke herstelling of vernieuwing van vitale delen, moet voldoen aan de eisen gesteld door een erkende classificatiemaatschappij" (artikel 21). Dezelfde regel geldt voor de "afmetingen van alle verbanddelen van de romp en de wijze waarop deze ten opzichte van elkander zijn aangebracht en verbonden" (artikel 22). Ook de ankers, ankerkettingen en meertouwen moeten voldoen aan de voorschriften van de erkende classificatiemaatschappijen en de door deze opgelegde keuringen ondergaan (artikel 37). Ten slotte moeten "de voortstuwings- en hulpwerktuigen in hun geheel en in hun onderdelen, zowel voor de bouw

.../...

als voor de werking, beantwoorden aan de eisen van een erkende classificatiemaatschappij" (artikel 42, 2, a).

De voorschriften waarnaar het ontwerp aldus bij herhaling verwijst, zijn ter zake van scheepsbouw de regels van de kunst welke de privaatrechtelijke maatschappijen die zich bezighouden met de classificatie van de schepen uitdrukken met een cijfer dat verschilt volgens de graad van veiligheid welke de schepen voor de scheepvaart bieden.

Artikel 10, § 4, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, waarin een bepaling wordt herhaald die reeds eerder was geformuleerd in artikel 10 van de wet van 25 augustus 1920, stelt dat de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort de classificatiemaatschappijen en de bevoegde buitenlandse openbare diensten aanwijst waarvan de certificaten van deugdelijkheid kunnen worden aanvaard, alsook de voorwaarden waaronder dit zal geschieden.

Tot dusver heeft de Minister geen gebruik gemaakt van de hem door de wet verleende bevoegdheid.

Daaruit volgt dat de maatschappijen door het ontwerp bedoeld in de hiervoren aangehaalde bepalingen, niet als wettelijk erkende maatschappijen kunnen worden beschouwd. Het gaat hier om een abnormale toestand die, in het belang van de rechtszekerheid, zou moeten worden geregulariseerd.

+

+ +

.../...

ALGEMENE OPMERKING.

Het ontwerp is enerzijds van technische aard; anderzijds neemt het een groot aantal bepalingen over uit het zeevaartinspectiereglement, hetzij woordelijk, hetzij aangepast aan de bijzondere aangelegenheid waarop het ontwerp betrekking heeft.

Het is de Raad van State niet mogelijk geweest de vaak gebrekkige redactie van de artikelen - althans wat de Franse tekst betreft - in haar geheel te verbeteren.

Toch moeten drie algemene opmerkingen worden gemaakt.

1. In verscheidene artikelen wordt naar andere artikelen van het ontwerp of van het algemeen reglement verwezen met opgave van het artikel en van de paragraaf. Noch in het ontwerp (behalve in artikel 78) noch in het algemeen reglement zijn de artikelen in paragrafen onderverdeeld met het teken "§". Die verwijzingen moeten derhalve worden verbeterd.

Dezelfde opmerking geldt voor de tekst van de bijlagen.

2. Bij herhaling gebruikt het ontwerp wendingen als "zoals bedoeld in ...", "zoals voorgeschreven ...". Die wendingen zijn onjuist en zouden moeten worden vervangen door "bedoeld" en "voorgeschreven".

3. De interpunctie en de accentuering zouden moeten worden herzien in de Franse tekst.

\+

\+ \+

.../...

AANHEF.

Daar de ontwerp-tekst moet worden opgevat als een koninklijk besluit, dient het eerste lid te worden aangevuld met de woorden : "inzonderheid op de artikelen 3 en 4;".

+

De verwijzing naar het koninklijk besluit van 20 juli 1973 is niet onontbeerlijk. Mocht ze toch worden behouden, dan behoren het koninklijk besluit van 20 juni 1977 en het koninklijk besluit waarvan het ontwerp is onderzocht onder nr 13.789/2 te worden vermeld onder de besluiten die het koninklijk besluit van 20 juli 1973 hebben gewijzigd.

