

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

17 JULI 1947.

17 JUILLET 1947.

WETSVOORSTEL

tot invoering van het verplicht rijbewijs
voor bestuurders van motorrijtuigen.

PROPOSITION DE LOI

instaurant le permis de conduire obligatoire
pour les conducteurs de véhicules à moteur.

TOELICHTING

DEVELOPPEMENTS

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

De problemen van het verkeerswezen zijn slechts ontstaan na de eerste wereldoorlog. Het is alsdan dat, tengevolge van een intensieve productie van motorvoertuigen, het gebruik er van zodanig verhoogde, dat reeds enkele jaren na de eerste wereldoorlog het grootste verkeer op de banen uit motorvoertuigen bestond, terwijl nauwelijks een kwart eeuw geleden, het hoofdverkeer bestond uit traagrijdende voertuigen, en deze op enkele jaren tijd, vervangen werden door snelrijdende motorvoertuigen. Bovendien kwam het gebruik van de personenwagens, benevens de vrachtwagen zozeer in zwang, dat ook talrijke particulieren zich een autovoertuig aanschafte, hetzij voor hun beroepsbezigheden, hetzij voor hun ontspanning.

Het was dan ook noodzakelijk dat het wegverkeer strenger zou worden gereguleerd, zowel voor de veiligheid van de weggebruikers, als voor de voetgangers.

Een eerste algemeen reglement op de verkeerspolitie dateert van 1924, nadien herhaaldelijk aangevuld en gewijzigd, om te worden samengevat in het Koninklijk besluit van 11 Februari 1934, hetwelk nadien steeds aan veranderingen onderhevig is.

Deze bepalingen hebben echter hoofdzakelijk ten doel ongevallen te voorkomen, door de organisatie van het verkeer zelf, zoals de richting aanduiden der voertuigen, het rangschikken van de voorrangen die de voertuigen moeten beoefenen op kruispunten, het rangschikken der wegen in categorieën, enz.

Het zijn gebiedende bepalingen, waarnaar de voerder zich moet gedragen en die hem aan straffen blootstellen, wanneer hij deze bepalingen overtreedt.

Les problèmes du trafic routier ne datent que du lendemain de la première guerre mondiale. C'est alors que, par suite d'une production intensive de véhicules à moteur, l'emploi en prit une telle envergure que déjà quelques années après la guerre, la plus grande partie du trafic routier s'effectuait par véhicules à moteur, alors que, à peine un quart de siècle plus tôt, le trafic principal se faisait par véhicules lents. Au cours de quelques années ceux-ci furent remplacés par des voitures rapides. En outre l'emploi d'automobiles pour transport de personnes prit de telles proportions à côté des camions à marchandises que de nombreux particuliers se procurèrent une auto, soit pour leurs besoins professionnels, soit pour leurs loisirs.

Il devint donc nécessaire de réglementer avec plus de rigueur la circulation, tant pour la sécurité des usagers de la route, que pour celle des piétons.

Un premier règlement général sur la police de roulage date de 1924, il a été fréquemment complété et modifié, pour être finalement condensé dans l'arrêté royal du 11 février 1934. Dans cette forme encore, il fut sujet à modifications.

Ces dispositions ont pour but principal d'éviter des accidents par l'organisation de la circulation même, par exemple la signalisation par les voitures de la direction qu'elles vont prendre; l'ordre de priorité aux carrefours; la classification des routes en catégories, etc...

Ce sont des dispositions impératives auxquelles le conducteur doit obtempérer et dont la non-observance l'expose à des sanctions.

G.

Theoretisch zou een ongeval op de baan niet mogelijk zijn, wanneer elk voerder zich zou gedragen volgens de reglementen.

Wij hebben echter in de rechtspraak die de verkeerswetgeving beheerst, kunnen vaststellen, dat het dikwijls zeer moeilijk is voor een autovoerder zich te vergewissen op enkele seconden tijd, of hij de voorrang heeft of niet. Wanneer hij meent de voorrang te hebben en zijn weg vervolgt, en er zich een ongeval voordoet, dan zal hij voor dit ongeval verantwoordelijk zijn.

Welnu, het is niet de eerste maal dat er over de voorrang verschillende adviezen zijn uitgebracht en dat de rechter in eerste aanleg de eene voerder verantwoordelijk acht voor het ongeval, terwijl de rechter in beroep de andere voerder verantwoordelijk acht voor het ongeval, en dat uiteindelijk het Hof van Verbreking meent dat de eerste voerder ten slotte toch verantwoordelijk is en geen voorrang had.

Wanneer een college van rechtsgeleerden, dat de zaak grondig en na rijp beraad onderzoekt, zich aldus kan vergissen, dan is het vanzelfsprekend dat een weggebruiker die altijd snel moet handelen, zich nog gemakkelijker kan vergissen.

Daarom moet de oplossing van de verkeersproblemen en vooral van de algemeene veiligheid welke de reglementatie ten slotte beoogt, niet alleen worden gezocht in de uitbouw van een verkeerswetgeving, maar moet de autovoerder ook bekwaam zijn zich te gedragen naar de voorschriften van het verkeer en vooral bekwaam zijn, zijn motorvoertuig derwijze te voeren, dat hij in staat is een ongeval te voorkomen.

De veiligheid van het wegverkeer heeft even groot belang bij het onderzoek naar de bekwaamheid van de voerder van motorvoertuigen, als van de uitbouw van de reglementatie van het verkeer. Inderdaad, het volstaat niet seinpalen en verkeerstekens op te richten wanneer het vaststaat dat 3 % van de mannen kleurenblind zijn en derhalve hiermede geen rekening kunnen houden. Hetzelfde kan gezegd worden nopens de snelheid der reflexbewegingen die moet bestaan bij elk autovoerder, al ware het maar om een onvoorzichtig voetganger of kind die onverwacht den rijweg betreden, te kunnen mijden.

Velen van diegenen die thans een rijtuig besturen hebben niet die elementaire bekwaamheid.

