ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre de l'Intérieur, le 8 avril 1967, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "réglementant les courses cyclistes", a donné le 26 avril 1967 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 8e april 1967 door de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot reglementering van wielerwedstrijden", heeft de 26e april 1967 het volgend advies gegeven :

OBSERVATION GENERALE.

Le projet est divisé en trois chapitres, le chapitre II étant lui-même divisé en sections et paragraphes.

Il sera proposé ci-après un nouveau texte, tenant compte du fait que certains articles devraient être transférés dans un autre chapitre (les articles 2, 3 et 4, qui concernent l'autorisation), que les articles qui modifient l'arrêté royal du 8 avril 1954 doivent être groupés sous un chapitre distinct et que d'autres articles gagneraient à être fusionnés.

+

Article 3.

Le projet ne prévoit pas l'hypothèse où la course suivrait une voie publique faisant partie des routes et chemins forestiers de l'Etat ouverts à la circulation publique, ou des routes militaires ouvertes à la circulation publique (article 1er, § 3, 3° et 4°, de la loi).

Il conviendrait, dès lors, de compléter le projet à cet égard. La même procédure que celle qui est prévue dans l'alinéa 1er de l'article 3 pourrait être appliquée. Il suffirait, si telle devait être l'intention du Gouvernement, d'insérer dans cet article un alinéa 3 conçu comme suit :

.../...

"Si la course emprunte une route ou un chemin forestiers de l'Etat ouverts à la circulation publique, ou une route militaire ouverte à la circulation publique, ou si elle traverse un carrefour dont une de ces voies fait partie, l'autorisation ne peut être délivrée que de l'avis conforme du Ministre de l'Agriculture ou du Ministre de la Défense nationale, ou de leurs délégués".

Si le Gouvernement se ralliait à cette proposition, il conviendrait que le projet soit proposé et contresigné par les Ministres de l'Agriculture et de la Défense nationale.

L'alinéa 3 de l'article, en se référant à l'article 56bis, 5, de l'arrêté royal du 8 avril 1954, semble admettre que des courses cyclistes pourront être autorisées sur les autoroutes.

En vertu de l'article 1er, alinéa 2, de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, "les autoroutes sont exclusivement réservées à la circulation des véhicules automoteurs désignés par le Roi ... ".

L'autorisation prévue par l'article 56bis, 5, précité, ne concerne et ne peut concerner que les épreuves sportives réservées aux véhicules automoteurs. En aucun cas, des courses cyclistes ne peuvent être autorisées sur les autoroutes.

L'alinéa 3 de l'article 3 du projet doit, par conséquent, être omis.

.../..

Article 4.

Dans un but de sécurité juridique il conviendrait de substituer, dans l'alinéa 4 de cet article, la notion de "notification" à celle de "transmission".

Article 9.

Le caractère spécial des précautions à prendre dans le cas visé par cet article ressortirait mieux du texte proposé.

Article 11.

A l'alinéa 1er, il y a lieu d'omettre l'indication du numéro de téléphone.

A l'alinéa 2, il est inutile de parler de "soins d'urgence" dès lors que la personne qui remplace le médecin doit posséder le diplôme d'hospitalier (arrêté royal du 17 août 1957).

Article 18.

L'article 18 du projet ne peut avoir d'autre objet que d'imposer un signe distinctif aux conducteurs dont les véhicules, par décision de l'organisateur de la course, sont seuls admis à s'intégrer dans la colonne des suiveurs.

.../...

Cet article n'a pas pour objet de conférer à l'organisateur de la course un pouvoir quelconque de police sur la voie publique, ni de limiter le pouvoir de police des autorités compétentes.

En vue d'exprimer plus clairement la portée de cet article, il est suggéré d'en modifier la rédaction.

Article 20.

L'article 20 du projet impose certaines conditions aux concurrents pour participer à une course cycliste.

L'âge minimum requis est fixé à 21 ans. Toutefois, les mineurs d'âge peuvent participer à ces courses à partir de 15 ans, à condition d'y être autorisés par leurs représentants légaux, d'être affiliés à un club cycliste et de se conformer aux règles à prescrire ultérieurement par le Roi en matière de tutelle sanitaire.

Certains mineurs, qui n'ont pas 17 ans ou dont l'âge se situe entre 17 et 19 ans, ne peuvent s'inscrire aux épreuves dont le parcours dépasse une longueur déterminée ni participer à plus d'une ou de deux courses par semaine, suivant le cas.

Les dispositions qui précèdent contiennent des règles qui visent à protéger la santé des jeunes coureurs. Le Roi a-t-il le pouvoir d'édicter pareilles règles ?

.../...

Le projet invoque comme fondement légal l'article 1er, (§ 5), de la loi du 1er août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifié par la loi du 15 avril 1964 :

> "§ 5. L'organisation et la participation à des épreuves ou compétitions sportives, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, sont interdites, sauf autorisation préalable et écrite des bourgmestres des communes sur le territoire desquelles ces épreuves ou compétitions ont lieu.
>
> L'autorisation précisera, le cas échéant, les précautions à prendre et les conditions à observer, tant par les organisateurs que par les participants, dans l'intérêt de la sécurité des personnes, de la circulation en général et du déroulement normal de l'épreuve ou de la compétition.
>
> Le Roi détermine les conditions auxquelles doivent être subordonnées certaines épreuves et compétitions et la délivrance de l'autorisation; ces conditions portent notamment sur l'assurance de la responsabilité civile".

Cette disposition trouve son origine dans un amendement du Gouvernement justifié, notamment, comme suit : "L'amendement proposé permettra de préciser quelles seront les différentes autorités administratives qui pourront ... imposer aux organisateurs toutes mesures de précautions commandées pour la sécurité des autres usagers, des participants ou encore des spectateurs; parmi elles l'assurance de responsabilité civile est spécialement importante ... " (Chambre 1962-1963, Doc. 630, n° 3, page 3).

.../...

Et on lit dans le rapport complémentaire fait au nom de la Commission des Communications à la Chambre :

> "Le Ministre attache cependant de l'importance à ce que ce paragraphe 5 rencontre trois préoccupations essentielles :
>
> 1° les épreuves et compétitions sportives ne peuvent désorganiser d'aucune manière la circulation normale;
>
> 2° il faut de toute manière que les mesures adéquates soient prises pour permettre le déroulement de ces épreuves et compétitions dans toutes les conditions désirables de sécurité, tant pour les participants que pour les spectateurs, ainsi que pour les tiers en général;
>
> 3° les mesures de sécurité doivent s'accompagner des dispositions nécessaires en matière d'assurance contre les accidents éventuels" (Ibid., n° 7).

