

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

23 JANUARI 1962.

WETSVOORSTEL

strekkende tot het instellen van spoorwegpolitie-officieren bij de Parketten.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het voorstel dat wij aan uw beraadslaging voorleggen, strekt ertoe een degelijk-rationeel ingerichte en onafhankelijke spoorwegpolitie, ter beschikking te stellen van de heren Procureurs-generaal bij de Hoven van Beroep.

De wet op de spoorwegpolitie dateert van 25 juli 1891. Krachtens artikel 15 van deze wet hebben de inspecteurs en de hoofdinspecteur, voor het opsporen van de misdaden en wanbedrijven gepleegd op het domein van de spoorweg, voorrang op al de andere officieren van gerechtelijke politie, behalve op de Procureur des Konings en de onderzoeksrechter.

De spoorwegpolitie beschikt over één hoofdinspecteur, 1.238 inspecteurs en 3.294 wegwachters (toestand op 31 december 1960).

Vermits in artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 niet uitdrukkelijk vermeld is, aan welke categorie van spoorwegbedienden één van voornoemde ambten kan worden toegekend en dit evenmin geregeld is door een Koninklijk Besluit, heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen hieraan een oplossing gegeven door het « werkconsigne voor de toekenning en de onttrekking van gerechtelijke mandaten, de eedaflegging, enz. »

Hierdoor is het mogelijk geweest, dat voornoemd abnormaal groot aantal spoorwegbedienden tevens, doch vooral in ondergeschikte orde aan hun administratieve bezigheden, behoren tot de spoorwegpolitie.

Dat het aantal van deze agenten overdreven is, wordt voldoende geïllustreerd, als men weet dat, tijdens het jaar 1960, 7.299 processen-verbaal werden opgesteld.

Door dit onevenwicht wordt aangetoond, dat aan bepaalde administratieve agenten van de spoorweg de gerechtelijke betiteling van « inspecteur » werd toegekend, met het uitsluitend doel — en dan nog voor administratieve aangelegenheden — kennis te kunnen nemen van de opgestelde processen-verbaal. Dit is een procedure, die indruist tegen artikel 458 van het strafwetboek en een onrechtstreekse schending van het beroepsgeheim kan genoemd worden.

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

23 JANVIER 1962.

PROPOSITION DE LOI

instituant des officiers de police
des chemins de fer près les parquets.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La proposition que nous soumettons à vos délibérations, tend à mettre à la disposition de MM. les Procureurs généraux près des Cours d'appel une police des chemins de fer rationnellement organisée et indépendante.

La loi sur la police des chemins de fer date du 25 juillet 1891. En vertu de l'article 15 de cette loi, les inspecteurs et inspecteurs en chef ont pour la recherche des crimes et des délits commis dans toute l'étendue des voies ferrées, prévention à l'égard de tous les autres officiers de police judiciaire, à l'exception du procureur du roi et du juge d'instruction.

La police des chemins de fer dispose d'un inspecteur en chef, de 1.238 inspecteurs et de 3.294 gardes voyers (situation au 31 décembre 1960).

Etant donné que l'article 10 de la loi du 25 juillet 1891 ne dit pas explicitement à quelle catégorie d'agents des chemins de fer une des fonctions précitées peut être confiée, et que ceci n'est pas réglé par arrêté royal, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges l'a résolu par la « consigne d'octroi et de retrait des mandats judiciaires, la prestation de serment, etc. ».

Il en est résulté que le nombre précité, anormalement élevé, d'agents des chemins de fer appartiennent en même temps, mais surtout subsidiairement à leurs occupations administratives, à la police des chemins de fer.

Le fait que, durant l'année 1960, il a été dressé 7.299 procès-verbaux démontre que le nombre de ces agents est exagéré.

Ce déséquilibre révèle que l'appellation judiciaire d'« inspecteur » a été conférée à certains agents administratifs des chemins de fer uniquement en vue de pouvoir prendre connaissance, à des fins administratives, des procès-verbaux dressés. Une telle procédure est inconciliable avec l'article 458 du Code pénal et peut-être qualifiée de violation indirecte du secret professionnel.

