

Chambre des Représentants

SESSION 1962-1963.

10 JUILLET 1963.

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention entre le Royaume de Belgique et la République Française relative aux contrôles à la frontière belgo-française et aux gares communes et d'échange, signée à Bruxelles, le 30 mars 1962.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA
COMMISSION DES AFFAIRES ETRANGERES ⁽¹⁾,
PAR M. SAINTRAINT.

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente Convention vise en premier lieu à faciliter et accélérer les contrôles aux frontières — principalement des personnes et des marchandises — par la mise en place de bureaux de contrôle communs où les agents des deux pays pourront effectuer en même temps les contrôles nécessaires.

Des conventions semblables ont été conclues avec les Pays-Bas, le Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne.

⁽¹⁾ Composition de la Commission :

Président : M. Van Acker (A.).

A. — Membres : MM. Delwaide, De Schryver, Dewulf, Fimmers, Herbiet, Lefère, le Hodey, Parisi, Scheyven, Wiggy, Willot, — Dejardin, De Kinder, Denis, Grégoire, Guillaume, Huysmans, Pierson, Radoux, Van Acker (A.), Van Eynde. — Drèze, Kronacker.

B. — Suppléants : M. Cooreman, M^{me} De Riemaeker-Legot, MM. Devos (R.), Loos, Saintraint, Tindemans. — Bracops, Cools, De Keuleneir, N...., N... — Janssens.

Voir :

525 (1962-1963) :

— N° 1 : Projet de loi.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1962-1963.

10 JULI 1963.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Franse Republiek betreffende de controles aan de Belgisch-Franse grens, de gemeenschappelijke stations en de uitwisselingsstations, ondertekend op 30 maart 1962, te Brussel.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN ⁽¹⁾, UITGEBRACHT
DOOR DE HEER SAINTRAINT.

DAMES EN HEREN,

Bij deze Overeenkomst wordt in de eerste plaats beoogd, de controles aan de grens — hoofdzakelijk van personen en van goederen — te vergemakkelijken en vlotter te doen verlopen door het oprichten van gemeenschappelijke controlekantoren waar de ambtenaren en de beambten van beide landen tegelijk de nodige controles zullen kunnen uitoefenen.

Gelijkaardige overeenkomsten zijn met Nederland, Luxemburg en de Bondsrepubliek Duitsland gesloten.

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Acker (A.).

A. — Leden : de heren Delwaide, De Schryver, Dewulf, Fimmers, Herbiet, Lefère, le Hodey, Parisi, Scheyven, Wiggy, Willot. — Dejardin, De Kinder, Denis, Grégoire, Guillaume, Huysmans, Pierson, Radoux, Van Acker (A.), Van Eynde. — Drèze, Kronacker.

B. — Plaatsvervangers : de heer Cooreman, Mevr. De Riemaeker-Legot, de heren Devos (R.), Loos, Saintraint, Tindemans, — Bracops, Cools, De Keuleneir, N...., N... — Janssens.

Zie :

525 (1962-1963) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

H. — 481.

Elle remplace les trois conventions suivantes qui sont abrogées par l'article 32 :

1^o la Convention signée à Bruxelles le 11 avril 1927 réglant le service des douanes sur les lignes ferrées belgo-françaises en ce qui concerne la circulation des trains visités pendant le trajet;

2^o la Convention signée à Paris le 13 avril 1948 relative au fonctionnement des gares internationales belgo-françaises de Jeumont et de Quévy;

3^o la Convention signée à Paris le 30 janvier 1953 relative à la création sur les voies routières et navigables de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à la frontière.

La Convention du 11 avril 1927 fut approuvée par la loi du 12 novembre 1928 parue au *Moniteur belge* des 17 et 18 décembre 1928.

Elle visait le contrôle douanier des voyageurs et des bagages à main.

Le rapport de M. Vandeveld (Document Chambre des Représentants, n^o 313 du 30 août 1928) signale : « La mise en marche entre Bruxelles et Paris de trains circulant sans arrêt à la frontière a créé l'obligation d'effectuer la visite douanière dans les voitures et pendant le trajet. L'organisation de ce service a soulevé certains problèmes nouveaux qu'il était indispensable de résoudre ».