Il ressort clairement des travaux préparatoires qui viennent d'être cités que le Roi ne peut exercer son pouvoir réglementaire, en matière de courses cyclistes, que dans le domaine de la sécurité spécialement en ce qui concerne les participants, les spectateurs et les tiers en général, et non pas en vue de protéger la santé des coureurs.

Les dispositions réglementaires prises par le Roi auraient cependant un fondement légal suffisant si elles avaient à la fois pour effet d'assurer la sécurité et de protéger la santé ou, mieux encore, si elles avaient pour effet d'assurer la sécurité par le moyen d'une mesure protectrice de la santé.

.../...

Tel est le cas des conditions imposées aux mineurs d'âge relativement à la fréquence des épreuves et à la longueur de leur parcours.

En revanche, l'instauration d'une tutelle sanitaire - dont les modalités restent d'ailleurs à établir et qui pourrait, au surplus, s'étendre aux majeurs - ne trouverait de fondement dans l'article 1er, § 5, de la loi du 1er août 1899 que si elle avait directement pour but et normalement pour effet d'éviter, sur la voie publique, des accidents qui seraient dus à l'état de santé déficient des coureurs.

En conséquence, le texte de l'alinéa 2 de l'article 20 devrait se terminer de la manière suivante : "... et se conforment aux règles qui seront prescrites par Nous en vue de prévenir les accidents dus à l'état de santé déficient des coureurs".

\+

\+ \+

La disposition de l'alinéa 2 de l'article 20 portant que les mineurs d'âge ne peuvent participer à des courses qu'à la condition d'être affiliés à un club cycliste ne semble pas trouver de fondement dans l'article 1er, § 5, de la loi du 1er août 1899.

Article 21.

L'observation qui précède vaut également pour cet article.

.../...

Article 23.

Cet article n'a pas, et ne pourrait avoir pour objet de modifier les règles de droit commun qui régissent la responsabilité des personnes par qui le dommage est arrivé. Il ne concerne que le règlement des conséquences pécuniaires des actes dommageables.

Le texte proposé ci-après est de nature à éviter toute équivoque à cet égard.

Article 24.

Selon cet article, doivent être couverts par une assurance, non seulement les coureurs et les personnes qui exercent une fonction en rapport avec la course, mais aussi les personnes qui accompagnent la course "à quelque titre que ce soit".

Cette expression, dont la portée est extrêmement large, ne correspond pas, selon les explications du fonctionnaire compétent, à l'intention du Gouvernement. Le projet entend, en réalité, viser les personnes régulièrement autorisées à accompagner la course.

Article 26.

L'article 3, alinéa 4, de la loi du 1er juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, dispose que "la garantie doit être illimitée".

.../...

Comme l'article 26 du projet est rédigé en termes généraux, il vise aussi bien l'assurance dont doivent justifier les organisateurs et les coureurs, que l'assurance imposée aux personnes qui accompagnent la course et qui peuvent, éventuellement, être déjà soumises à la loi du 1er juillet 1956.

On peut, dès lors, s'interroger sur la portée exacte de l'article 26 en ce qui concerne les véhicules automoteurs qui accompagnent la course, eu égard à la loi du 1er juillet 1956.

L'article 4, § 2, de cette loi dispose que "peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés".

Les contrats d'assurance excluent généralement ces dommages de l'assurance.

D'après les explications du fonctionnaire compétent, certaines compagnies d'assurances interpréteraient l'article 4, § 2, de la loi comme visant non seulement les véhicules qui "font" la course, mais encore tous les véhicules qui coopèrent au bon déroulement de celle-ci.

Quel que soit le bien-fondé de cette interprétation, l'intention du Gouvernement est d'éviter que des dommages causés par des véhicules qui accompagnent la course cycliste puissent être déclarés exclus de l'assurance.

Afin d'éviter toute équivoque, l'article 26 devrait être complété.

.../...

Annexe.

L'annexe doit porter la mention : "Vu pour être annexé à notre arrêté du ... " et être revêtue des mêmes signature et contreseings.

\+

\+ +

Le texte proposé ci-après tient compte des observations qui précèdent et contient en outre des modifications de pure forme qui ne nécessitent aucun commentaire.

ARRETE ROYAL REGLEMENTANT LES COURSES CYCLISTES ET MODIFIANT L'ARRETE ROYAL DU 8 AVRIL 1954 PORTANT REGLEMENT GENERAL SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE.

BAUDOUIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 1er août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, notamment l'article 1er, § 5, modifié par la loi du 15 avril 1964;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre de la Culture française, de Notre Ministre de l'Agriculture, de Notre Ministre de la Culture néerlandaise, de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre des Travaux publics, de Notre Ministre de la Santé publique, de Notre Ministre de l'Intérieur et de Notre Ministre de la Défense nationale,

.../...

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

CHAPITRE Ier. - DISPOSITION GENERALE.

Article 1er.-

L'organisation des courses cyclistes disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, la participation à ces épreuves et la délivrance de l'autorisation prévue par l'article 1er, § 5, de la loi du 1er août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, sont soumises aux conditions suivantes.

CHAPITRE II. - CONDITIONS RELATIVES A L'ORGANISATION DES COURSES CYCLISTES.

Article 2 (article 5 du projet).

Les organisateurs veillent à ce que les concurrents et les personnes qui les accompagnent remplissent les conditions qui leur sont imposées.

Ils effectuent à cette fin les contrôles nécessaires, tant au départ que pendant le déroulement de la course.

Article 3 (article 6 du projet).

Les organisateurs doivent s'assurer le concours des signaleurs que chaque bourgmestre estime nécessaires en vue de garantir la sécurité aux carrefours ou autres points importants ou dangereux qu'il indique sur l'itinéraire de la course dans sa commune.

.../...

Le bourgmestre fixe le nombre de signaleurs nécessaires après avoir fait appel aux forces de police et de gendarmerie disponibles.