ONDERZOEK VAN DE ARTIKELEN.

Artikel 2.

Met inachtneming van de hiervoren gemaakte voorafgaande opmerking nr I moet de verwijzing naar artikel 3, 2, van het zeevaartinspectiereglement vervallen.

Artikel 2 moet dan als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 2.-

Dit besluit is van toepassing op de passagiersschepen die geen internationale reis maken en uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen".

.../...

Artikel 3.

De tekst onder 1. zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"1. Schepen bestemd voor de lijnvisserij mogen varen in de wateren die zich uitstrekken aan deze zijde van een denkbeeldige lijn die parallel loopt met de Belgische kust op 25 zeemijlen van de laagwaterlijn".

De tekst onder 2. redigere men als volgt :

"2. Niet voor de lijnvisserij bestemde schepen mogen varen in de wateren die zich uitstrekken aan deze zijde van een denkbeeldige lijn die parallel loopt met de Belgische kust op 3 zeemijlen van de laagwaterlijn, zonder zich meer dan 5 zeemijlen van een haven te verwijderen".

Onder 3. zou de Franse tekst in fine als volgt moeten worden geredigeerd : "lorsque la visibilité est inférieure à 500 mètres ou lorsque la force du vent dépasse 6 Beaufort".

Voorgesteld wordt de tekst onder 4. als volgt te redigeren :

"4. Het districtshoofd kan, gelet op de grootte, de bouw of de uitrusting van het schip en op het aantal passagiers, strengere beperkingen opleggen dan dit artikel stelt".

Artikel 4.

In de Franse tekst schrijve men "remplacement" in plaats van "substitution".

.../...

Artikel 10.

Ter wille van de overeenstemming met het begin van het artikel en met de Nederlandse tekst leze men in het tweede lid "l'information" in plaats van "l'avertissement".

Artikel 11.

Het adjectief "bijzondere" is in de Franse tekst nu eens weergegeven door "définies" dan weer door "speciale" terwijl het verkieslijk zou zijn te werken met "des raisons particulières".

Artikel 18.

Aan het slot van het artikel kan in de Franse tekst beter worden gelezen : "... cesse d'être valable" in plaats van "devient périmé".

Artikel 20.

In de Franse tekst onder 2. b) en c) hebben de woorden "les parties structurales" geen in het Frans bekende betekenis.

Mochten de stellers van de tekst met de Nederlandse term "onderdelen" bedoelen "l'infrastructure" of "les oeuvres vives", dan zou een van die twee termen moeten worden gebruikt.

Onder 3. moet in de Franse tekst worden gelezen : "qui le justifient".

.../...

Artikel 24.

De Franse tekst van het artikel zou als volgt moeten beginnen :

"Le bordé et les parois de compartiments étanches, tels les cloisons, ...".

Artikel 26.

In de Franse tekst onder 2. en 4. moeten de woorden "l'intégrité de" vervallen.

In de Franse tekst onder 2. en 3. lijken de woorden "de compartimentage" overbodig. Bovendien moet het woord "tuyautage" worden vervangen door "tuyauterie". Hetzelfde geldt voor alle bepalingen waar die term gebruikt is, onder meer in de artikelen 29, 42.4 en 43.2.

Artikel 28.

Het woord "can" dat in de Franse tekst is gebruikt onder 2., heeft geen bekende betekenis.

De Franse tekst zou beter met de Nederlandse overeenstemmen indien hij als volgt werd geredigeerd :

"Le bord inférieur des hublots ne peut pas être situé en dessous de la ligne de surimmersion".

.../...

Artikel 31.

Nauwkeurigheidshalve en ter wille van de overeenstemming met de Nederlandse tekst schrijve men in het opschrift en in de tekst onder 4. : "sorties de secours" in plaats van "échappées".

Artikel 32.

In de tekst onder 6. kan beter worden gelezen : "Trappen en ladders die een helling vertonen van minder dan 70° met de horizontale lijn en tevens meer dan een meter hoog zijn, ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 35.