In het effectief van het kader van het spoorwegpersoneel is nochtans een politiekader begrepen dat, alhoewel het zeer gering in aantal is — een honderdtal — toch bij machte is om het politiewerk volledig en degelijk te verrichten.

Het politiekader bestaat uit :

- stationspolitie, afhangende van de betrokken stationchef;
- mobiele brigaden — voorkomen van diefstallen — afhangende van de eerste-inspecteur van de betrokken groepsdirectie; en
- leden gedetacheerd bij de spoorwegbrigade van het Hoog Comité van Toezicht.

In deze onderscheiden diensten vervullen de leden van het spoorwegpolitiekader in eerste instantie, of uitsluitend, politionele opdrachten krachtens de artikelen 12 en 15 van de wet van 25 juli 1891.

Dit zijn, zeer bondig geformuleerd, de bevoegdheden van de leden van het spoorwegpolitiekader.

Bovendien zijn zij belast met het opsporen en vaststellen bij proces-verbaal, binnen de gehele uitgestrektheid van de spoorwegen, de stations en de aanhorigheden ervan, alsmede binnen de zone bij artikelen 2, 3, 5 en 6 van bovengemelde wet vastgesteld (zie art. 12 van die wet) van al de wanbedrijven en overtredingen inzake wegen en van al de inbreuken op de wetten en reglementen aangaande de spoorwegen, hun exploitatie en politie; zoals :

1° koninklijk besluit van 2 november 1836 : Orde waarin de huurrijtuigen, omnibussen enz. aan de spoorwegstations moeten geplaatst worden;

2° koninklijk besluit van 22 maart 1879 : Afsluiting van private overwegen;

3° koninklijk besluit van 4 april 1895, gewijzigd en aangevuld bij verscheidene andere koninklijke besluiten : Maatregelen na te komen voor het reizigersvervoer;

4° koninklijk besluit van 5 november 1895, aangevuld bij het koninklijk besluit van 5 november 1920 en 25 januari 1924 : Bewijzen van toegang tot de stations;

5° koninklijk besluit van 31 december 1899 : Toegang, verkeer en stilstand in de stations, van karren, koetsen en andere voertuigen;

6° koninklijk besluit van 6 maart 1900, gewijzigd bij het besluit van de Regent dd. 2 mei 1949 : Vereiste verklaringen voor het vervoer van goederen enz.;

7° koninklijk besluit van 18 oktober 1957 houdende regeling betreffende de veiligheidsinrichtingen, de signalisatie van de overwegen en gelijkgrondse kruisingen van de openbare weg door spoorwegen en het verkeer op de spoorweg en aanhorigheden;

8° koninklijk besluit van 10 december 1958, houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, enz.

Ook zijn zij bevoegd tot het opsporen en vaststellen bij processen-verbaal, binnen de zone van ten hoogste 20 meter (art. 5 en 6 van de wet van 25 juli 1891) :

A. — van de inbreuken op sommige bijzondere strafwetten, zoals :

- 1° de wet van 28 februari 1882 op de jacht, gewijzigd door de wet van 4 april 1900;
- 2° de wet van 1 juli 1954 op de riviervisvangst;
- 3° de wet van 7 oktober 1886, Landelijk Wetboek;
- 4° de wet van 11 juni 1889 betreffende de drukwerken of formulés gelijkende op bankbriefjes of andere papierwaarden;

Les effectifs des chemins de fer comprennent toutefois un cadre de police qui, quoique fort peu nombreux — une centaine d'unités —, est néanmoins en mesure de faire complètement et convenablement la police.

Le cadre de la police se compose de :

- la police des gares qui dépend du chef de gare;
- de brigades mobiles — pour la prévention des vols — qui dépendent de l'inspecteur principal de chaque directeur de groupe, et
- de membres détachés auprès de la brigade des chemins de fer du Comité Supérieur de Contrôle.

Dans ces divers services, les membres du cadre de la police des chemins de fer remplissent en première instance ou exclusivement des missions de police en vertu des articles 12 et 15 de la loi du 25 juillet 1891.

Telles sont, formulées très sommairement, les attributions des membres du cadre de la police des chemins de fer.