Les signaleurs, dont les noms sont communiqués aux bourgmestres intéressés, doivent être âgés de 18 ans au moins. Ils portent, au bras gauche, un brassard aux couleurs nationales disposées horizontalement indiquant en lettres noires dans la bande jaune la mention "signaleur".

Article 4 (article 9 du projet).

Lorsque l'itinéraire rejoint un parcours emprunté précédemment, les organisateurs sont tenus de prendre des mesures de précaution particulières propres à éviter tout risque d'accident.

Article 5 (article 10 du projet).

Lorsque la course ne se déroule pas sur un parcours entièrement fermé à toute circulation, un véhicule automobile doit précéder le premier coureur de 500 mètres au moins et de 1.000 mètres au plus.

Ce véhicule doit présenter de façon apparente pour la circulation venant en sens inverse, le signal figuré sous le numéro 14 de l'annexe 1 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière. Ce signal a, au moins, 90 cm de côté et surmonte un panneau rectangulaire à fond bleu portant en caractères blancs d'au moins 20 cm de hauteur et d'au moins 2 cm de largeur, la mention "course cycliste" reproduite dans la ou les langues de la région.

.../...

Article 6 (article 11 du projet).

Les organisateurs doivent, huit jours au moins avant la compétition, communiquer au service de secours sanitaire à la population civile du Ministère de la Santé publique, le jour et l'heure du départ de la course, sa durée probable et l'itinéraire fixé.

Dans chaque épreuve, le dernier coureur sera suivi d'un véhicule automobile ayant à bord un médecin ou, à défaut de celui-ci, une personne possédant au moins le brevet d'hospitalier. Ce véhicule sera équipé d'un brancard et de la boîte de secours n° 1 prévue dans le règlement général pour la protection du travail.

Article 7 (articles 12, 13 et 14 du projet).

L'arrivée, sauf si elle a lieu sur un vélodrome, doit être située sur une ligne droite d'au moins 6 mètres de largeur et 300 mètres de longueur dont, au moins, 250 mètres en deçà et 50 mètres au-delà de la ligne d'arrivée.

Les organisateurs doivent empêcher l'accès de la chaussée à l'endroit de l'arrivée, par des barrières placées de part et d'autre sur une distance d'au moins 350 mètres, soit 250 mètres en deçà et 100 mètres au-delà de la ligne d'arrivée.

Sauf les membres du service d'ordre et les juges à l'arrivée, nul ne peut se trouver devant les barrières lors de l'arrivée des coureurs.

Les autorités communales interdiront l'arrêt et le stationnement des véhicules sur la chaussée au moins une heure avant le moment prévu pour l'arrivée.

.../...

Article 8 (articles 15, 16 et 17 du projet).

Toute caravane publicitaire est annoncée par un véhicule arborant un drapeau rouge et qui la précède d'environ 500 mètres.

La dernière voiture de la caravane arbore un drapeau vert et devance les coureurs de 15 minutes au moins.

Le conducteur qui serait retardé pour quelque motif que ce soit doit ranger son véhicule jusqu'après le passage de la course et ne peut regagner la caravane.

Article 9 (articles 18 et 19 du projet).

Sont seuls admis à accompagner la course, les véhicules dont les conducteurs sont titulaires d'un laissez-passer délivré par l'organisateur.

Ce laissez-passer, de couleur blanche, est établi d'après le modèle reproduit à l'annexe du présent arrêté. Il est apposé sur le pare-brise du véhicule ou fixé de façon apparente à l'avant lorsque le véhicule est démuni de pare-brise.

Les véhicules autorisés à accompagner la course ne peuvent transporter de supporters.

La présente disposition ne limite en rien les pouvoirs des autorités chargées du maintien de l'ordre et de la police de la circulation ni le droit des membres du service d'ordre de s'intégrer dans le groupe des suiveurs.

.../...

CHAPITRE III. - CONDITIONS RELATIVES AUX CONCURRENTS.

Article 10 (article 20, alinéas 1er et 2, du projet).

Nul ne peut participer à une course cycliste s'il n'a 21 ans accomplis.

Toutefois, les mineurs âgés de 15 ans peuvent participer à des courses à condition qu'ils y soient autorisés par écrit par leurs représentants légaux ... (voir avis) et se conforment aux règles qui seront prescrites par Nous en vue de prévenir les accidents dus à l'état de santé déficient des coureurs.

Article 11 (article 20, alinéas 3 à 6, du projet).

Les mineurs de moins de 17 ans ne peuvent s'inscrire aux épreuves dont le parcours dépasse 55 km ni participer à plus d'une course par semaine.

Les mineurs du sexe féminin dont l'âge se situe entre 17 et 19 ans accomplis, ne peuvent s'inscrire aux épreuves dont le parcours dépasse 65 km ni participer à plus d'une course par semaine.

Les mineurs du sexe masculin dont l'âge se situe entre 17 et 19 ans accomplis ne peuvent s'inscrire aux épreuves dont le parcours dépasse 80 km ni participer à plus de deux courses par semaine.

Lorsqu'un concurrent a parcouru moins du quart de la distance prévue, il est considéré, pour l'application des dispositions réglant la fréquence des épreuves, comme n'ayant pas participé à la course.

.../...

Article 12 (article 21 du projet).

... (voir avis) ...

Article 13 (article 22 du projet).

Les concurrents doivent porter un casque de protection.

Le casque peut être constitué de branches, à condition ... (le reste comme au projet) ...

CHAPITRE IV. - CONDITIONS RELATIVES A L'ASSURANCE DE LA RESPONSABILITE CIVILE.

Article 14 (article 23 du projet).

Les organisateurs doivent, pour chaque compétition, justifier d'une assurance qui garantit, en cas d'accident se produisant à l'occasion de l'épreuve ou pendant la durée de celle-ci, les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber :

1° aux organisateurs eux-mêmes;

2° aux autorités des communes sur le territoire desquelles la compétition a lieu;

3° aux communes, notamment à l'occasion de prêt de matériel;

4° aux membres du service d'ordre et aux signaleurs visés à l'article 7, 4, de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

.../...

Article 15 (article 24 du projet).

La responsabilité civile des coureurs et des personnes qui sont autorisées à accompagner la course ou qui exercent une fonction en rapport avec la course pouvant les amener sur le trajet suivi par elle, doit être couverte par une assurance.

Article 16.-

... (texte de l'article 25 du projet) ...