In de Franse tekst van het opschrift zou, zoals in de tekst zelf, moeten worden gelezen : "Champ de vision du timonier" in plaats van "Vue pour le timonier", dat geen zin heeft.

In het laatste lid van de Franse tekst moet worden gelezen : "En outre" in plaats van "En même temps".

Artikel 36.

Aan het slot van de tekst onder 3. kunnen de woorden "van 35° uitslag aan één zijde tot 35° uitslag naar de andere zijde," vervallen waar zij voor de tweede maal voorkomen.

.../...

De Franse tekst onder 4. zou meer in overeenstemming met de Nederlandse zijn indien aan het slot ervan werd gelezen : "doivent être facilement accessibles et remisés à proximité". Een zelfde opmerking geldt voor artikel 91, a).

Artikel 38.

In de Franse tekst onder 4. vervange men het woord "efficaces" door "adéquats" en leze men "satisfaisant" in plaats van "qui satisfait".

Artikel 40.

In de Franse tekst onder 1., tweede lid, dient te worden gelezen : "Les moyens de communication prévus au a) et au b) doivent ne pas pouvoir être mis hors service par la même panne".

Artikel 41.

In de tekst onder 1. vervange men de woorden "en/of" door het voegwoord "of".

.../...

De volgende tekst wordt voorgesteld voor het begin van 2., derde lid :

"Indien het verstellen der schroefbladen kan geschieden vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd, moet de hiervoor benodigde omschakelinrichting bovendien ten genoegen van het districtshoofd zodanig zijn uitgevoerd dat : ".

Artikel 44.

In de Franse tekst onder 1., b) en c), dient aan het slot van de bepaling te worden gelezen : "si d'autres règles ne sont pas imposées par le présent arrêté ou en vertu de celui-ci".

In de Franse tekst onder 2., tweede lid, kan beter worden gelezen "en une heure" in plaats van "endéans une heure".

Artikel 47.

In de Franse tekst onder 2., zou de term "espaces propulsifs" overeenkomstig de terminologie van de officieuze alfabetische tabel van het geldende reglement moeten worden vervangen door "espaces réservés à la propulsion".

.../...

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 86, f.

+

Aan het slot van dezelfde bepaling is in de Franse tekst een zinsdeel weggevallen. Het desbetreffende zinsdeel in de Nederlandse tekst bevat een verwijzing die blijkbaar onjuist is.

+

In de Franse tekst onder 3., b), moeten de woorden "de la faire" als overbodig vervallen.

Artikel 50.

In de Franse tekst onder 1. moet het woord "ajustable" worden vervangen door "ajusté".

Aan het slot van de Franse tekst onder 1., tweede lid, zou moeten worden gelezen : "doivent avoir un surplus de brassières de sauvetage correspondant à 5 pour cent du nombre des personnes à bord".

De Franse tekst onder 4. zou beter als volgt worden geredigeerd :

"4. Des indications précises renseigneront les personnes embarquées sur le mode d'emploi des brassières ainsi que sur les endroits où elles sont entreposées".

.../...

Artikel 51.

In de tekst onder 1. moet het woord "gemeten" worden ingevoegd tussen de woorden "schip" en "zoals".

Artikel 52.

Het begin van dit artikel kan beter als volgt worden geredigeerd :

"Aan boord van elk schip moeten zich twee of meer reddingboten of automatisch opblaasbare reddingvlotten bevinden die groot genoeg zijn om alle opvarenden ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 53.

De Franse tekst van het tweede lid kan beter als volgt worden gelezen : "Le chef de district peut déroger en tout ou en partie aux instructions relatives à la construction des radeaux de sauvetage, tenant compte du caractère restreint de la zone de navigation le long de la côte".

Artikel 54.

Wat de tekst onder 3., tweede lid, betreft, verdient het aanbeveling de thans geldende Franse tekst van het zeevaartinspectiereglement te behouden (artikel 67, 3., laatste lid), vooral daar de Nederlandse tekst van dat reglement en die van het ontwerp praktisch gelijk zijn.