Ceux-ci sont, en outre, chargés de rechercher et de constater par procès-verbal, dans toute l'étendue des chemins de fer, dans les stations et leurs dépendances ainsi que dans les zones déterminées par les articles 2, 3, 5 et 6 de la loi précitée (voir l'article 12 de cette loi), tous les délits et toutes les contraventions en matière de voirie et toutes les infractions aux lois et règlements concernant les chemins de fer, leur exploitation et leur police, notamment :

1° l'arrêté royal du 2 novembre 1836 : Alignement des voitures de place, omnibus, etc., aux abords des stations du chemin de fer;

2° l'arrêté royal du 22 mars 1879 : Fermeture de passages à niveau privés;

3° l'arrêté royal du 4 avril 1895, modifié et complété par divers autres arrêtés royaux : Mesures à observer pour le transport des voyageurs;

4° l'arrêté royal du 5 novembre 1895, complété par les arrêtés royaux du 5 novembre 1920 et du 25 janvier 1924 : Tickets d'entrée dans les stations des chemins de fer de l'Etat;

5° l'arrêté royal du 31 décembre 1899 : Accès, circulation et arrêt dans les stations, de charrettes, voitures et autres véhicules;

6° l'arrêté royal du 6 mars 1900, modifié par l'arrêté du Régent du 2 mai 1949 : Déclarations requises en matière de transport de marchandises, etc.;

7° l'arrêté royal du 18 octobre 1957 portant réglementation relative aux dispositions de sécurité, à la signalisation des passages et traversées à niveau de la voie publique par des voies ferrées et à la circulation sur les voies ferrées et leurs dépendances;

8° l'arrêté royal du 10 décembre 1958, portant règlement général sur la police de la circulation routière, etc.

Ils sont également qualifiés pour rechercher et constater par procès-verbal, dans une zone de 20 mètres au maximum (art. 5 et 6 de la loi du 25 juillet 1891) :

A. — les infractions à certaines lois pénales particulières, telles que :

- 1° la loi du 28 février 1882 sur la chasse, modifiée par la loi du 4 avril 1900;
- 2° la loi du 1^{er} juillet 1954 sur la pêche fluviale;
- 3° la loi du 7 octobre 1886, Code Rural;
- 4° la loi du 11 juin 1889 sur les imprimés ou formulés ayant l'apparence de billets de banque ou autres valeurs fiduciaires;

5° de wet van 25 maart 1891 tot beteugeling van de aanzetting tot misdaden en wanbedrijven;

6° de wet van 27 november 1891 tot beteugeling van de landloperij en bedelarij;

7° het koninklijk besluit van 30 januari 1893 op de vernieling van kikvorsen;

8° de wet van 4 mei 1900 op de handel in scheuten en harsbomen;

9° de wet van 24 oktober 1902 op het spel;

10° de wet van 15 mei 1912 op de kindbescherming;

11° de internationale overeenkomst van 12 december 1923 tot beteugeling van de verspreiding en het vervoer van zedeloze uitgaven;

12° de internationale overeenkomsten betreffende de handel in vrouwen en kinderen;

13° de wet van 22 maart 1929 betreffende de dierenbescherming;

14° de wet van 13 oktober 1930 betreffende de draadtelegrafie en telefonie;

15° de wet van 11 april 1936 betreffende het verbod om in België sommige buitenlandse uitgaven in te voeren;

16° de Besluitwet van 14 november 1939 betreffende de beteugeling van de dronkenschap;

17° het koninklijk besluit van 28 november 1939 houdende reglementering van de leurhandel;

18° de besluitwet van 29 december 1945 houdende verbod tot het aanbrengen van opschriften op de openbare weg;

19° het besluit van de Regent van 1 maart 1950, betreffende de identiteitskaarten;

20° de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen, enz;

B. — van sommige overtredingen, voorzien in het II^e boek, titel X van het strafwetboek.

Uit hetgeen voorafgaat blijkt, dat de bevoegdheden van de spoorwepolitie zeer uitgebreid zijn.

Enerzijds is het onbegrijpelijk dat de N. M. B. S. agenten, die belast zijn met een administratieve taak, in ondergeschikte orde, dergelijke gerechtelijke verantwoordelijkheden durft toevertrouwen.