Article 17 (article 26 du projet).

L'assurance doit prévoir une garantie illimitée pour les dommages corporels. La garantie des dégâts matériels peut être limitée à un million de francs.

L'alinéa 1er n'est applicable aux véhicules automoteurs autorisés à accompagner la course que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu n'est pas couverte par l'assurance prévue par la loi du 1er juillet 1956.

Article 18.-

... (texte de l'article 27 du projet) ...

CHAPITRE V. - DES AUTORISATIONS.

Article 19 (articles 28, 29 et 30 du projet).

Les demandes d'autorisation sont adressées, en trois exemplaires, aux bourgmestres intéressés, par pli recommandé à la poste, deux mois au moins avant la date prévue pour le déroulement de la compétition.

.../...

Elles indiquent :

1° l'itinéraire complet de la course;

2° la catégorie de coureurs à laquelle la course est réservée;

3° la présence éventuelle d'une caravane publicitaire et son importance;

4° l'horaire approximatif du déroulement de la course;

5° le nombre de véhicules pour lesquels les organisateurs se proposent de délivrer des laissez-passer.

Article 20 (article 2 du projet).

Sauf s'il n'existe aucun risque de rencontre avec des coureurs attardés, l'autorisation doit être refusée lorsque la course emprunte en sens inverse ou croise l'itinéraire suivi précédemment.

Elle doit également être refusée lorsque la course emprunte en sens inverse, suit ou croise un itinéraire sur lequel doit avoir lieu simultanément ou quasi simultanément une autre épreuve sportive ou toute autre manifestation autorisée.

Article 21 (article 3 du projet).

Si la course emprunte une voie publique faisant partie de la grande voirie de l'Etat, ou traverse un carrefour dont une de ces voies fait partie, l'autorisation ne peut être délivrée que de l'avis conforme de l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées de la province sur le territoire de laquelle se déroule la course.

.../...

Lorsque la course doit parcourir plusieurs provinces, l'autorisation ne peut être délivrée que de l'avis conforme du Ministre des Travaux publics ou de son délégué.

Si la course emprunte une route ou un chemin forestiers de l'Etat ouverts à la circulation publique, ou une route militaire ouverte à la circulation publique, ou si elle traverse un carrefour dont une de ces voies fait partie, l'autorisation ne peut être délivrée que de l'avis conforme du Ministre de l'Agriculture ou du Ministre de la Défense nationale, ou de leur délégué.

Article 22 (article 4 du projet).

L'avis est demandé, dans les huit jours de la réception de la demande d'autorisation, par le bourgmestre de la commune d'où part la course, ou, s'il s'agit d'une course venant d'un pays étranger, par le bourgmestre de la première commune traversée.

Un exemplaire de la demande d'autorisation est obligatoirement joint à la demande d'avis.

L'avis doit être notifié dans les quinze jours de la réception de la demande du bourgmestre. Si l'avis n'est pas notifié dans ce délai, il est censé être favorable.

Une copie de l'avis est notifiée dans le même délai à tous les bourgmestres des communes situées sur l'itinéraire de la course.

..../...

Article 23 (article 31 du projet).

Le refus de l'autorisation doit être notifié aux organisateurs, par pli recommandé à la poste, quinze jours au moins avant la date prévue pour la compétition.

Si, à l'expiration de ce délai, les organisateurs n'ont pas reçu la notification du refus, la compétition est censée être autorisée.

CHAPITRE VI. - DISPOSITIONS MODIFICATIVES.

Article 24 (article 7 du projet).

L'article 7-4 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par l'arrêté royal du 4 juin 1958, est complété par l'alinéa suivant :

"L'alinéa 1er s'applique également aux signaleurs habilités en vertu de l'article 38 à donner des indications en vue d'assurer la sécurité du déroulement des courses cyclistes".

Article 25 (article 8 du projet).

A l'article 38 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux ... (le reste comme à l'article 8 du projet) ...

Article 26 (article 32 du projet).

Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre de la Culture française, Notre Ministre de l'Agriculture, Notre Ministre de la Culture néerlandaise, Notre Ministre des Communications, Notre Ministre des Travaux publics, Notre Ministre de la Santé publique, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre de la Défense nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

...

....

ALGEMENE OPMERKING.

Het ontwerp is in drie hoofdstukken, en hoofdstuk II is zelfs verder in afdelingen en paragrafen onderverdeeld.

Hierna zal een nieuwe tekst worden voorgesteld die er rekening mede houdt dat bepaalde artikelen (2, 3 en 4 die betrekking hebben op de vergunning) naar een ander hoofdtuk behoren te worden overgebracht, dat de artikelen die het koninklijk besluit van 8 april 1954 wijzigen, samen een hoofdstuk moeten vormen, en dat andere artikelen beter worden samengevoegd.

+

Artikel 3.

Het ontwerp voorziet niet in het geval dat de wedstrijd een openbare weg zou volgen die behoort tot de boswegen van de Staat, of de militaire wegen die voor het openbaar verkeer openstaan (artikel 1, § 3, 3° en 4°, van de wet).

Het ontwerp zou dan ook op dat punt moeten worden aangevuld. Dezelfde procedure als die van artikel 3, eerste lid, zou kunnen worden toegepast. Mocht de Regering het zo bedoelen, dan zou kunnen worden volstaan met in het artikel een derde lid in te voegen als volgt :

.../...

YC.

"Wanneer de wedstrijd een bosweg van de Staat die voor het openbaar verkeer openstaat of een militaire weg die voor het openbaar verkeer openstaat, volgt, of voorbijkomt aan een kruispunt waarvan een van die wegen deel uitmaakt, mag de vergunning slechts verleend worden op eensluidend advies van de Minister van Landbouw of van de Minister van Landsverdediging, of van hun gemachtigde".

Gaat de Regering op dit voorstel in, dan zou het ontwerp voorgedragen en medeondertekend moeten worden door de Minister van Landbouw en de Minister van Landsverdediging.

Door te verwijzen naar artikel 56bis, 5, van het koninklijk besluit van 8 april 1954 lijkt het derde lid van artikel 3 aan te nemen dat het houden van wielerwedstrijden op autowegen kan worden toegestaan.

Krachtens artikel 1, tweede lid, van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen "dienen de autosnelwegen uitsluitend voor het verkeer van de door de Koning bepaalde motorvoertuigen ..."