.../...

De Franse tekst onder 4 zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"Avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage, les engins de sauvetage doivent être maintenus en bon état et prêts à être immédiatement utilisés".

Artikel 56.

De tekst onder 1. zou beter als volgt worden geredigeerd :

"Aan boord van elk schip moet een doelmatige verlichting zijn aangebracht voor :

a) het verlichten van de reddingboten en de davits met hun toebehoren gedurende het gereed maken, vóór en tijdens het te water vieren, en het verlichten van het wateroppervlak ter plaatse waar de reddingboten worden gevierd totdat het te water brengen is voltooid;

b) het verlichten van de plaats waar de reddingvlotten zijn geborgen".

De tekst onder 3. zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"3. Aan boord van elk schip,

.../...

a) (i) moet bovendien ten minste één doelmatige ladder zijn aangebracht ...

(ii) moeten voldoende doelmatige ladders aanwezig zijn ...

(iii) moeten de onder (i) en (ii) bedoelde ladders van voldoende lengte zijn ...

(iv) moeten voor het veilig betreden van de onder (i) en (ii) bedoelde ladders handgrepen aan dek of andere doeltreffende middelen aanwezig zijn;

b) moeten de nodige voorzorgen worden genomen om te voorkomen dat water uit het schip in de reddingboten of reddingvlotten stroomt".

Artikel 57.

De eerste volzin kan beter als volgt worden geredigeerd :

"Aan boord van elk schip moeten als noodsignalen ten minste zes valschermsignalen van een goedgekeurd type aanwezig zijn".

Artikel 58.

In de Franse tekst onder 1. moeten de woorden "en conformité avec les prescriptions" worden vervangen door "conformes aux prescriptions".

.../...

Artikel 61.

Voor de tekst onder 1. wordt de volgende redactie voorgesteld :

"1. Aan boord van elk schip moeten, op een behoorlijke schaal, de voor de te ondernemen reis nodige zeekaarten aanwezig zijn".

In de tekst onder 3. kan beter worden gelezen : "dan wel door de uitgevers ervan vervallen zijn verklaard" in plaats van "dan wel vanwege de uitgevende instanties zijn vervallen verklaard".

Artikel 62.

In de tweede volzin van de Franse tekst onder 1. kan beter worden gelezen : "Il suffit que ce compas permette de déterminer la route du navire s'il existe à bord un appareillage électronique de relèvement approuvé,que le chef de district juge équivalent".

Voor 3. wordt de volgende redactie voorgesteld :

"3. Elk magnetisch kompas moet door een deskundige behoorlijk zijn gecompenseerd zoals voorgeschreven in bijlage XXI van het zeevaartinspectiereglement. De afwijkingen moeten worden opgetekend op een diviatiekaart die bij het kompas aanwezig dient te zijn".

.../...

Artikel 63.

Onder e) van de Franse tekst moet worden gelezen :

"e) un sondeur à écho, d'un type approuvé".

Artikel 68.

De Franse tekst van het derde lid is niet goed verstaanbaar en zou moeten worden herzien.

Onder b, iii, moet in de Franse tekst worden gelezen : "si l'installation est capable ... elle doit comporter...", en in de Nederlandse : "om snel van een bron op een andere te kunnen overschakelen".

Artikel 69.

Onder 3, c, van de Franse tekst moeten de woorden "en hautière" worden vervangen door "hauturière".

In de tekst onder 4. moet worden gelezen : "De kapitein en elk lid van de bemanning dienen houder te zijn ...".

Artikel 76.

Ter wille van de overeenstemming met de Nederlandse tekst, zou de laatste volzin van de Franse tekst als volgt moeten worden geredigeerd :

.../...

"Si des moyens de chauffage sont installés, ils doivent être d'un type agréé".

Artikel 80.

In de Franse tekst moeten de woorden "en conformité avec les" worden vervangen door "conformément aux".