La Commission de la Chambre a émis le vœu de voir étendre les effets de ladite Convention à d'autres parties du réseau et notamment aux trains ouvriers.

Le rapport de la Commission du Sénat fut établi par M. Leyniers (Document Sénat, n^o 205 du 31 octobre 1928).

Cette Convention a permis :

- de faciliter dans de notables proportions le trafic par chemin de fer entre la Belgique et la France;
- de régler les attributions des agents des douanes effectuant la visite douanière dans les voitures pendant le trajet;
- de mettre au point l'ordre dans lequel les agents des deux pays doivent opérer et de régler la procédure en cas de constatation de délit.

La Convention entre la Belgique et la France relative au fonctionnement des gares internationales franco-belges de Jeumont et de Quévy signée à Paris le 13 avril 1948 fut approuvée par la loi du 5 mai 1948, en même temps que la Convention relative à la combinaison des opérations douanières à la frontière franco-belge du 13 avril 1948.

Cette loi approuvant les Conventions, conclues, d'une part entre la Belgique et la France, d'autre part entre la Belgique et les Pays-Bas en vue de régler, la première dans des gares internationales, la seconde dans des bureaux douaniers internationaux situés sur le chemin de fer, sur la voie d'eau ou sur la route, la visite douanière et le contrôle des passeports opérés en commun par les services des deux pays parut au *Moniteur belge* du 25 juin 1948 et des 10 et 11 janvier 1949.

Le rapport de la Commission de la Chambre fut établi par M. Housiaux (Doc. n^o 433, 1947-1948) et celui du Sénat par M. Moreau de Melen (Doc. n^o 294, 1947-1948).

Cette loi prévoit la création de gares internationales permettant le contrôle sur une portion de territoire étranger.

Zij vervangt de drie volgende overeenkomsten, welke bij artikel 32 zijn opgeheven :

1^o de Overeenkomst ondertekend te Brussel, op 11 april 1927, tot regeling van de dienst der douanen op de Belgisch-Franse spoorlijnen, wat betreft het verkeer der gedurende de reis gevisiteerde treinen;

2^o de Overeenkomst ondertekend te Parijs, op 13 april 1948, betreffende de werking der Belgisch-Franse internationale stations Jeumont en Quévy;

3^o de Overeenkomst ondertekend te Parijs, op 30 januari 1953, waarbij het mogelijk is gemaakt aan de grens, langs land- en waterwegen, kantoren op te richten waar de nationale controles van beide landen naast elkaar geschieden.

De overeenkomst van 11 april 1927 werd goedgekeurd door de wet van 12 november 1928, verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 17 en 18 december 1928.

Zij had betrekking op de douanecontrole van de reizigers en van de handbagage.

In het verslag van de heer Vandeveld (Stuk Kamer van Volksvertegenwoordigers, n^o 313 van 30 augustus 1928) wordt op het volgende gewezen : « Het aanleggen tussen Brussel en Parijs van treinen die op de grens niet stoppen, heeft de verplichting doen ontstaan het tolonderzoek in de rijtuigen en gedurende de reis te doen. De inrichting van deze dienst... deed sommige nieuwe vraagstukken oprijzen die volstrekt moeten opgelost worden ».

De Kamercommissie sprak de wens uit dat de uitwerking van die Overeenkomst uitgebreid zou worden tot andere delen van het net en onder meer tot de arbeiderstreinen.

Het verslag van de Senaatscommissie werd opgemaakt door de heer Leyniers (Stuk Senaat, n^o 205 van 31 oktober 1928).

Bedoelde Overeenkomst heeft het mogelijk gemaakt :

- in merkelijke mate het spoorwegverkeer tussen België en Frankrijk te vergemakkelijken;
- de bevoegdheid te regelen van de tolbeambten die tijdens de reis in de rijtuigen het douaneonderzoek verrichten;
- de orde waarin de ambtenaren en beambten van beide landen moeten te werk gaan alsmede de procedure bij vaststelling van delict te bepalen.