De in artikel 56bis, 5, bedoelde "toelating" slaat en kan alleen slaan op sportwedstrijden voor motorvoertuigen. Wielerwedstrijden kunnen in geen geval op autowegen worden toegelaten.

Het derde lid van artikel 3 van het ontwerp moet derhalve vervallen.

.../...

Artikel 4.

Met het oog op de rechtszekerheid zou in het vierde lid van dit artikel het begrip "mededeling" moeten worden vervangen door "kennisgeving".

Artikel 9.

Het bijzonder karakter van de voorzorgen die moeten worden genomen in het geval waarop dit artikel doelt, zou beter tot uiting komen in de voorgestelde tekst.

Artikel 11.

In het eerste lid moet de vermelding van het telefoonnummer vervallen.

In het tweede lid is het overbodig te spreken van "dringende zorgen", want degene die de geneesheer vervangt moet in het bezit zijn van het diploma van verpleegassistent (koninklijk besluit van 17 augustus 1957).

Artikel 18.

Artikel 18 van het ontwerp kan geen ander doel hebben dan het opleggen van een kenteken aan bestuurders wier voertuigen bij beslissing van de inrichter van de wedstrijd alleen in de volgerskaravaan mogen meerijden.

.../.

Het heeft niet tot doel de inrichter van de wedstrijd enige politiebevoegdheid op de openbare weg te verlenen, of de politiebevoegdheid van de bevoegde overheden te beperken.

Ten einde de strekking van dit artikel duidelijker tot uiting te brengen, wordt een andere lezing in overweging gegeven.

Artikel 20.

Artikel 20 van het ontwerp stelt bepaalde eisen aan de deelnemers aan een wielerwedstrijd.

De minimumleeftijd is vastgesteld op 21 jaar. Minderjarigen mogen aan die wedstrijden evenwel deelnemen vanaf 15 jaar, mits zij daartoe gemachtigd zijn door hun wettelijke vertegenwoordigers, **aangesloten zijn bij een wielerclub** en zich gedragen naar de regels welke de Koning later zal voorschrijven ter zake van het gezondheidstoezicht.

Sommige minderjarigen die geen 17 jaar of tussen 17 en 19 jaar oud zijn, mogen zich niet laten inschrijven voor wedstrijden over een afstand die een bepaalde lengte overschrijdt, noch deelnemen aan meer dan een of meer dan twee wedstrijden per week, naar gelang van het geval.

Deze bepalingen stellen regelen ter bescherming v[illegible] de gezondheid van de jonge renners. Heeft de Koning de m[illegible] om dat **te doen ?**

...

Het ontwerp beroept zich op artikel 1 (§ 5) van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, gewijzigd bij de wet van 15 april 1964 :

> "§ 5. De inrichting van en de deelneming aan sportwedstrijden of sportcompetities, die geheel of ten dele op de openbare weg plaatshebben, zijn verboden, behoudens voorafgaande en schriftelijke toelating van de burgemeesters van de gemeenten op welker grondgebied die wedstrijden of competities plaatshebben.
>
> De toelating zal in voorkomend geval bepalen welke voorzorgen dienen getroffen en welke voorwaarden dienen nageleefd, zowel door de inrichters als door de deelnemers, in het belang van de veiligheid der personen, van het algemeen verkeer en van het normaal verloop van de wedstrijd of van de competitie.
>
> De Koning stelt de voorwaarden vast waaraan bepaalde wedstrijden en competities alsmede het verlenen van de machtiging onderworpen moeten worden; deze voorwaarden hebben onder meer betrekking op de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering".

Deze bepaling vindt haar oorsprong in een regeringsamendement dat onder meer als volgt is verantwoord : "Het voorgesteld amendement zal toelaten de onderscheiden overheden te bepalen die bevoegd zullen zijn om ... aan de inrichters de gepaste veiligheidsmaatregelen op te leggen in het belang van de weggebruikers, van de deelnemers of van de toeschouwers. Onder deze laatste maatregelen is de verzekering van de burgerlijke verantwoordelijkheid van bijzonder belang ..." (Kamer 1962-1963, gedr. st. 630, nr. 3, blz. 3).

.../...

In het aanvullend verslag uitgebracht namens de Kamercommissie voor het verkeerswezen staat bovendien :

"De Minister acht het nochtans van belang dat in de betrokken § 5, aan drie hoofdbekommernissen wordt tegemoet gekomen :

1° sportwedstrijden en sportcompetities mogen in het normaal verkeer geen ontreddering teweegbrengen;

2° de nodige maatregelen moeten alleszins getroffen worden om bedoelde wedstrijden en competities te doen verlopen onder alle gewenste voorwaarden van veiligheid zowel voor de deelnemers als voor de toeschouwers en in het algemeen voor derden;

3° die veiligheidsmaatregelen moeten gepaard gaan met het treffen van de nodige schikkingen inzake verzekering tegen mogelijke ongevallen" (Ibid. nr. 7).

Uit de parlementaire voorbereiding blijkt, dat de Koning zijn verordenende bevoegdheid ter zake van wielerwedstrijden alleen mag uitoefenen op het gebied van de veiligheid, voornamelijk wat de deelnemers, de toeschouwers en derden in het algemeen betreft, en niet om de gezondheid van de renners te beschermen.

De door de Koning vastgestelde verordeningsbepalingen zouden nochtans voldoende rechtsgrond hebben als zij ertoe strekten de veiligheid te verzekeren en tevens de gezondheid te beschermen of, beter nog, als zij ertoe strekten de veiligheid te verzekeren door middel van een maatregel ter bescherming van de gezondheid.

.../...

Dat is het geval met de eisen die aan minderjarigen worden opgelegd in verband met de frequentie van de wedstrijden en de af te leggen afstand.

Daarentegen zou het invoeren van een gezondheidstoezicht - waarvan de nadere regels, die ook voor meerderjarigen zouden kunnen gelden, trouwens nog moeten worden vastgesteld - geen rechtsgrond vinden in artikel 1, § 5, van de wet van 1 augustus 1899, tenzij het rechtstreeks tot doel en normaal tot gevolg had op de openbare weg ongevallen te voorkomen, die te wijten zouden zijn aan de gebrekkige gezondheidstoestand van de renners.