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 81.

Artikel 83.

Dit artikel kan beter als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 83.-
De kapitein is verplicht zorg te dragen dat voldoende gegevens aan boord zijn om hem in staat te stellen de stabiliteit van het schip te evalueren".

Artikel 85.

Aan het slot van b) kan in de Franse tekst beter worden gelezen :

"soient exemptes de rouille et en bon état de marche".

.../...

Artikel 86.

De Franse tekst van het artikel zou als volgt moeten beginnen :

"Le capitaine est tenu de veiller à ce que :

a) un service de ronde ...".

Artikel 88.

Ter wille van een juist taalgebruik zou het slot van de Franse tekst onder 1. als volgt moeten worden geredigeerd :

"à ce que chaque membre soit au courant du maniement et de la manoeuvre de tout le matériel et des appareils dont il devra se servir en pareille circonstance et qu'il y soit entraîné".

In de Nederlandse tekst leze men "al het materieel of de toestellen" in plaats van "al het materiaal en/of de toestellen".

Anderzijds is het niet duidelijk welke eigen strekking de tekst onder 2. heeft ten aanzien van die onder 1. De Nederlandse tekst zou overigens, indien hij wordt behouden, als volgt moeten worden gelezen :

"De kapitein is verplicht zorg te dragen dat aan de bemanning met het oog op het bepaalde in voorgaande paragraaf de nodige onderrichtingen worden gegeven en dat zij degelijk wordt geoefend".

.../...

Artikel 89.

De volgende redactie wordt voorgesteld voor de Franse tekst onder b).

"dans les locaux présentant un risque d'explosion, aucun travail pouvant provoquer des étincelles ne soit exécuté ni aucun travail sur les machines, appareils, transformateurs, tableau d'enclenchement et de distribution, armatures de lampes et accessoires de canalisations qu'après coupure du courant sur la partie correspondante de l'installation".

In de Nederlandse versie van die tekst schrappe men de komma na "plaatsvinden".

In de Franse tekst onder f) verdient het aanbeveling het woord "isolement" te vervangen door "isolation".

Artikel 97.

Het onder 1. vermelde opschrift van het Wetboek moet in het Frans luiden : "Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime" (Wet van 5 juni 1928).

Artikel 98.

Het juiste opschrift van het koninklijk besluit van 10 september 1929 is :

.../...

"Koninklijk besluit houdende inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie".

Het tweede lid van de tekst onder 1. zou beter als volgt worden geredigeerd :

"De dagboeken of uittreksels ervan worden tot staving van de aangehaalde feiten voor verder gevolg overgezonden. Een afschrift van het verslag wordt binnen 24 uren door de waterschout aan het districtshoofd gezonden".

Artikel 99.

In de tekst onder 1. is er gemis van overeenstemming tussen beide versies; zo staat bijvoorbeeld in de Franse tekst : "faire tenir", in de Nederlandse "houden".

Artikel 101.

De bepaling onder 1 kan beter als volgt worden geredigeerd :

"1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de krachtens dit besluit voor zijn schip afgegeven certificaten of gewaarmerkte afschriften daarvan, met uitzondering van de certificaten van vrijstelling, zich op een voor ieder opvarende toegankelijke plaats bevinden".

.../...

Artikel 103.

De wet van 5 juni 1972 bepaalt in artikel 4, 2°, dat de districtshoofden onder bepaalde voorwaarden "vrijstelling" kunnen verlenen van de toepassing van sommige bepalingen van de ter uitvoering van de wet genomen besluiten.

Het is derhalve onjuist te zeggen dat die vrijstellingen worden verleend "in naam van de Minister". De woorden "in naam van de Minister" moeten dan ook vervallen.

De volgende tekst wordt voorgesteld voor het gehele artikel :

"Artikel 103.- Vrijstellingen.

1. Het districtshoofd kan, voor elk bijzonder geval, vrijstelling verlenen van de toepassing van een of meer voorschriften van dit besluit voor zover die vrijstelling voor schip en opvarenden geen gevaar oplevert.