Nochtans heeft de wetgever zelf voor bepaalde categorieën van voerders van motorvoertuigen, het noodzakelijke ingezien dat zij de daartoe nodige bekwaamheid moeten bezitten. Bij Koninklijk besluit van 17 September 1936, gewijzigd bij Koninklijk besluit van 18 Januari 1939, moet elk autovoerder die personen vervoert in een autobus of autocar, een bijzonder rijbewijs hebben, en onderworpen worden aan bepaalde proeven, welke vastgesteld zijn in artikel 4 van dit besluit. Wij sommen ze bondig op :

1) afwezigheid van alle huidige of vroegere ziekten, of van alle verminkingen, misvormingen of gebrekkigheden, die zelfs tijdelijk een beletsel of hinder kunnen zijn voor

En théorie, aucun accident sur la route ne serait possible, si tous les conducteurs appliquaient rigoureusement la réglementation.

Pourtant la jurisprudence en matière de législation sur le roulage nous apprend qu'il est parfois très malaisé pour un chauffeur de se rendre compte, dans l'espace de quelques secondes, s'il a, oui ou non, la priorité. Lorsqu'il présume avoir cette priorité et poursuit sa route, il sera responsable de tout accident qui pourrait se produire.

Il n'est pas rare que plusieurs avis soient prononcés en matière de priorité et qu'un jugement en première instance prononce la responsabilité d'un chauffeur, tandis que l'arrêt de la cour d'appel rejette cette même responsabilité sur l'autre partie et que, finalement, la Cour de Cassation estime que le premier chauffeur était bel et bien responsable et n'avait pas la priorité.

Si un collège de juristes qui examine à fond et consciencieusement une affaire, peut se tromper de la sorte, il va de soi que l'usager de la route, qui doit toujours agir en vitesse, est plus enclin encore à commettre une erreur de jugement.

Pour cette raison, la solution des problèmes de la circulation et surtout de la sécurité générale visée finalement par la réglementation, ne doit pas être recherchée uniquement dans l'élaboration d'une législation sur la circulation, mais il faut aussi que le conducteur d'une automobile soit capable de se conformer aux prescriptions de la police de roulage, et il faut avant tout qu'il soit capable de conduire sa voiture de telle façon qu'il puisse à tout moment éviter un accident.

La sécurité de la circulation a donc autant d'intérêt à l'examen de la capacité professionnelle du chauffeur qu'à l'élaboration d'une police de roulage. En effet, il ne suffit pas d'installer des poteaux de signalisation quand il est établi que 3 % des hommes sont daltoniens et par conséquent incapables de les distinguer. Même remarque pour la rapidité du réflexe du chauffeur, ne fût-ce que pour éviter, un piéton imprudent ou un enfant qui traverse la chaussée inopinément.

Beaucoup de ceux qui conduisent actuellement une voiture n'ont pas cette qualité élémentaire.

Le législateur lui-même a néanmoins vu la nécessité de cette qualité pour certaines catégories de conducteurs de véhicules à moteur. En vertu de l'arrêté royal du 17 septembre 1936, amendé par l'arrêté royal du 18 janvier 1939, tout chauffeur qui transporte des personnes en autobus ou autocar, doit être en possession d'un permis de conduire, et subir certaines épreuves, mentionnées à l'article 4 dudit arrêté. Nous les citons brièvement :

1) absence de toute maladie actuelle ou ancienne ou de toute mutilation, malformation ou infirmité de nature à empêcher ou gêner, même passagèrement, la conduite nor-

het normaal besturen van een voertuig, alsmede voor de gewone verrichtingen;

- 2) voldoende gezond en sterk zijn voor een goede uitvoering van die verrichtingen;
- 3) volstrekte gaafheid van het zenuwstelsel;
- 4) afwezigheid van de gewoonte van dronkenschap;
- 5) normale gehoorscherppte op beide oren;
- 6) gezichtsscherpte, desnoods met verbeterer-glazen op brillen die minstens 15 tienden bedraagt voor beide ogen; met minimum van 5 tienden voor een oog. De optische verbetering is toegelaten tot 3 dioptrieën;
- 7) normale stereoscopische gezichtsscherpte;
- 8) normaal gezichtsveld;
- 9) volmaakt onderscheidingsvermogen der hoofdkleuren;
- 10) normaal licht-waarnemingsvermogen;
- 11) psycho-technisch beroep, aangepast aan de functie van de autovoerder.

De geneeskundige dienst die deze keuring uitvoert, legt een dossier aan van elk candidaat, dat in zijn archief wordt bewaard.

Wanneer wij elk van deze eisen in overweging nemen, dan moeten wij vaststellen dat zij allen verantwoord zijn. Niemand zal ernstig kunnen betwisten dat diegene die als bestuurder van een autocar moeten optreden en van wie als dusdanig het leven van 50 à 60 mensen wordt toevertrouwd, moet beschikken over voldoende gezichtscherpte, gehoorscherppte, een goed zenuwstelsel, normaal gezichtsveld, enz.

Wanneer men echter deze maatregel toepast op de voerders van autobussen, die slechts 5.000 in getal zijn, dan is het onlogisch dezelfde maatregel niet toe te passen op de honderdduizenden voerders van andere voertuigen.

Inderdaad, de veiligheid op de baan kan niet worden verzekerd door een minderheid.

Het volstaat niet, dat de autovoerders van autobussen bekwaam zijn om hun wagens behoorlijk te voeren, wanneer aan elk kruispunt, aan elke zijweg, een dolle autovoerder kan opduiken, die evenzeer het leven in gevaar kan brengen van de inzittenden van de autobus, als de eigen voerder van dit voertuig.

Men moet rekening houden met het feit dat, van dit standpunt uit gezien, de veiligheid op de baan in haar geheel moet worden geregeld en dat elke weggebruiker die een motorvoertuig bestuurt, een gevaar is, niet alleen voor zichzelf, maar ook voor de andere weggebruikers en derhalve dezelfde bekwaamheid moet hebben als diegene die gevegd wordt van de bestuurders der autobussen.

Zulks niet doen, staat gelijk met de verkeersreglementatie slechts gedeeltelijk toepasselijk maken en b.v. te zeggen: de verkeerswetgeving geldt maar voor dit gedeelte van het land, of voor deze wegen, of voor deze categorie weggebruikers, maar geldt niet voor andere delen van het land of andere wegen, of andere weggebruikers, die op de baan vrij spel zouden hebben en hun roekeloosheid

male du véhicule, ainsi que les manœuvres et travaux de réparation usuelles;

- 2) santé et robusticité suffisantes pour bien exécuter ces opérations;
- 3) intégrité parfaite du système nerveux;
- 4) absence d'habitudes éthyliques;
- 5) audition normale des deux côtés;
- 6) acuité visuelle, au besoin avec verres correcteurs sur lunettes totalisant au moins 15/10^m pour les deux yeux avec minimum 5/10^m pour un œil. La correction optique est tolérée jusque 3 dioptries;
- 7) acuité stéréoscopique normale;
- 8) étendue visuelle normale;
- 9) perception chromatique parfaite;
- 10) perception normale de la lumière;
- 11) épreuve psychotechnique appropriée aux fonctions de chauffeur de véhicules automobiles.