De tekst van het tweede lid van artikel 20 zou dan ook als volgt moeten eindigen : "... en zich gedragen naar de door Ons te stellen regelen ter voorkoming van ongevallen veroorzaakt door de gebrekkige gezondheidstoestand van de renners".

\+

\+ \+

De bepaling, in het tweede lid van artikel 20, dat minderjarigen alleen aan wedstrijden mogen deelnemen op voorwaarde dat zij aangesloten zijn bij een wielerclub, lijkt geen rechtsgrond te vinden in artikel 1, § 5, van de wet van 1 augustus 1899.

Artikel 21.

Ook voor dit artikel geldt de hiervoren gemaakte opmerking.

.../

Artikel 23.

Dit artikel heeft niet tot doel en kan niet tot doel hebben wijzigingen aan te brengen in de gemeenrechtelijke regelen betreffen de aansprakelijkheid van degenen door wier toedoen schade is ontstaan. Het treft alleen voorzieningen inzake de geldelijke gevolgen van de schadelijke handelingen.

Met de hierna voorgestelde tekst wordt misverstand voorkomen.

Artikel 24.

Volgens dit artikel moeten niet alleen de renners en degenen die "een ambt vervullen dat in verband staat met de wedstrijd" door een verzekering gedekt zijn, maar ook de personen die de wedstrijd vergezellen "in om het even welke hoedanigheid".

Deze laatste wending, met haar zeer ruime strekking beantwoordt, naar de bevoegde ambtenaar heeft verklaard, niet aan de bedoeling van de Regering. Bedoeld zijn in feite alleen zij die regelmatig gemachtigd zijn om de wedstrijd te vergezellen.

Artikel 26.

Artikel 3, vierde lid, van de wet van 1 juli 19 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen bepaalt dat "de dekking onbeperkt moet zijn".

..

Artikel 26 van het ontwerp, dat in algemene bewoordingen is gesteld, slaat zowel op de verzekering waarvan de inrichters en de renners moeten doen blijken als op de verzekering die is opgelegd aan hen die de wedstrijd vergezellen en die eventueel reeds onderworpen kunnen zijn aan de wet van 1 juli 1956.

Wat is dan de juiste strekking van artikel 26 ten aanzien van de motorvoertuigen die de wedstrijd vergezellen, gelet op de wet van 1 juli 1956 ?

Artikel 4, § 2, van die wet bepaalt : "Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend".

Doorgaans sluiten verzekeringscontracten die schadegevallen uit.

Naar de bevoegde ambtenaar heeft verklaard, zouden sommige verzekeringsmaatschappijen artikel 4, § 2, van de wet zo uitleggen, dat het niet alleen slaat op de voertuigen die de wedstrijd "meemaken", maar ook op alle voertuigen die tot het goed verloop ervan bijdragen.

Onverschillig of die uitleg al dan niet gegrond is, wil de Regering voorkomen dat de schade veroorzaakt door voertuigen die de wielerwedstrijd vergezellen, van de verzekering worden uitgesloten.

Om ieder misverstand te voorkomen, zou artikel 26 moeten worden aangevuld.

.../...

Bijlage.

Op de bijlage moet de vermelding voorkomen : "Ons bekend om te worden gevoegd bij het besluit van ...". Zij moet op dezelfde wijze ondertekend en medeondertekend worden als het besluit.

\+

\+ \+

In de hierna voorgestelde tekst is met de gemaakte opmerkingen rekening gehouden en zijn bovendien een aantal wijzigingen verwerkt, die alleen de vorm betreffen en geen commentaar behoeven.

KONINKLIJK BESLUIT TOT REGLEMENTERING VAN WIELERWEDSTRIJDEN EN TOT WIJZIGING VAN HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 8 APRIL 1954 HOUDENDE ALGEMEEN REGLEMENT OP DE POLITIE VAN HET WEGVERKEER.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Gelet op de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie v het vervoer, inzonderheid op artikel 1, § 5, gewijzigd bij de wet van 15 april 1964;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van de Franse Cultuur, van Onze Minister van Landbouw, van Onze Minister van de Nederlandse Cultuur, van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Openbare Werken, van Onze Minister van Volksgezondheid, van Onze

Minister van Binnenlandse Zaken en van Onze Minister van Landsverdediging,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

HOOFDSTUK I - ALGEMENE BEPALING.

Artikel 1.-

Aan de inrichting van wielerwedstrijden die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg worden gehouden, aan de deelneming aan zodanige wedstrijden en aan de afgifte van de vergunning, bedoeld in artikel 1, § 5, van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, zijn de volgende voorwaarden verbonden.

HOOFDSTUK II - VOORWAARDEN BETREFFENDE DE INRICHTING VAN WIELERWEDSTRIJDEN.

Artikel 2 (artikel 5 van het ontwerp).

De inrichters waken ervoor dat de deelnemers en degenen die hen vergezellen, de hun opgelegde voorwaarden vervullen.

Daartoe verrichten zij de nodige controles, zowel bij het vertrek als tijdens het verloop van de wedstrijd.

Artikel 3 (artikel 6 van het ontwerp).

De inrichters moeten zich laten bijstaan door signaalgevers die elke burgemeester onmisbaar acht voor het verzekeren van de veiligheid op de kruispunten of andere belangrijke of gevaarlijke punten welke hij aanwijst op het parcours van de wedstrijd in zijn gemeente.

.../...

De burgemeester bepaalt hoeveel signaalgevers er nodig zijn, nadat hij een beroep heeft gedaan op de beschikbare leden van politie en rijkswacht.

De signaalgevers, wier namen aan de betrokken burgemeesters kenbaar worden gemaakt, moeten ten minste achttien jaar oud zijn. Zij dragen om de linkerarm een band met, horizontaal, de vaderlandse kleuren en, in zwarte letters op de gele strook, het woord "signaalgever".

Artikel 4 (artikel 9 van het ontwerp).

Wanneer het parcours opnieuw op een reeds eerdergevolgde weg uitkomt, moeten de inrichters bijzondere voorzorgsmaatregelen nemen om mogelijke ongevallen te voorkomen.

Artikel 5 (artikel 10 van het ontwerp).

Wanneer de wedstrijd niet op een volledig voor ieder verkeer gesloten circuit gehouden wordt, moet een motorvoertuig ten minste 500 meter en ten hoogste 1000 meter vóór de eerste renner uit rijden.