En, anderzijds, is het onaanvaardbaar dat het huidig politiekader van de N. M. B. S., wiens oprichting reeds dateert van vóór de wet van 25 juli 1891, afhankelijk is van de administratieve diensten van de N. M. B. S. Dat deze toestand — die bij geen enkele andere politiedienst bestaat — reeds aanleiding heeft gegeven tot moeilijkheden, is zeer begrijpelijk.

Het bewijs dat een politie, volledig afhankelijk van een administratieve overheid, zeer kwetsbaar is, vooral in verband met hun bevorderingsmogelijkheden en hun bezoldigingen, werd geleverd door de hiernavolgende beslissingen van de N. M. B. S. :

- bericht 60 P van 24 juli 1946;
- bericht 96 P van 14 december 1951;
- bericht 23 P van 18 maart 1957;
- bericht 4 P van 19 januari 1959.

Al deze voornoemde berichten behelsden werkelijke of verkapte discriminatiemaatregelen t.o.v. de betrokken politiemannen.

Het bericht 96 P van 14 december 1951 was zelfs van die aard, dat het door het arrest van de Raad van State, dd. 14 juli 1955, werd vernietigd.

Teneinde aan deze bezwaren te verhelpen en terzelfdertijd een einde te stellen aan de moeilijkheden, die op het

5° la loi du 25 mars 1891 portant répression de la provocation à commettre des crimes ou des délits;

6° la loi du 27 novembre 1891 pour la répression du vagabondage et de la mendicité;

7° l'arrêté royal du 30 janvier 1893 relatif à la conservation des grenouilles;

8° la loi du 4 mai 1900 sur le commerce des bourgeons de résineux;

9° la loi du 24 octobre 1902 concernant le jeu;

10° la loi du 15 mai 1912 sur la protection de l'enfance;

11° la convention internationale du 12 novembre 1923 relative à la répression de la circulation et au trafic des publications obscènes;

12° les conventions internationales concernant la traite des femmes et des enfants;

13° la loi du 22 mars 1929 relative à la protection des animaux;

14° la loi du 13 octobre 1930 concernant la télégraphie et la téléphonie sans fil;

15° la loi du 11 avril 1936 permettant au gouvernement d'interdire l'entrée en Belgique de certaines publications étrangères;

16° l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 concernant la répression de l'ivresse;

17° l'arrêté royal du 28 novembre 1939 réglementant le commerce ambulancier.

18° l'arrêté-loi du 29 décembre 1945 portant interdiction des inscriptions sur la voie publique;

19° l'arrêté du Régent du 1^{er} mars 1950 relatif aux cartes d'identité;

20° la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles, etc.;

B. — de certains infractions, prévues au titre X, livre II, du Code pénal.

Il résulte de ce qui précède, que les attributions de la police des chemins de fer sont très étendues.

Il est, d'une part, inconcevable de voir confier à titre subsidiaire de telles responsabilités judiciaires à des agents de la S. N. C. B., chargés d'une tâche administrative.

Et il est, d'autre part, inadmissible que le cadre actuel de la police de la S. N. C. B., dont la création est antérieure à la loi du 15 juillet 1891, dépende des services administratifs de la S. N. C. B. Faut-il s'étonner que cette situation — qui n'existe dans aucun autre service de police — a déjà entraîné des difficultés ?

La preuve qu'une police, entièrement dépendante d'une autorité administrative, est très vulnérable, surtout en ce qui concerne ses possibilités de promotion et ses rémunérations, a été fournie par les décisions suivantes de la S. N. C. B. :

- avis 60 P du 24 juillet 1946;
- avis 96 P du 14 décembre 1951;
- avis 23 P du 18 mars 1957;
- avis 4 P du 19 janvier 1959;

Tous ces avis contenaient des mesures de discrimination réelles ou déguisées à l'égard des policiers en question.

L'avis 96 P du 14 décembre 1951 était même de telle nature qu'il fut annulé par l'arrêt du Conseil d'Etat du 14 juillet 1955.