Le service de santé établira pour chaque candidat un dossier qu'il conservera dans ses archives.

Quand nous examinons en détails toutes ces exigences, nous devons admettre que toutes sont parfaitement justifiées: Personne ne contestera que celui qui est chargé de la conduite d'un autocar et auquel sont confiées, en cette qualité, 50 à 60 vies humaines doit être doué d'une bonne acuité visuelle, d'une audition normale, d'un système nerveux solide, etc...

Mais si l'on applique cette mesure aux conducteurs d'autobus qui ne sont que 5.000, il est illogique de ne pas l'étendre aux quelques centaines de milliers de chauffeurs d'autres voitures.

Franchement, la sécurité sur la route ne saurait pas être assurée par une minorité.

Il ne suffit pas que tous les chauffeurs d'autobus soient capables et conduisent leur voiture d'une façon impeccable s'il peut surgir à chaque carrefour, à chaque chemin de traverse, un chauffard qui peut mettre en danger la vie des passagers de l'autobus, autant et plus que le conducteur de ce véhicule.

Il faut tenir compte du fait que la sécurité de la route doit être réglementée du point de vue général et que tout usager de la route qui conduit un véhicule à moteur constitue un danger, non seulement pour soi-même mais également pour les autres usagers de la route et que, par conséquent, il doit avoir la même capacité professionnelle et les mêmes qualités physiques qu'on exige des chauffeurs d'autobus.

Ne pas suivre cette méthode équivaldrait à n'appliquer que partiellement la réglementation de la circulation et reviendrait à dire par exemple, la police du roulage ne vaut que pour cette partie du pays, ou pour ces quelques routes ou pour cette catégorie d'usagers de la route: mais est inopérante pour cette autre partie du pays, pour les autres routes ou pour les autres catégories d'usagers de

zouden kunnen botvieren, terwijl anderen zeer omzichtig de verkeerswetgeving zouden moeten naleven.

Het probleem van de bekwaamheid van de voerder van een motorvoertuig is identiek, want het is even onlogisch te verklaren, dat slechts een gedeelte van hen de noodige bekwaamheid moet hebben, die normaal moet geveerd worden van elk weggebruiker, en voor andere categorieën blinden, doven, zenuwlijders, hartlijders, enz., in aanmerking te laten komen.

Een besluit tijdens de bezetting uitgevaardigd door de secretarissen-generaal, op 1 December 1940, heeft toen reeds het verplichtend rijbewijs ingevoerd.

In feite echter is de toepassing van dit besluit een vorm van taxe. Geen enkel van de bepalingen van het besluit voorziet een bekwaamheidsproef. Om het vereiste rijbewijs te bekomen volstaat het een bewijs van woonplaats af te leveren, een verklaring van de kandidaat-voerder waarbij hij bevestigt te voldoen aan de leeftijds- en bekwaamheidsvoorschriften bepaald bij artikel 8 en 11 van het algemeen verkeersreglement, twee foto's en een bewijs van storting van 50 frank. In die voorwaarden is het natuurlijk iedereen toegelaten een rijbewijs te ontvangen.

Immers het feit, dat de verklaring die de autobestuurder moet ondertekenen, overgemaakt wordt aan de burgemeester die hierover zijn advies moet uitbrengen, is een nutteloze administratieve formaliteit, die niet de minste draagwijdte kan hebben, daar de burgemeester onmogelijk de bevoegdheid kan hebben om zich te vergewissen of iemand bekwaam is om een auto te besturen. Zulks zou gebeurlijk van belang kunnen zijn voor de heel kleine gemeenten waar bijgevolg alle personen bekend zijn, die zich aan dronkenschap overleveren.

Een beroep wordt mogelijk gemaakt bij de arrondissements-commissaris, die even onbevoegd is een oordeel te vellen nopens de bekwaamheid van de autobestuurder.

Er worden nog verdere administratieve moeilijkheden en formaliteiten voorzien, zooals de noodzakelijkheid binnen 14 dagen de wijziging van woonplaats mede te delen.

Anderzijds bevat dit besluit enkele nuttige bepalingen die wij in ons voorstel zullen herhalen, zoals de mogelijkheid een afschrift te vorderen in geval van verlies van het bewijs en de bijzondere gevallen waarbij het een autobestuurder kan verboden worden, voor een bepaalde termijn, een auto te besturen.

Wij zijn echter van oordeel, dat hierover alleen kan worden uitspraak gedaan door de rechtbank en niet door de ambtenaar van het Openbaar Ministerie of de Procureur des Konings, zoals dit besluit voorziet.

Dit besluit echter heeft geen gevolg gehad, tenzij tijdens de bezetting, en dan nog in beperkte mate. Na de bevrijding werd het niet terug in werking gesteld.

Een nieuw besluit van 1 Juli 1946 bevestigt nogmaals de bijzondere eisen waaraan de voerders moeten voldoen, die zich bezig houden met personenvervoer.

Wanneer de vorige besluiten dienaangaande slechts

la route, qui disposeraient de la route à leur gré et laisseraient libre cours à leur étourderie, tandis que les autres auraient à observer méticuleusement les dispositions de la législation sur la circulation.

Le problème de la capacité professionnelle du conducteur d'un véhicule à moteur est identique, car il est tout aussi illogique de prétendre que quelques-uns doivent être doués des qualités normalement requises de tout usager de la route, tandis que pour une autre catégorie viendraient en ligne de compte des aveugles, des sourds, des névropathes, des cardiaques, etc...

Un arrêté publié pendant l'occupation par les secrétaires généraux en date du 1^{er} décembre 1940 a déjà imposé alors le permis de conduire obligatoire.

En fait, l'application de cet arrêté n'a été qu'une forme d'imposition de taxe. Aucune des dispositions de l'arrêté ne prévoit une épreuve de capacité. Pour obtenir le permis obligatoire il suffisait de présenter un certificat de domicile, une déclaration du candidat chauffeur attestant qu'il satisfaisait aux conditions d'âge et de connaissances professionnelles prévues par les articles 8 et 11 du règlement général de la circulation, deux photos et la quittance pour un versement de 50 francs. Dans ces conditions, il est naturel que tout le monde peut se procurer un permis de conduire.