Dat voertuig moet, op een voor tegenliggers goed zichtbare wijze, het teken voeren dat afgebeeld is onder nummer 14 van bijlage 1 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie v het wegverkeer. De zijde van dat teken moet ten minste 90 cm, bedragen en aangebracht zijn boven een rechthoek bord waarop, op blauwe achtergrond in witte letters va ten minste 20cm. hoogte en ten minste 2cm. breedte, de melding "wielerwedstrijd" in de taal of in de talen va de streek is aangebracht.

...

Artikel 6 (artikel 11 van het ontwerp).

De inrichters moeten, ten minste acht dagen vóór de wedstrijd, aan de dienst voor sanitaire hulpverlening aan de burgerbevolking van het Ministerie van Volksgezondheid, dag en uur van vertrek, de vermoedelijke duur en het vastgestelde parcours van de wedstrijd kenbaar maken.

In iedere wedstrijd moet de laatste renner gevolgd worden door een motorvoertuig waarin een geneesheer, of bij diens ontstentenis een houder van ten minste het brevet van ziekenhuisassistent, heeft plaatsgenomen. Dat voertuig moet uitgerust zijn met een draagberrie en met hulpdoos nr. 1 als voorgeschreven in het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming.

Artikel 7 (artikelen 12, 13 en 14 van het ontwerp).

Behalve wanneer de aankomst plaatsheeft op een wielerbaan, moet de aankomstplaats gelegen zijn op een rechte lijn van ten minste zes meter breedte en 300 meter lengte waarvan ten minste 250 meter vóór en 50 meter achter de eindstreep.

De inrichters moeten de toegang tot de rijweg op de aankomstplaats beletten door aan weerszijden afsluitingen te plaatsen over een afstand van ten minste 350 meter, waarvan 250 meter vóór en 100 meter achter de eindstreep.

Behalve de leden van de ordedienst en de aankomrechters mag niemand zich bij de aankomst van de renner vóór de afsluitingen bevinden.

De gemeenteoverheden moeten verbieden, dat voertuigen op de rijweg stilstaan of stationeren, ten minste een uur vóór het voorziene tijdstip van aankomst.

.../

Artikel 8 (artikelen 15, 16 en 17 van het ontwerp).

Iedere publiciteitskaravaan wordt aangekondigd door een voertuig dat een rode vlag voert en ongeveer 500 meter voorop rijdt.

Het laatste voertuig van de karavaan voert een groene vlag en rijdt ten minste 15 minuten voor de renners uit.

De bestuurder die om enige reden mocht achterblijven, moet zijn voertuig aan de kant zetten tot de wedstrijd voorbijgetrokken is, en mag niet meer bij de karavaan aansluiten.

Artikel 9 (artikelen 18 en 19 van het ontwerp).

Alleen voertuigen waarvan de bestuurders een door de inrichter afgegeven doorgangsbewijs bezitten, mogen de wedstrijd vergezellen.

Dat doorgangsbewijs, in witte kleur, wordt opgemaakt naar het bij dit besluit gevoegde model. Het wordt aangebracht op het windscherm van het voertuig of, als het voertuig geen windscherm heeft, duidelijk zichtbaar voora

Voertuigen die vergunning hebben om de wedstrijd te vergezellen, mogen geen supporters vervoeren.

Deze bepaling legt geen beperking op de bevoegdheid van de overheden die met het handhaven van de orde en de politie van het wegverkeer belast zijn, noch op het recht van de leden van de ordedienst om bij de volgersgroep aan te sluiten.

...

HOOFDSTUK III.- VOORWAARDEN BETREFFENDE DE DEELNEMERS.

Artikel 10 (artikel 20, eerste en tweede lid, van het ontwerp).

Niemand mag aan een wielerwedstrijd deelnemen als hij geen volle 21 jaar oud is.

Minderjarigen die 15 jaar oud zijn, mogen echter aan wedstrijden deelnemen mits zij daartoe schriftelijk gemachtigd zijn door hun wettelijke vertegenwoordigers ... (zie advies) en zich gedragen naar de door Ons te stellen regelen ter voorkoming van ongevallen veroorzaakt door de gebrekkige gezondheidstoestand van de renners.

Artikel 11 (artikel 20, derde tot zesde lid, van het ontwerp).

Minderjarigen beneden 17 jaar mogen zich niet laten inschrijven voor wedstrijden waarvan het parcours meer dan 55 km. bedraagt, noch deelnemen aan meer dan een wedstrijd per week.

Vrouwelijke minderjarigen die tussen 17 en volle 19 jaar oud zijn, mogen zich niet laten inschrijven voor wedstrijden waarvan het parcours meer dan 65 km. bedraagt, noch deelnemen aan meer dan een wedstrijd per week.

Mannelijke minderjarigen die tussen 17 en volle 19 jaar oud zijn, mogen zich niet laten inschrijven voor wedstrijden waarvan het parcours meer dan 80 km. bedraagt, noch deelnemen aan meer dan twee wedstrijden per week.

.../...

Wanneer een deelnemer minder dan een vierde van de voorziene afstand heeft afgelegd, wordt hij, voor de toepassing van de bepalingen tot regeling van de frequentie van de wedstrijden, geacht niet aan de wedstrijd te hebben deelgenomen.

Artikel 12 (artikel 21 van het ontwerp).

... (zie advies) ...

Artikel 13 (artikel 22 van het ontwerp).

De deelnemers moeten een valhelm dragen.

De helm mag zijn samengesteld uit ribben, op voorwaarde ... (voorts zoals in het ontwerp) ...

HOOFDSTUK IV.- VOORWAARDEN BETREFFENDE DE AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING.

Artikel 14 (artikel 23 van het ontwerp).

De inrichters moeten, voor iedere wedstrijd, het bewijs leveren dat een verzekering gesloten is om, bij ongeval naar aanleiding van of gedurende de wedstrijd, de geldelijke gevolgen van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid te waarborgen :

1° van de inrichters zelf ;

2° van de overheden van de gemeenten op welker grondgebied de wedstrijd plaats heeft ;

3° van de gemeenten, onder meer voor het uitlenen van materieel ;

.../...

4° van de leden van de ordedienst en van de signaalgevers, bedoeld in artikel 7,4, van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Artikel 15 (artikel 24 van het ontwerp).

De burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de renners en van hen die gemachtigd zijn de wedstrijd te vergezellen of die een functie met betrekking tot de wedstrijd vervullen waardoor zij op de gevolgde weg kunnen terecht komen, moet door een verzekering gedekt zijn.

Artikel 16.

... (tekst van artikel 25 van het ontwerp) ...

Artikel 17 (artikel 16 van het ontwerp).

De verzekering moet een onbeperkte waarborg inzake lichamelijke schade verlenen. De waarborg voor stoffelijke schade mag tot één miljoen frank worden beperkt.

Op de motorvoertuigen die gemachtigd zijn de wedstrijd te vergezellen is het eerste lid alleen van toepassing als de burgerrechtelijke aansprakelijkheid welke zij kunnen oplopen niet gedekt is door de in de wet van 1 juli 1956 bedoelde verzekering.

Artikel 18.

... (tekst van artikel 27 van het ontwerp) ...

HOOFDSTUK V.- VERGUNNINGEN.

Artikel 19 (artikelen 28, 29 en 30 van het ontwerp).

De vergunningsaanvragen worden in drievoud, bij een ter post aangetekende brief, aan de betrokken burgemeesters gezonden ten minste twee maanden vóór de datum die bepaald is voor het verloop van de wedstrijd.

Zij vermelden :

1° het volledig parcours van de wedstrijd ;

2° de categorie van renners voor wie de wedstrijd is voorbehouden ;

3° de eventuele deelneming van een publiciteitskaravaan en de omvang daarvan ;

4° het benaderend tijdschema voor het verloop van de wedstrijd ;

5° het aantal voertuigen waarvoor de inrichters voornemens zijn, doorgangsbewijzen af te geven.

Artikel 20 (artikel 2 van het ontwerp).

Behalve indien er geen gevaar bestaat voor samentreffen met achterblijvende renners, moet de vergunning geweigerd worden wanneer de wedstrijd de reeds gevolgde weg in tegenovergestelde richting volgt of hem kruist.

Zij moet eveneens geweigerd worden wanneer de wedstrijd een weg kruist, of er in dezelfde of in de tegenovergestelde richting een volgt, waar gelijktijdig of bijna gelijktijdig een andere sportwedstrijd of enige andere vergunde manifestatie moet plaatsvinden.

.../...

Artikel 21 (artikel 3 van het ontwerp).

Wanneer de wedstrijd een openbare weg die deel uitmaakt van het Rijkswegennet volgt, of voorbijkomt aan een kruispunt waarvan een van die wegen deel uitmaakt, mag de vergunning slechts verleend worden op eensluidend advies van de hoofd-ingenieur-directeur van bruggen en wegen van de provincie op het grondgebied waarvan de wedstrijd plaats heeft.

Wanneer de wedstrijd over verschillende provincies loopt, mag de vergunning slechts op eensluidend advies van de Minister van Openbare Werken of van diens gemachtigde worden verleend.

Wanneer de wedstrijd een bosweg van de Staat die voor het openbaar verkeer openstaat of een militaire weg die voor het openbaar verkeer openstaat volgt, of voorbijkomt aan een kruispunt waarvan een van die wegen deel uitmaakt, mag de vergunning slechts verleend worden op eensluidend advies van de Minister van Landbouw of van de Minister van Landsverdediging, of van hun gemachtigde.

Artikel 22 (artikel 4 van het ontwerp).

Binnen acht dagen na het inkomen van de vergunningsaanvraag wordt het advies gevraagd door de burgemeester van de gemeente van waaruit de wedstrijd vertrekt of, als de wedstrijd in het buitenland start, door de burgemeester van de eerste gemeente waar de wedstrijd doorkomt.

Een exemplaar van de vergunningsaanvraag moet bij de adviesaanvraag worden gevoegd.

.../...

Het advies moet ter kennis worden gebracht binnen 15 dagen na ontvangst van de aanvraag van de burgemeester. Is het advies binnen die termijn niet ter kennis gebracht, dan wordt het geacht gunstig te zijn.

Een afschrift van het advies wordt binnen dezelfde termijn ter kennis gebracht van alle burgemeesters van de gemeenten die op het parcours van de wedstrijd gelegen zijn.

Artikel 23 (artikel 31 van het ontwerp).

De weigering van de vergunning moet, ten minste 15 dagen vóór de voor de wedstrijd bepaalde datum, bij een ter post aangetekende brief ter kennis van de inrichters worden gebracht.

Hebben de inrichters bij het verstrijken van die termijn geen kennisgeving van de weigering gekregen, dan wordt de wedstrijd geacht toegelaten te zijn.

HOOFDSTUK VI.- WIJZIGINGSBEPALINGEN.

Artikel 24 (artikel 7 van het ontwerp).

Artikel 7-4 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 juni 1958, wordt met het volgende lid aangevuld :

"Het eerste lid is ook van toepassing op de signaalgevers die krachtens artikel 38 bevoegd zijn om aanwijzingen te geven met het oog op het veilig verloop van wielerwedstrijden".

.../...

Artikel 25 (artikel 8 van het ontwerp).

In artikel 38 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten ... (voorts zoals in artikel 8 van het ontwerp) ...

Artikel 26 (artikel 32 van het ontwerp).

Onze Minister van Justitie, Onze Minister van de Franse Cultuur, Onze Minister van Landbouw, Onze Minister van de Nederlandse Cultuur, Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Openbare Werken, Onze Minister van Volksgezondheid, Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Onze Minister van Landsverdediging zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

.....

.....

La chambre était composée de

Messieurs : de Heren :	G.VAN BUNNEN,	conseiller d'Etat, staatsraad,	président, voorzitter,
	J.MASQUELIN,	conseillers d'Etat,	
Madame : Mevrouw :	G.CISELET,	staatsraden,	
Messieurs : de Heren :	P.DE VISSCHER,	assesseurs de la section de législation,	
	R.PIRSON,	bijzitters van de afdeling wetgeving,	
	G.DE LEUZE,	greffier adjoint, adjunct-griffier,	greffier. griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G.VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, substitut de l'auditeur général.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H.G.VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H.J.COOLEN, substituut-auditeur-generaal.

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

(s.) G.DE LEUZE. (s.) G.VAN BUNNEN.