De Overeenkomst tussen België en Frankrijk betreffende de werking der Belgisch-Franse internationale stations Jeumont en Quévy, die ondertekend werd te Parijs op 13 april 1948, werd goedgekeurd door de wet van 5 mei 1948, terzelfder tijd als de overeenkomst van 13 april 1948 betreffende de combinatie van de douaneverrichtingen aan de Frans-Belgische grens.

Deze wet tot goedkeuring van de Overeenkomsten afgesloten, eensdeels tussen België en Frankrijk, anderdeels tussen België en Nederland, met het oog op de regeling, de eerste, in de internationale stations, de tweede, in de op het spoor, op een waterweg of op de baan gelegen internationale douanekantoren, van de douanevisitatie en de controle over de paspoorten gemeenschappelijk uitgeoefend door de diensten van beide landen, verscheen in het *Belgisch Staatsblad* van 25 juni 1948 en van 10 en 11 januari 1949.

Het verslag van de Kamercommissie werd opgesteld door de heer Housiaux (Stuk n^o 433, 1947-1948); dat van de Senaatscommissie door de heer Moreau de Melen (Stuk n^o 294, 1947-1948).

Deze wet voorziet in de oprichting van internationale stations, waardoor de controle op een deel van het buitenlandse grondgebied mogelijk wordt.

La Convention belgo-néerlandaise est plus large que la Convention belgo-française, étendant le système aux communications par route et par eau.

L'article 3 de la loi du 5 mai 1948 stipule :

« Le Gouvernement est autorisé à conclure avec les Gouvernements de pays limitrophes, des arrangements dans le sens de la Convention entre la Belgique et les Pays-Bas relativement aux opérations en commun dans des bureaux douaniers internationaux sur la voie d'eau et sur la route. »

En application de l'article 3 de la loi du 5 mai 1948 fut signée à Paris, entre la Belgique et la France, la Convention du 30 janvier 1953 relative à la création sur les voies routières et navigables, de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à la frontière. Cette Convention a paru au *Moniteur belge* du 20 mars 1954.

Depuis plus de trente ans, sur base de la Convention du 11 avril 1927, les services de douanes belges et français exercent des contrôles sur le territoire du pays voisin dans les trains de voyageurs circulant entre la Belgique et la France. Les services de police opèrent également dans ces trains le contrôle des passeports.

Par ailleurs, les deux Conventions des 13 avril 1948 et 30 janvier 1953 ont permis de réaliser la juxtaposition des contrôles nationaux effectués lors du franchissement de la frontière belgo-française, la première pour le trafic des voyageurs par chemin de fer, la seconde pour le trafic des voyageurs et des marchandises par routes et voies navigables.

Il existe donc une lacune en ce qui concerne le trafic des marchandises par chemin de fer.

Les administrations compétentes des deux pays ont estimé qu'il serait utile d'adapter les dispositions des trois Conventions aux expériences acquises ces dernières années et de les fusionner en une seule en comblant la lacune signalée.

La Convention du 30 mars 1962 a une portée plus large que les trois Conventions fusionnées et tient compte de l'expérience acquise en la matière, spécialement grâce à la Convention passée entre la Belgique et la République Fédérale d'Allemagne le 15 mai 1956.

La loi du 5 mai 1960 portant approbation de la Convention entre le Royaume de Belgique et la République Fédérale d'Allemagne, relative à la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, aux contrôles des trains en cours de route et à la désignation de gares communes et d'échange, pour le trafic par la frontière belgo-allemande, et de l'échange de lettres, signées à Bruxelles le 15 mai 1956 est parue au *Moniteur belge* du 30 septembre 1960.

Le rapport de la Commission de la Chambre fut établi par M. Delwaide (*Doc. n° 320/2, 1958-1959*) et celui du Sénat par M. Moreau de Melen (*Doc. n° 203, 1959-1960*).

**

La présente Convention a pour but d'accélérer à la frontière franco-belge les contrôles douaniers et de police.

Les deux Etats ont convenu :

- de créer aux points de passage dans des gares, sur des routes ou sur des voies navigables des bureaux internationaux où les agents des deux pays peuvent exercer leurs fonctions;

De Belgisch-Nederlandse Overeenkomst is ruimer dan de Belgisch-Franse, daar zij het stelsel uitbreidt tot de land- en waterwegen.