Afin de remédier à ces inconvénients et, en même temps, de mettre fin à des difficultés qui, sur le plan administratif,

administratief plan kunnen voortvloeien uit de door deze agenten te vervullen gerechtelijke opdrachten; meer nog, om deze agenten te beveiligen tegen verdere administratieve willekeur, moeten de leden van het spoorwegpolitiekader, rechtstreeks door een wet bekleed worden met de bevoegdheden van officier van gerechtelijke politie en hun hiërarchie derwijze worden geregeld, dat zij onafhankelijk zijn van de administratieve diensten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Het is dan ook van belang, dat de wetgever tevens voldoende waarborgen stelt voor wat de wedden betreft.

Daarom strekt dit voorstel ertoe, de leden van het spoorwegpolitiekader rechtstreeks onder het toezicht te plaatsen van de H.H. Procureurs-generaal bij de Hoven van Beroep, zodat zij in staat worden gesteld hun gerechtelijke opdrachten te vervullen, zonder vrees voor inmenging en benadeling van hun stoffelijke belangen.

peuvent résulter des missions judiciaires que ces agents doivent accomplir; en outre, en vue de protéger ces agents contre tout arbitraire administratif, il importe que les membres du cadre de la police des chemins de fer soient investis directement par une loi, des attributions d'officier de police judiciaire et que leur hiérarchie soit fixée de manière à les rendre indépendants des services administratifs de la Société Nationale des chemins de fer belges.

Il convient dès lors, que le législateur accorde en même temps des garanties suffisantes en matière de traitements.

C'est pourquoi la présente proposition tend à placer les membres du cadre de la police des chemins de fer directement sous la surveillance des Procureurs généraux près les Cours d'appel, leur permettant ainsi de remplir leurs missions judiciaires sans crainte d'immixtion, ni de préjudice à leurs intérêts matériels.

R. OTTE.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

De Koning kan, binnen het gebied van elk Hof van Beroep, spoorwegpolitieofficiëren instellen. Hij bepaalt hun getal naargelang de vereisten van de dienst; zij staan onder het gezag en het toezicht van de Procureur-generaal.

Art. 2.

De spoorwegpolitieofficiëren zijn officier van gerechtelijke politie; zij worden benoemd en afgezet door de Koning.

Art. 3.

De Koninklijke besluiten van benoeming bepalen de verblijfplaats van de spoorwegpolitieofficiëren en geven de wegenwachters op, die onder het gezag van ieder politieofficier staan.

Art. 4.

Alvorens in dienst te treden, leggen de spoorwegpolitieofficiëren de hiernavolgende eed af in handen van de Procureur-generaal:

« Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de grondwet en aan de wetten van het Belgisch volk, en het mij toevertrouwd ambt trouw waar te nemen. »

De wegenwachters leggen deze eed af vóór de Rechtbank van eerste aanleg van het arrondissement van hun verblijfplaats.

Niettemin reikt hun bevoegdheid ook buiten het arrondissement van die Rechtbank.

Bij verandering van verblijfplaats wordt de akte van eedaflegging overgeschreven en voor gezien getekend ter griffie van de Rechtbank van eerste aanleg, waartoe de nieuwe verblijfplaats behoort.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Le Roi peut instituer, dans chaque ressort de Cour d'appel, des officiers de police des chemins de fer, dont il fixe leur nombre selon les besoins du service et qui sont placés sous l'autorité et la surveillance du procureur général.

Art. 2.

Les officiers de police des chemins de fer sont officiers de police judiciaire; ils sont nommés et révoqués par le Roi.

Art. 3.

Les arrêtés royaux de nomination fixent la résidence des officiers de police des chemins de fer et désignent les gardes voyers qui seront subordonnés à chaque officier de police.

Art. 4.

Avant leur entrée en fonction, les officiers de police des chemins de fer prêtent le serment suivant entre les mains du procureur général:

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et » aux lois du peuple belge, et de remplir fidèlement les » fonctions qui me sont conférées. »

Les gardes voyers prêtent ce serment devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur résidence.

Néanmoins leurs pouvoirs ne sont pas circonscrits dans l'arrondissement de ce tribunal.

En cas de changement de résidence, l'acte de prestation de serment sera transcrit et visé au greffe du tribunal de première instance auquel ressortit le lieu de la nouvelle résidence.

Art. 5.