2. Die vrijstellingen mogen niet afwijken van de voorschriften van de internationale verdragen.

3. Het districtshoofd brengt binnen acht dagen aan de Minister verslag uit met nauwkeurige opgave van het onderwerp van de vrijstelling en van de bijzondere redenen of omstandigheden die de vrijstelling wettigen".

.../...

Artikel 104.

Voorgesteld wordt deze bepaling als volgt te redigeren :

"Artikel 104.- Gevallen van overmacht.

1. Indien een of meer voorschriften van dit besluit niet van toepassing zijn op een schip op het tijdstip dat het zijn reis onderneemt, worden zij daarop niet van toepassing door het feit alleen dat die reis wordt gewijzigd ten gevolge van slecht weer of een ander geval van overmacht.

2. Voor het beoordelen van de vraag of een bepaling van dit besluit al dan niet op een schip van toepassing is, wordt geen rekening gehouden met de personen die zich aan boord bevinden ten gevolge van een geval van overmacht of ten gevolge van de wettelijke verplichting waarin de kapitein zich heeft bevonden om schipbreukelingen of andere personen te vervoeren".

Artikel 105.

Ter wille van de overeenstemming en opdat geen verwarring kan ontstaan tussen de bepalingen van het ontworpen besluit en de voorschriften gegeven door de ambtenaren van de Zeevaartinspectie, verdient het aanbeveling in de Franse tekst onder 1. te lezen : "pour faciliter l'observation (niet : "l'observance") correcte des dispositions du présent arrêté".

.../...

Ook in de Franse tekst onder 2. moeten de woorden "l'observance" worden vervangen door "l'observation".

Artikel 106.

Voor dit artikel wordt de volgende tekst voorgesteld :

"Artikel 106.-

Dit besluit is van toepassing op de schepen waarvan de kiel werd gelegd voor de datum waarop dit besluit in werking treedt, hierna bestaande schepen genoemd.

Nochtans :

a) op bestaande schepen die varen in de zone bedoeld in artikel 3, zijn de bepalingen betreffende de bouw en de inrichting slechts van toepassing indien het redelijk is die bepalingen op te leggen.

Er zullen voor die schepen geen dure of veel tijd vergende verbouwingen of aanvullingen worden opgelegd wanneer de verbouwingen en installaties buiten verhouding zijn tot de werkelijke voordelen welke zij zouden kunnen bieden. De verbeteringen zullen beperkt blijven tot hetgeen mogelijk en redelijk is met het oog op een grotere veiligheid en betere accommodatie;

b) voor bestaande schepen die na de inwerkingtreding van dit besluit zullen worden ingezet voor de vaart in de zone bedoeld in artikel 3 of zullen worden verbouwd met het oog op die vaart, kan het districtshoofd vrijstelling verlenen van de uitvoering van de bepalingen van bijlage II betreffende de waterdichte indeling, wanneer die uitvoering moeilijk te verwezenlijken is of het weinig redelijk is ze op te leggen".

+

.../...

Indien het ontwerp-besluit, overeenkomstig de voorafgaande opmerking nr I, een koninklijk besluit wordt, moet het met een uitvoeringsartikel worden aangevuld.

+

BIJLAGEN.

Het spreekt vanzelf dat de bijlagen zullen moeten worden aangepast aan de wijzigingen die overeenkomstig de hiervoren gemaakte opmerkingen aan de tekst van het besluit zelf zullen zijn aangebracht.

La chambre était composée de

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

Ch. HUBERLANT, conseillers d'Etat,
P. KNAEPEN, staatsraden,

C. DESCHAMPS, assesseurs de la section de législation,
L. MATRAY, assessoren van de afdeling wetgeving,

Madame : J. TRUYENS, greffier,
Mevrouw : griffier.

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

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

De kamer was samengesteld uit

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste auditeur.

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

J. TRUYENS. P. TAPIE.