En effet, le fait que la déclaration que le chauffeur doit signer, est transmise au bourgmestre qui doit apposer son avis, est une formalité administrative inutile, et sans aucune portée réelle, puisque le bourgmestre n'a aucune compétence pour juger si quelqu'un est capable de conduire une voiture. Ceci pourrait avoir éventuellement une importance relative pour les toutes petites communes où toutes les personnes s'adonnant à la boisson sont universellement connues.

Il est prévu un recours auprès du commissaire d'arrondissement qui est tout aussi incompetent pour juger des capacités d'un conducteur d'automobile.

On prévoit en outre d'autres complications et formalités administratives, tels que la nécessité de signaler endéans les quinze jours tout changement de domicile.

D'autre part, cet arrêté contient quelques dispositions que nous reprenons dans notre proposition, telles que la possibilité d'exiger un duplicata en cas de perte du permis et les cas spéciaux où il peut être interdit à un chauffeur de conduire une voiture pendant une période déterminée.

Nous sommes pourtant d'avis que cette sanction ne pourra être appliquée que par les tribunaux et non par l'organe du Ministère public ou par le Procureur du Roi, comme prévu par l'arrêté.

Cet arrêté n'a eu guère de conséquence si ce n'est pendant l'occupation et encore d'une façon très limitée. Après la libération il n'a pas été remis en vigueur.

Un nouvel arrêté du 1 juillet 1946 confirme une fois de plus les principales exigences posées aux chauffeurs qui s'occupent du transport de personnes.

Alors que les arrêtés antérieurs ne concernaient que les

voorzagen, dat uitsluitend de autovoerders van autobussen en autocars hieraan onderworpen waren, dan zijn in het besluit van 1 Juli 1946, de bepalingen er van uitgebreid tot al de autobestuurders die geregeld, of toevallig een motorvoertuig besturen, voor de exploitatie van personenvervoer.

Dientengevolge zal elk autobestuurder van een taxi-voertuig, zowel van een openbare concessie, als van een privaatonderneming, de bekwaamheidsproef moeten ondergaan. Evencens zijn hierin begrepen al de autobestuurders die rijtuigen voeren die bij sommige gelegenheden worden aangewend, zooals bij huwelijken, begrafeningen, enz.

Zijn hierin niet begrepen de autobestuurders die vrachtwagens besturen, alsook de zogenaamde particuliere chauffeurs die voor rekening van een patroon rijden, zonder dat deze laatste hiervan een uitbating maakt.

Het besluit herhaalt niet meer welk de vorm is van de proef waaraan de candidaat onderworpen is.

Het spreekt alleen van een bewijs van geneeskundige schifting dat uitgereikt wordt, na een onderzoek van de candidaat in de centra van de administratieve gezondheidsdienst van het Ministerie van Volksgezondheid.

De autobestuurders moeten om de vijf jaar grondig worden gekeurd en elk jaar herkeurd.

Het enige waar de proef op slaat, volgens het besluit, is het vaststellen van de afwezigheid van alle huidige of vroegere ziekten of van vermindering, misvorming of gebrekkigheden die zelfs tijdelijk een beletsel zijn, of hinder, voor het normaal besturen van het voertuig, alsmede voor de verrichtingen van de gewone manoeuvres en herstellingen, tweedens: een psycho-technische proef zoals voor de voerders van autobussen en autocars.

Er wordt een dossier aangelegd in het archief van elk candidaat en zoals voorzien werd in het besluit van 18 Januari 1939, wordt de candidaat die geweigerd wordt, in de mogelijkheid gesteld beroep aan te tekenen tegen de beslissing van de administratieve gezondheidsdienst.

Dientengevolge zijn wij genoodzaakt vast te stellen dat, alhoewel de wetgever een poging heeft gedaan om de bekwaamheidsproef uit te breiden tot een groter aantal autovoerders, hij anderzijds zijn eisen veel lager heeft gesteld. Er wordt geen gewag meer gemaakt van de volgende vereisten die voorkwamen in het besluit van 18 Januari 1939:

voldoende gezondheid en sterkte voor de uitvoering van de verrichtingen;

volstrekke gaafheid van het zenuwstelsel;

afwezigheid van de gewoonte van dronkenschap;

normale gehoorscherppte;

op beide ogen gezichtsscherpte, desnoods met verbeterende glazen op brillen, van minstens 15 tienden voor beide ogen samen, met een minimum van tienden voor een oog;

normaal stereoscopisch gezichtsvermogen;

normaal gezichtsveld;

seuls chauffeurs d'autobus et autocars, les dispositions de l'arrêté du 1 juillet 1946 s'étendent à tous les chauffeurs qui régulièrement ou incidemment conduisent une voiture affectée à l'exploitation du transport de personnes.

Ainsi tout chauffeur de voiture-taxi, tant en concession publique qu'à l'entreprise privée, devra subir l'épreuve de capacité. Sont également visés les chauffeurs conduisant des voitures dans certaines circonstances spéciales, telles que mariages, funérailles, etc...

N'entrent pas en ligne de compte les conducteurs de camions automobiles, ni les soi-disant chauffeurs privés qui conduisent pour le compte d'un patron, sans que ce dernier fasse une exploitation de l'emploi de sa ou ses voitures.

L'arrêté ne répète plus la forme de l'épreuve à laquelle sera soumis le candidat.

Il ne mentionne qu'un certificat de sélection médicale, qui sera délivré après examen dans les centres du service de santé administratif du Ministère de la Santé Publique.

Ces conducteurs passent obligatoirement tous les cinq ans un examen approfondi et tous les ans une visite de revision.

La seule visée de l'épreuve, selon cet arrêté, est de constater l'absence de toute maladie actuelle ou ancienne ou de toute mutilation, malformation ou infirmité de nature à empêcher ou gêner, même passagèrement, la conduite normale du véhicule, ainsi que les manoeuvres et travaux de réparations usuels, en second lieu: une épreuve psychotechnique comme pour les chauffeurs d'autobus et autocars.

Il est établi dans les archives un dossier pour chaque candidat, et, comme prévu par l'arrêté du 18 janvier 1939, le candidat refusé pourra en appeler contre la décision du service de santé administratif.