Artikel 3 van de wet van 5 mei 1948 bepaalt :

« De Regering is gemachtigd met de Regeringen van de aangrenzende landen akkoorden af te sluiten in de zin van de Overeenkomst tussen België en Nederland, betreffende de gemeenschappelijke verrichtingen uit te oefenen in de op een waterweg of op de baan gelegen internationale douanekantoren. »

Bij toepassing van artikel 3 van de wet van 5 mei 1948 werd te Parijs de Overeenkomst van 30 januari 1953 ondertekend tussen België en Frankrijk, betreffende de oprichting aan de grens van kantoren waar de nationale controles van beide landen naast elkaar geschieden. Deze Overeenkomst verscheen in het *Belgisch Staatsblad* van 20 maart 1954.

Sedert meer dan dertig jaar oefenen de Belgische en Franse douanediensdiensten, op grond van de Overeenkomst van 11 april 1927, de controles uit op het grondgebied van het buurland in de reizigerstreinen tussen België en Frankrijk. De politiediensten oefenen ook in die treinen de controle uit op de paspoorten :

Anderzijds hebben de twee Overeenkomsten van 13 april 1948 en 30 januari 1953 het mogelijk gemaakt de nationale controles naast elkaar te doen geschieden bij het overschrijden van de Belgisch-Franse grens : de eerste Overeenkomst wat het reizigersverkeer per spoor betreft, de tweede Overeenkomst wat het reizigers- en het goederenverkeer per land- en waterweg betreft.

Inzake het goederenverkeer per spoor is er dus een leemte.

De bevoegde Besturen van beide landen hebben gemeend dat het dienstig zou zijn de bepalingen van de drie Overeenkomsten aan te passen ingevolge de tijdens deze laatste jaren opgedane ervaring; deze Overeenkomsten tot één enkele samen te smelten en tevens voornoemde leemte aan te vullen.

De draagwijdte van de Overeenkomst van 30 maart 1962 is ruimer dan die van de drie samengesmolten Overeenkomsten, en houdt rekening met de ervaring, ter zake opgedaan, in het bijzonder dank zij de Overeenkomst van 15 mei 1956 tussen België en de Bondsrepubliek Duitsland.

De wet houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Bondsrepubliek Duitsland, betreffende de oprichting van kantoren waar de nationale controles van beide landen naast elkaar geschieden, betreffende de controles in de rijdende treinen en de aanwijzing van gemeenschappelijke stations en van uitwisselingsstations, voor het verkeer over de Belgisch-Duitse grens en van de uitwisseling van brieven, ondertekend op 15 mei 1956 te Brussel, verscheen in het *Belgisch Staatsblad* van 30 september 1960.

Het verslag van de Kamercommissie werd opgesteld door de heer Delwaide (*Stuk n° 320/2, 1958-1959*); dat van de Senaatscommissie door de heer Moreau de Melen (*Stuk n° 203, 1959-1960*).

**

Deze Overeenkomst heeft ten doel om de douane- en politiecontroles aan de Frans-Belgische grens vlotter te doen verlopen.

De twee landen zijn overeengekomen :

- op de grensverkeerspunten in stations, langs land- en waterwegen, internationale kantoren op te richten waar de beambten en de ambtenaren van beide landen hun werkzaamheden zullen kunnen verrichten;

- de permettre sur des trajets déterminés en territoire national la visite de trains par les préposés du co-contractant;
- de désigner des gares communes ou d'échange.

On désigne par gares communes celles qui sont exploitées par les deux réseaux et où les opérations ferroviaires se font en commun. L'expression « gares d'échange » désigne celles où le service d'exploitation du pays remet le matériel au service du pays d'entrée.

La terminologie employée est expliquée aux articles 2 et 3. Elle est identique à celle de la loi du 5 mai 1960.

L'article 4 stipule que sont applicables dans la zone, les prescriptions légales et réglementaires du pays limitrophe, relatives aux contrôles et que les infractions à ces prescriptions sont réputées commises sur le territoire du pays limitrophe, plus exactement de la commune de ce pays qui sera désignée par son Gouvernement.

En ce qui concerne la Belgique cette désignation se fait par arrêté royal après conclusion d'un arrangement entre les Ministres compétents, confirmé par échange de notes par la voie diplomatique.