De spoorwegpolitieofficiëren en de wegenwachters sporen op en stellen vast bij processen-verbaal, die tot tegenbewijs getuigen, binnen de gehele uitgestrektheid der spoorwegen, de stations en hun aanhorigheden, alsmede binnen de ruimten bepaald bij artikelen 2, 3, 5 en 6 van de wet van 25 juli 1891, alle wanbedrijven en overtredingen in zake wegen en alle inbreuken op de wetten en reglementen betreffende de spoorwegen, de exploitatie en de politie der spoorwegen.

Art. 6.

De wegenwachters overhandigen de processen-verbaal die zij hebben opgemaakt, binnen de 24 uren aan hun officier, die ze op zijn beurt onmiddellijk overmaakt aan de bevoegde ambtenaar van het openbaar ministerie.

Art. 7.

In de gehele uitgestrektheid van de spoorwegen, de stations en hun aanhorigheden, binnen een ruimte van 500 meter aan weerszijden, sporen de spoorwegpolitieofficiëren de misdaden en wanbedrijven op. Voor het opsporen van die misdaden en wanbedrijven hebben zij dezelfde bevoegdheid, zelfs voorrang op al de andere officieren van gerechtelijke politie, behalve op de Procureur des Konings en de onderzoeksrechter.

Art. 8.

De spoorwegpolitieofficiëren zijn, in de uitoefening van hun ambt, bevoegd om rechtstreeks de openbare macht op te vorderen. Die opvordering moet schriftelijk geschieden, behalve in spoedeisende gevallen en bij gevaar in uitstel.

Art. 9.

De jaarwedden van de spoorwegpolitieofficiëren, door de Koning bepaald, alsmede de uitgaven der reis- en verblijfkosten, komen ten laste van het spoorwegbestuur.

Art. 10.

De rangorde, de ambtskledij en de rangtekenen van de spoorwegpolitieofficiëren, de tuchtstraffen die hun kunnen worden opgelegd, worden door de Koning geregeld.

Art. 11.

Het spoorwegbestuur stelt de nodige kantoren ter beschikking van de spoorwegpolitieofficiëren.

Art. 12.

Zijn afgeschaft : artikelen 10, 11, 12, 14 en 15 van de wet van 25 juli 1891.

21 december 1961.

Art. 5.

Les officiers de police des chemins de fer et les gardes voyers rechercheront et constateront, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, dans toute l'étendue des chemins de fer, dans les stations et leurs dépendances, ainsi que dans les zones déterminées par les articles 2, 3, 5 et 6 de la loi du 25 juillet 1891, tous les délits et toutes les contraventions en matière de voirie et toutes les infractions aux lois et règlements concernant les chemins de fer, leur exploitation et leur police.

Art. 6.

Les gardes voyers remettront, dans les vingt-quatre heures, les procès-verbaux qu'ils auront dressés à leur officier, qui, à son tour, les transmettra immédiatement à l'officier du ministère public compétent.

Art. 7.

Les officiers de police des chemins de fer rechercheront les crimes et les délits dans toute l'étendue des voies ferrées, des stations et de leurs dépendances, dans une zone de 500 mètres de chaque côté. Ils auront, pour la recherche de ces crimes et de ces délits, concurrence et même prévention à l'égard de tous les autres officiers de police judiciaire à l'exception du procureur du Roi et du juge d'instruction.

Art. 8.

Les officiers de police des chemins de fer ont le droit, dans l'exercice de leurs fonctions, de requérir directement, la force publique. Cette réquisition doit avoir lieu par écrit, sauf dans des cas urgents et s'il y a péril en la demeure.

Art. 9.

Les traitements des officiers de police des chemins de fer, fixés par le Roi, ainsi que leurs frais de route et de séjour, sont à charge de l'administration des Chemins de fer.

Art. 10.

La hiérarchie, l'uniforme et les insignes des officiers de police des chemins de fer, les peines disciplinaires dont ils peuvent être l'objet seront fixés par le Roi.

Art. 11.

La direction des chemins de fer mettra les bureaux nécessaires à la disposition des officiers de police des chemins de fer.

Art. 12.

Sont abrogés : les articles 10, 11, 12, 14 et 15 de la loi du 25 juillet 1891.

21 décembre 1961.

R. OTTE,
H. CALLEBERT,
B. VAN ACKER,
M. JAMINET,
E. ALLARD.