Nous sommes forcés de constater que, quoique le Législateur ait tâché d'étendre l'épreuve de capacité à un nombre plus élevé de chauffeurs, il a, d'un autre côté, baissé le niveau de ses exigences. Il n'est plus fait mention des critères suivants, repris à l'arrêté du 18 janvier 1939:

santé et robusticité suffisantes pour bien exécuter ces opérations;

intégrité parfaite du système nerveux;

absence d'habitudes éthyliques;

audition normale des deux côtés;

acuité visuelle au besoin avec verres correcteurs sur lunettes totalisant au moins 15/10^{mss} pour les deux yeux, avec minimum de 5/10^{mss} pour un œil;

acuité stéréoscopique normale;

étendue visuelle normale;

perfect onderscheidingsvermogen der hoofdkleuren;
normaal lichtwaarnemingsvermogen.

Men zou kunnen opwerpen, dat iemand die beantwoordt aan de algemene vereisten gesteld door het besluit van 1 Juli 1946, noodzakelijkerwijze een volstrekt gaaf zenuwstelsel, normale gehoorscherppte en gezichtsscherpte, enz., moet hebben, vermits zulks in algemene zin kan verstaan worden door de bepaling van artikel 7 en de psycho-technische proef hiervan de bevestiging zal komen brengen. Bijgevolg zouden al de bepalingen die thans uit het besluit van 1 Juli 1946, zijn weggelaten, overbodig zijn, vermits deze een logisch uitvloeisel zijn van de algemene bepalingen in dit besluit gesteld.

In de praktijk echter zal het weglaten van deze zeer preciese gegevens die een basis moeten vormen voor elke keuring, groot gevaar opleveren om de bekwaamheidsproef te zien onttaarden louter tot een formaliteit. Inderdaad, wanneer de wetgever zelf niet zeer precies bepaalt op welke wijze en krachtens welke waardemeter de keuring moet geschieden, zal weldra de candidaat voor een formaliteitsondervraging komen te staan. Elk ambtenaar die de proef moet afnemen zal in de mogelijkheid zijn volgens zijn persoonlijk oordeel de bekwaamheidsproef te leiden, en niet meer verplicht zijn een test te ondergaan over gezichtsvermogen, hoorvermogen, zenuwstelsel, enz.

Wanneer dit besluit weliswaar een eerste stap is om de bekwaamheidsproef uit te breiden tot al diegene die zich met personenvervoer bezighouden en als dusdanig onze waardering verdient, bevat het nochtans in zich de kiemen die hetzelfde besluit uiteindelijk zullen doen onttaarden tot een administratieve formaliteit, zonder dat er nog van een werkelijke bekwaamheidsproef zal kunnen worden gesproken.

Practische bezwaren.

Men zou kunnen opwerpen, dat het invoeren van soortgelijke proef voor al de autobestuurders van geheel het land, praktisch niet te verwezenlijken is, gezien er normaal in België een 200 à 300.000 personen een auto besturen en bijgevolg het reeds enkele jaren zou duren, vooraleer deze personen een bekwaamheidsproef hebben afgelegd.

Dit bezwaar heeft zeker eenige grond in normale tijd, alhoewel bij aanvaarding van het standpunt dat het noodzakelijk is voor de veiligheid op de baan, dan zou toch in ieder geval deze veiligheid verhoogd zijn, na het verstrijken van de tijd dat iedereen zich aan deze proef zou kunnen onderwerpen. Bovendien is de tijd die wij thans beleven, uiterst gunstig om geleidelijk deze bekwaamheidsproef in te voeren.

Het is ons niet bekend hoeveel rijtuigen er thans in België voorhanden zij, maar het mag van nu af reeds worden gezegd, dat het slechts een deel is van het groot aantal rijtuigen dat voor de oorlog bestond. Het aantal autobestuurders is bijgevolg betrekkelijk beperkt in vergelijking met de vooroorlogse toestand.

De periode is zeer gunstig om dit aantal autovoerders

perception chromatique parfaite;
perception normale de la lumière

On pourrait alléguer qu'une personne répondant aux conditions générales figurant à l'arrêté du 1^{er} juillet 1946 doit nécessairement être douée d'un système nerveux intégral, d'une audition, d'une acuité visuelle normales, etc... puisque tout cela peut être compris, en général, dans les prescriptions de l'article 7, et que l'épreuve psycho-technique démontrera. Par conséquent, toutes les stipulations omises actuellement dans l'arrêté du 1^{er} juillet 1946 seraient superflues parce que formant la suite logique des prescriptions générales posées par cet arrêté :

Dans la pratique, pourtant, l'omission de ces données très précieuses, devant constituer la base de tout examen physique, présentera le grand danger de voir dégénérer l'épreuve de capacité en une pure formalité. En effet si le législateur ne prescrit pas très explicitement de quelle façon et suivant quelle échelle de valeurs l'examen doit se faire, le candidat se trouvera placé devant un interrogatoire de pure forme. Tout fonctionnaire appelé à faire subir l'épreuve sera libre de conduire cette épreuve selon son avis personnel et ne sera plus obligé de faire l'épreuve des tests pour l'acuité visuelle, l'audition, système nerveux, etc...

Si cet arrêté constitue un premier pas vers la généralisation de l'épreuve de capacité pour tous ceux qui s'occupent du transport de personnes et, de ce chef, mérite notre approbation, il porte en soi des ferments qui feront dégénérer l'application de cet arrêté en simple formalité administrative d'où une véritable épreuve de capacité sera éliminée.

Objections d'ordre pratique.

On pourrait alléguer que l'application de pareille épreuve à tous les chauffeurs du pays, n'est pas réalisable en pratique, étant donné qu'en Belgique 200 à 300.000 personnes conduisent une auto et qu'il faudrait donc plusieurs années avant que le dernier ait subi son épreuve de capacité.

Cet argument a certainement sa valeur en temps normal, quoique en admettant le point de vue que la mesure s'impose pour la sécurité de la circulation, cette sécurité serait plus grande après la période pendant laquelle tout le monde aura pu se soumettre à l'épreuve. En outre, le temps que nous vivons se prête exceptionnellement bien à la mise en vigueur de l'épreuve de capacité.