L'article 5 fixe l'ordre des contrôles. Ce sont ceux du pays de sortie qui sont d'abord effectués dans la zone avec les conséquences qui en résultent.

L'article 6 énumère les opérations que les agents de l'Etat limitrophe peuvent effectuer dans la zone. Ils peuvent, ce qui est une innovation comblant une lacune, arrêter les personnes recherchées par les autorités compétentes de l'Etat limitrophe.

La disposition de l'article 6 est plus large que la disposition prévue dans la Convention entre la Belgique et la République Fédérale d'Allemagne du 15 mai 1956 qui n'autorise pas l'arrestation des ressortissants du pays de séjour (voir art. 9 et 10).

Il n'y a en effet aucune limitation dans la présente Convention en ce qui concerne la nationalité des personnes arrêtées.

La seconde partie de la Convention comprend les dispositions relatives aux agents — protection, port de l'uniforme et d'armes, exemption des charges personnelles, responsabilité civile...

La troisième partie de la Convention règle :

1° l'installation et le fonctionnement des bureaux (art. 17 à 23);

2° le fonctionnement des agences en douane (art. 24 et 25). Rien n'est toutefois prévu en ce qui concerne les agents en douane qui désireraient exercer leurs activités auprès des douanes des deux pays.

L'article 25 vise la taxe belge sur les locations mobilières et les transports, fixée à l'article 76 du Code des taxes assimilées au timbre (taxe de 5 %, portée provisoirement à 6 % par la loi du 14 février 1961. Cette augmentation fut prolongée jusqu'au 31 décembre 1963 par la loi du 21 décembre 1962).

La quatrième partie de la Convention fixe les dispositions applicables au trafic ferroviaire. Le personnel de l'administration ferroviaire bénéficie des dispositions fixées dans la seconde partie de la Convention à l'exception du droit de port d'armes.

- op bepaalde trajecten in het nationale grondgebied toe te staan dat de treinen door de ambtenaren en beambten van de mede-contracterende Staten worden gevisiteerd;
- gemeenschappelijke of uitwisselingsstations aan te wijzen.

Onder gemeenschappelijke stations dienen te worden verstaan de stations welke door de twee spoorwegnetten worden geëxploiteerd en waar de spoorwegwerkzaamheden gemeenschappelijk geschieden. Met de uitdrukking « uitwisselingsstation » wordt bedoeld het station waar de exploitatiedienst van het land het materieel weer ter beschikking stelt van de dienst van het land van binnenkomst.

De gebruikte termen worden in de artikelen 2 en 3 verklaard. Zij zijn dezelfde als die welke in de wet van 5 mei 1960 worden gebruikt.

In artikel 4 wordt bepaald dat de wettelijke en reglementaire voorschriften van het aangrenzende land in verband met de controles in de zone toepasselijk zijn en dat de inbreuken op die voorschriften worden geacht gepleegd te zijn op het grondgebied van het aangrenzende land en juist van de gemeente van dit land welke door haar Regering wordt aangewezen.

Wat België betreft geschiedt die aanwijzing bij koninklijk besluit, nadat de bevoegde Ministers een vergelijk hebben gesloten dat, na een notawisseling langs diplomatieke weg, is bevestigd.

In artikel 5 wordt de volgorde van de controles bepaald. Die van het land van uitgang geschieden eerst in de zone met de daaruit voortvloeiende gevolgen.

In artikel 6 worden de verrichtingen opgesomd welke de ambtenaren en beambten van de aangrenzende Staat in de zone mogen uitvoeren. Zij mogen de door de bevoegde autoriteiten van de aangrenzende Staat opgespoorde personen aanhouden, wat nieuw is en in een leemte voorziet.

De bepaling van artikel 6 is ruimer dan die welke voorkomt in de overeenkomst van 15 mei 1956 die gesloten werd tussen België en de Duitse Bondsrepubliek en die de aanhouding van de ingezetenen van de Staat van verblijf niet meebrengt (zie artt. 9 en 10).

In deze Overeenkomst wordt er inderdaad geen enkele beperking voorzien wat betreft de nationaliteit van de aangehouden personen.