Nous ignorons le nombre de voitures circulant en Belgique en ce moment, mais nous pouvons affirmer que ce n'est toujours qu'une fraction du nombre considérable d'automobiles existant avant la guerre. Le nombre de chauffeurs est forcément réduit en comparaison de leur effectif d'avant-guerre.

Le moment est donc propice pour faire subir l'épreuve

van nu af reeds aan een proef te onderwerpen en de nieuwe voerders die zich zullen aanmelden, naargelang er meer rijtuigen in het land komen, geleidelijk en naar gelang zij zich aanmelden, aan de bekwaamheidsproef te onderwerpen.

De praktische bezwaren voor de veralgemening van deze bekwaamheidsproef bestaan thans slechts in zeer beperkte mate, maar zij zullen werkelijk bezwaren zijn wanneer hiermede nog langere tijd zou worden gewacht.

Bij het opmaken van dit voorstel stellen wij ons bijgevolg op het standpunt van de besluiten van 17 September 1936 en 18 Januari 1939, met dien verstande dat het toepasselijk worde gesteld op elk persoon die geregeld of toevallig een motorrijtuig bestuurt.

aux chauffeurs actuellement au travail. Les nouveaux qui seront embauchés au fur et à mesure des arrivages d'autos, se présenteront dans le même ordre pour l'épreuve de capacité.

Les objections d'ordre pratique contre la généralisation de l'épreuve ne sont justifiées que sur un plan très réduit, mais elles le seraient pleinement si l'on remet encore longtemps l'application de la mesure.

En rédigeant la proposition, nous nous sommes placés au point de vue des arrêtés des 17 septembre 1936 et 18 janvier 1939, à condition qu'elle soit d'application pour toute personne conduisant régulièrement ou occasionnellement un véhicule à moteur.

L. MAJOR.

WETSVORSTEL

EERSTE ARTIKEL.

Onder autobestuurder wordt verstaan zulke persoon die geregeld of toevallig, een motorrijtuig bestuurt.

ART. 2.

Ieder autobestuurder moet houder zijn van een bewijs van geneeskundige schifting, door het Ministerie van Verkeerswezen afgeleverd onder de hierna vermelde voorwaarden.

ART. 3.

Het is verboden aan ieder autobestuurder zijn rijtuig te besturen, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor rekening van een derde, zonder houder te zijn van een bewijs van geneeskundige schifting.

Het is verboden aan ieder eigenaar van een motorrijtuig, zijn motorvoertuig te laten besturen door een autobestuurder, die niet in het bezit is van zulk een bewijs.

De eigenaar word steeds verondersteld deze toelating te hebben verleend aan de persoon die het motorrijtuig bestuurt, tenzij het tegendeel wordt bewezen.

ART. 4.

Vooraleer het schiftingsbewijs wordt afgeleverd, wordt de candidaat in een centrum van de administratieve gezondheidsdienst van het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin, aan een geneeskundig onderzoek onderworpen.

ART. 5.

De autobestuurders moeten alle vijf jaar grondig herkeurd worden.

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE PREMIER.

Il faut entendre par chauffeur toute personne assurant régulièrement ou occasionnellement, la conduite d'un véhicule automobile.

ART. 2.

Tout chauffeur doit être titulaire d'un certificat de sélection médicale délivré par le Ministère des Communications, dans les conditions énoncées ci-après :

ART. 3.

Il est interdit à tout chauffeur de conduire un véhicule, soit pour son compte, soit pour le compte d'un tiers, sans être muni du certificat de sélection médicale.

Il est interdit à tout propriétaire d'un véhicule à moteur de faire conduire ce véhicule par un chauffeur qui n'est pas titulaire d'un pareil certificat.

Le propriétaire est toujours présumé avoir donné cette autorisation à la personne qui conduit le véhicule et ce, jusqu'à preuve contraire.

ART. 4.

Préalablement à la délivrance du certificat de sélection, les candidats sont soumis à un examen médical dans l'un des centres du service de santé administratif du Ministère de la Santé publique et de la Famille.

ART. 5.

Les chauffeurs passent obligatoirement, tous les cinq ans, un examen approfondi.

Op beslissing van het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin, geschieden deze herkeuringen vroeger, indien zulks gerechtsvaardig wordt door bijzondere omstandigheden, inzonderheid tengevolge van een ongeval.

ART. 6.

Al de keuringen hebben plaats in het door de autobestuurder gekozen centrum van de administratieve gezondheidsdienst.

Na deze keuring verstrekt het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin, aan het Ministerie van Verkeerswezen, de nodige gegevens om deze in staat te stellen omtrent de aflevering of de weigering, het behoud, of de intrekking van het schiffingsbewijs te beslissen.

ART. 7.

Het geneeskundig onderzoek omvat het onderzoek nopens de volgende punten: afwezigheid van alle huidige of vroeger ziekten of van elke vermindering, misvorming of gebrekkigheden, die, zelfs tijdelijk, een beletsel of hinder kunnen zijn voor het normaal besturen van een voertuig alsmede voor de verrichtingen en de gewone manoeuvres van herstelling;

Voldoende gezondheid en sterkte voor een goede uitvoering dezer verrichtingen;

- Volstreekte gaafheid van het zenuwstelsel;
- Afwezigheid van de gewoonte van drankmisbruik;
- Normale gehoorscherppte van beide oren;

Gezichtsscherpte, — desnoods met verbeterende glazen op brillen — die minstens 15 tienden voor de beide ogen, met een minimum van 5 tienden voor een oog verzekeren. De optische verbeteringen zijn toegelaten tot drie dioptriën;

- Normaal stereoscopisch gezichtsvermogen;
- Normaal gezichtsveld;
- Perfect onderscheidingsvermogen der hoofdkleuren;
- Normaal lichtwaarnemingsvermogen;
- Psycho-technische proef, aangepast aan de functie van autobestuurder.

De administratieve dienst legt voor elk kandidaat een dossier aan dat hij in zijn archief bewaart. De medische inlichtingen van dat dossier mogen, in voorkomend geval, alleen worden medegedeeld aan de geneesheer van de kandidaat.

ART. 8.

Het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin geeft aan den Minister van Verkeerswezen kennis van de uitslag van het geneeskundig onderzoek.

Is deze uitslag ongunstig, dan wordt zulks insgelijks door toedoen van den Minister van Volksgezondheid en van het Gezin, ter kennis van de autobestuurder gebracht.

Belanghebbende kan dan tegen die beslissing in hoger beroep gaan binnen 10 dagen na de kennisgeving van zijn ongeschiktheid. Hij moet aan de administratieve gezondheidsdienst naam en adres opgeven van een door hem

Sur décision du Ministère de la Santé publique et de la Famille, ils subissent ces examens à des dates plus rapprochées si des circonstances spéciales le justifient, notamment à la suite d'accident.

ART. 6.

Tous les examens ont lieu dans le centre du service de santé administratif, choisi par le chauffeur.

A l'issue de ces examens, le Ministre de la Santé Publique et de la Famille transmet au Ministre des Communications, les éléments nécessaires lui permettant de décider de la délivrance, du refus, du maintien ou du retrait du certificat de sélection.

ART. 7.

L'examen médical comprend l'examen sur les points suivants: l'absence de toute maladie actuelle ou ancienne ou de toute mutilation, malformation ou infirmité de nature à empêcher ou gêner, même passagèrement, la conduite normale du véhicule ainsi que les manoeuvres et travaux de réparation usuels;

Santé et robusticité suffisantes pour bien exécuter ces opérations;

Intégrité parfaite du système nerveux;

Absence d'habitudes éthyliques;

Audition normale des deux côtés;

Acuité visuelle, au besoin avec verres correcteurs sur lunettes totalisant au moins 15/10^m pour les deux yeux avec minimum de 5/10^m pour un oeil. La correction optique est tolérée jusque 3 dioptries;

Acuité stéréoscopique normale;

Etendue visuelle normale;

Perception parfaite des couleurs primaires;

Perception normale de la lumière;

Epreuve psychotechnique appropriée aux fonctions de conducteurs de véhicules automobiles.

Le service de Santé administratif établira, pour chaque candidat, un dossier qu'il conservera dans ses archives. Les éléments médicaux de ce dossier ne pourront être communiqués éventuellement qu'au médecin du candidat.

ART. 8.

Le Ministre de la Santé Publique et de la Famille notifie le résultat de l'examen médical au Ministre des Communications.

Si ce résultat est défavorable, le chauffeur est également avisé par les soins du Ministre de la Santé publique et de la Famille.

L'intéressé peut en appeler de cette décision dans les dix jours qui suivent la notification de son inaptitude. Il fera connaître au service de santé administratif les nom et adresse d'un médecin de son choix auquel le service

gekozen geneesheer, aan wie de dienst de reden zal mededelen die tot de beslissing van de ongeschiktheid aanleiding heeft gegeven, doch die reden mag in geen geval aan de belanghebbende bekend gemaakt worden.

Deze geneesheer kan binnen 10 dagen na de mededeling van de administratieve gezondheidsdienst, een consult met de geneesheer die de beslissing genomen heeft, vorderen of aan deze laatste een verslag zenden, waarin de argumenten tot rechtvaardiging van de beslissing weerlegd worden.

Ingeval de geneesheren het eens zijn bij het consult in beroep, wordt de beslissing gewijzigd of gehandhaafd.

Indien het gebrek aan overeenstemming tussen de conclusiën van beide dokters, blijft bestaan, wordt door de geneesheer die aan het hoofd staat van de administratieve gezondheidsdienst, of diens gemachtigde, een scheidsrechtelijke keuring gedaan. De gemachtigde moet altijd een dokter zijn die de belanghebbende nog niet onderzocht heeft.

Wanneer een autobestuurder niet aan de schiftingseisen beantwoordt, doch zijn tewerkstelling volgens de dokters van de administratieve gezondheidsdienst niet onmiddellijk gevaar oplevert en hiervan op het aan de Minister van Verkeerswezen gezonden protocol van keuring melding werd gemaakt, behoudt belanghebbende het schiftingsbewijs gedurende een termijn van zes maanden, te rekenen van de ontvangst van de aangetekende brief waarbij hem, hetzij van de ongunstige uitslag der herkeuring, hetzij van de beslissing op het hoger beroep kennis wordt gegeven.

ART. 9.

Het bewijs van geneeskundige schifting moet vertoond worden op elk verzoek van de ambtenaars en beampten aangewezen in artikel I van het Koninklijk besluit van 13 Juli 1932.

ART. 10.

De betrokken autobestuurder betaalt voor elke eerste en voor elke latere keuring een bedrag dat door de Minister van Volksgezondheid en van het Gezin, in overleg met de Minister van Verkeerswezen, wordt bepaald.

De autobestuurder die uitsluitend het bewijs van geneeskundige schifting aanvraagt om voor rekening van een werkgever diens rijtuig te besturen in zijn dienstverband, zal het recht hebben hetzelfde bedrag dat hij hiervoor heeft uitgegeven, terug te vorderen van zijn werkgever.

In geval van keuring in hoger beroep, betaalt de beroeper hetzelfde bedrag indien de beslissing voor hem ongunstig is. De kosten en het honorarium van de door hem gekozen geneesheer, zijn in elk geval te zijnen laste.

ART. 11.

In geval van verlies, diefstal, beschadiging of vernietiging van het schiftingsbewijs, moet belanghebbende hiervan onmiddellijk kennis geven aan de Minister van Ver-

communiquera les raisons qui ont motivé la décision d'inaptitude, ces raisons ne pouvant en aucun cas être portées à la connaissance des intéressés.

Ce médecin pourra, dans les dix jours qui suivront la communication du service de Santé administratif, réclamer un examen en consultation avec le médecin qui a pris la décision, ou adresser à ce dernier un rapport réfutant les arguments qui l'ont motivé.

En cas d'accord entre les médecins lors de la consultation d'appel, la décision est modifiée ou maintenue.

Si les divergences subsistent entre les conclusions des deux médecins, le médecin dirigeant le service de santé administratif, ou son délégué, procédera à un examen d'arbitrage. Le délégué sera toujours un médecin qui n'a pas encore examiné l'intéressé.

Lorsqu'un chauffeur ne répond pas aux conditions de sélection, mais que son utilisation n'est pas reconnue immédiatement dangereuse par les médecins du service de santé administratif, et que mention en a été faite au protocole d'examen médical envoyé au Ministre des Communications, le certificat de sélection est maintenu à l'intéressé pendant un délai de six mois à compter de la réception de la lettre recommandée l'avisant, soit du résultat défavorable de l'examen médical de révision, soit de la décision prise sur le recours.

ART. 9.