Het tweede deel van de Overeenkomst omvat de bepalingen die betrekking hebben op de ambtenaren en beambten : bescherming, dragen van het uniform en van wapens, vrijstelling van persoonlijke lasten, burgerlijke verantwoordelijkheid...

Het derde deel van de Overeenkomst regelt :

1° de vestiging en de werking van de kantoren (artt. 17 tot 23);

2° de werking van de konvooiloperskantoren (artt. 24 en 25). Er wordt nochtans in niets voorzien voor de douane-expediteurs die hun werkzaamheden bij de douane van de twee landen zouden willen uitoefenen.

Artikel 25 beoogt de Belgische taxe op de huurovereenkomsten voor roerende zaken en op het vervoer, die vastgesteld wordt door artikel 76 van het wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes (taxe van 5 %, tijdelijk op 6 % gebracht door de wet van 14 februari 1961. Die verhoging werd door de wet van 21 december 1962 tot 31 december 1963 verlengd).

Het vierde deel van de overeenkomst stelt de bepalingen vast voor het verkeer per spoor. Het personeel van de spoorwegaanpak geniet van de bepalingen die vervat zijn in het tweede deel van de overeenkomst, met uitzondering van het recht een wapen te dragen.

L'article 28 donne aux autorités de l'Etat de séjour un éventuel droit de regard sur les transferts de fonds encaissés par le personnel ferroviaire de l'Etat limitrophe. L'article 6 (2) prévoit le transfert sans droit de regard.

La cinquième partie se rapporte notamment à l'entrée en vigueur de la Convention et aux mesures administratives pour son application. Elle prévoit l'abrogation des trois conventions de 1927, 1948 et 1953.

La Convention ne prévoit rien en ce qui concerne le règlement des différends qui pourraient naître de l'interprétation ou de l'application de celle-ci.

On peut considérer qu'il y a lieu de se référer à l'article X du Traité de Bruxelles du 17 mars 1948, tel qu'il a été modifié le 23 octobre 1954.

Elle constitue un travail de synthèse tenant compte de l'expérience acquise et règle l'importante question du transport de marchandises par chemin de fer.

L'Exposé des Motifs précise la répercussion budgétaire résultant de l'exécution de la Convention.

Elle ne donnera pas lieu à des dépenses supplémentaires.

Examiné par votre Commission des Affaires étrangères en sa séance du 12 juin dernier, le projet n'y a donné lieu à aucune observation et a été adopté à l'unanimité.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. SAINTRAINT.

Le Président,
A. VAN ACKER.

Artikel 28 verleent aan de overheden van de Staat waar het vervoer geschiedt het recht eventueel toezicht uit te oefenen op het overbrengen van geld dat geïnd werd door het spoorwegpersoneel van het buurland. Artikel 6 (2) voorziet het overbrengen zonder recht van toezicht.

Het vijfde deel heeft onder meer betrekking op de inwerkingtreding van de overeenkomst en op de administratieve maatregelen met het oog op de toepassing ervan. Het bepaalt dat de drie overeenkomsten van 1927, 1948 en 1953 opgeheven worden.

Niets is in de Overeenkomst bepaald wat betreft de regeling van de meningsverschillen, welke eventueel zouden kunnen voortvloeien uit de interpretatie en de tenuitvoerlegging ervan.

Men mag aannemen dat er dient verwezen te worden naar artikel X van het Verdrag van Brussel van 17 maart 1948, zoals dit op 23 oktober 1954 is gewijzigd.

Die Overeenkomst vormt een synthese, waarbij rekening gehouden wordt met de verworven ervaring, en regelt het belangrijk probleem van het goederenvervoer per spoor.

De Memorie van Toelichting belicht de budgettaire gevolgen, voortvloeiend uit de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst.

Zij zal geen aanleiding geven tot bijkomende uitgaven.

Bij het onderzoek van het ontwerp door uw Commissie voor de Buitenlandse Zaken in vergadering van 12 juni jl., gaf het geen aanleiding tot opmerkingen en werd het eenparig aangenomen.

Het wetsontwerp werd eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
A. SAINTRAINT.

De Voorzitter,
A. VAN ACKER.