Le certificat de sélection médicale doit être exhibé à toute réquisition des fonctionnaires et agents désignés à l'article I de l'arrêté royal du 13 juillet 1932.

ART. 10.

Le chauffeur intéressé paie, pour chaque examen d'admission et pour chaque examen subséquent, la somme qui sera fixée par le Ministre de la Santé publique et de la Famille, d'accord avec le Ministre des Communications.

Le chauffeur qui demande le certificat de sélection exclusivement pour conduire la voiture de son employeur, pour le compte et au service de ce dernier, aura le droit de réclamer à son employeur le remboursement de la somme qu'il aura dépensée à cette fin.

En cas d'examen en appel, l'appelant paie la même redevance si la décision lui est défavorable. Les frais et honoraires du médecin choisi par lui sont, dans tous les cas, à sa charge.

ART. 11.

En cas de perte, vol, détérioration ou destruction du certificat de sélection, l'intéressé doit immédiatement en avvertir le Ministre des Communications par lettre recom-

keerswezen, bij aangetekend schrijven, met vermelding van de datum waarop hij het geneeskundig onderzoek heeft ondergaan, de datum waarop hem het bewijs werd afgeleverd, alsook de datum van de kwijting die hij heeft ontvangen ingevolge de onkosten die hij betaald heeft voorzien bij artikel 10.

De Minister van Verkeerswezen levert alsdan een duplicaat af van het bewijs van schifting ingevolge bovengemelde toelichting en na voorlegging van de kwijting.

ART. 12.

Wanneer er een veroordeling wordt uitgesproken door de politierechter of door de correctionele rechtbank in de gevallen die hierna worden opgesomd, kan de rechtbank de intrekking bevelen van het schiftingsbewijs voor een termijn gaande van een maand tot een jaar :

- a) wanneer de autobestuurder zich in staat van dronkenschap bevindt;
- b) wanneer hij zich plichtig maakt aan het vluchtmisdrijf;
- c) wanneer een verkeersongeval door hem veroorzaakt, de dood of zware kwetsuren van personen ten gevolge heeft gehad;
- d) wanneer de autobestuurder op zeer klaarblijkelijke wijze, een buitengewone gevaarlijke snelheid heeft ontwikkeld in een agglomeratie;
- e) wanneer hij geweigerd heeft gevolg te geven aan het bevel van een overheidsagent.

Wanneer het vonnis dat de intrekking van het schiftingsbewijs bevelende, in kracht van gewijsde is getreden, moet de betrokken autobestuurder binnen vijf dagen, zijn schiftingsbewijs overmaken aan de Griffie van de rechtbank die de veroordeling heeft uitgesproken. Het vonnis zal hiervan melding maken in het beschikkend gedeelte, waarbij de intrekking van het schiftingsbewijs wordt bevolen.

ART. 13.

Al wie een motorvoertuig bestuurt zonder houder te zijn van het bij dit besluit voorziene schiftingsbewijs of ook diegene die het besturen van zulk een voertuig toevertrouwt aan een autobestuurder die niet in het bezit is van dat bewijs, wordt gestraft met gevangenisstraf van één tot acht dagen en met geldboete van 5 tot 200 frank, of met een van die straffen alleen.

Bij herhaling, kan de rechtbank het maximum dezer straffen uitspreken en eventueel de definitieve intrekking van het schiftingsbewijs bevelen.

ART. 14.

De Minister van Verkeerswezen kan, in afwijking van voorgaande bepalingen en na inzage te hebben genomen van een door een vreemd bestuur afgeleverd rijbewijs, aan de autobestuurder die regelmatig van uit het buitenland de grenzen van het land overschrijdt, een bijzonder

mandée, avec mention de la date à laquelle il a subi l'examen médical, de la date à laquelle le certificat lui a été délivré, ainsi que la date de la quittance qu'il a reçue en couverture des frais qu'il a déboursés en vertu de l'article 10.

Le Ministre des Communications lui délivre alors un duplicata du certificat de sélection conformément aux renseignements cités plus haut et sur présentation de la quittance.

ART. 12.

Au cas où une condamnation est prononcée par le tribunal de police où par le tribunal correctionnel dans les cas cités ci-après, le tribunal peut ordonner le retrait du certificat de sélection pour une période allant de un mois à un an :

- a) quand le chauffeur se trouve en état d'ébriété;
- b) quand il prend la fuite lors d'une contravention;
- c) quand un accident causé par lui, entraîne la mort ou des lésions graves de personnes;
- d) quand le chauffeur a manifestement roulé à une vitesse extrêmement dangereuse dans une agglomération;
- e) quand il a refusé de donner suite aux ordres d'un fonctionnaire ou agent.

Quand le jugement ordonnant le retrait du certificat de sélection est coulé en force de chose jugée, le chauffeur intéressé doit, dans les cinq jours, remettre son certificat de sélection au greffe du tribunal qui a prononcé la condamnation. Le jugement en fera mention dans son dispositif où le retrait du certificat est ordonné.

ART. 13.

Quiconque conduit un véhicule automoteur sans être porteur du certificat de sélection prévu par le présent arrêté ou confie la conduite d'un tel véhicule à un chauffeur non muni du dit certificat, est passible d'un emprisonnement d'un jour à huit jours et d'une amende de cinq francs à deux cents francs ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive le tribunal pourra prononcer le maximum de ses peines et ordonner éventuellement le retrait définitif du certificat de sélection.

ART. 14.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent et sur le vu d'un permis de conduire émanant d'une administration étrangère, le Ministre des Communications pourra délivrer aux chauffeurs qui, venant de l'étranger, dépassent régulièrement les frontières du pays, un certificat de sélection

schiftingsbewijs afleveren, indien het vergezeld gaat van het door het vreemde bestuur afgeleverd rijbewijs:

ART. 15.

De bepalingen van dit besluit treden in werking op 1 Januari 1948. Tot op die datum zullen de Koninklijke besluiten van kracht blijven. Bij de inwerkingtreding van deze wet, worden deze besluiten ingetrokken.

spécial qui ne sera valable que s'il est accompagné du permis de conduire délivré par l'administration étrangère.

ART. 15.

Les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur en date du 1^{er} janvier 1948. Jusqu'à cette date les arrêtés royaux resteront en vigueur. Dès l'application du présent arrêté, les arrêtés royaux seront abrogés.

L. MAJOR,
G. BOHY,
R. DE KINDER,
A. DE KEULENEIR.
