

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN
EN FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2006/00314]

1 APRIL 2006. — Omzendbrief OOP 25 ter begeleiding van de koninklijke besluiten van 28 november 1997 (*Belgisch Staatsblad* van 5 december 1997) en van 28 maart 2003 (*Belgisch Staatsblad* van 15 mei 2003) houdende de reglementering van de organisatie van sportwedstrijden of sportcompetities voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben

Aan Mevrouwen en Heren Provinciegouverneurs,

Ter kennisgeving aan Mevrouwen en Heren Arrondissementscommissarissen en Mevrouwen en Heren Burge-meesters,

Doel van de omzendbrief

In 2003 werd aan de van kracht zijnde reglementering rond de sportwedstrijden voor auto's die op de openbare weg plaatshebben, een aantal verbeteringen aangebracht om tegemoet te komen aan sommige tekortkomingen die vastgesteld werden sedert de uitwerking in 1997 van een reglementering eigen aan autosportwedstrijden. Het koninklijk besluit van 28 maart 2003 tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 november 1997 houdende de reglementering van de organisatie van sportwedstrijden of sportcompetities voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben (*Belgisch Staatsblad* van 15 mei 2003), kwam dan ook tegemoet aan deze behoefte tot verduidelijking. Terzelfdertijd werden verschillende bepalingen van de omzendbrieven OOP 25 en 25bis hierin geïntegreerd, omwille van het bijzonder belang dat ze hebben in de algemene organisatie van de veiligheid rond autosportwedstrijden.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR ET SERVICE PUBLIC
FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2006/00314]

1^{er} AVRIL 2006. — Circulaire OOP 25 accompagnant les arrêtés royaux du 28 novembre 1997 (*Moniteur belge* du 5 décembre 1997) et du 28 mars 2003 (*Moniteur belge* du 15 mai 2003) portant réglementation de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique

A Mesdames et Messieurs les Gouverneurs de Province,

Pour information à Mesdames et Messieurs les Commissaires d'Arrondissement et à Mesdames et Messieurs les Bourgmestres,

Objet de la circulaire

En 2003, la réglementation relative aux épreuves sportives pour véhicules automobiles disputées sur la voie publique a apporté un certain nombre d'aménagements à la réglementation alors en vigueur, pour remédier à certains manquements constatés depuis l'élaboration en 1997 d'une réglementation propre aux rallyes automobiles. Ainsi, l'arrêté royal du 28 mars 2003 modifiant l'arrêté royal du 28 novembre 1997 portant réglementation de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique (*Moniteur belge* du 15 mai 2003) a répondu à cette aspiration de clarification. Il a dans le même temps intégré certaines dispositions des circulaires OOP 25 et 25bis, en raison de l'importance toute particulière qu'elles revêtent dans l'organisation générale de la sécurité des rallyes automobiles.

Het doel van deze omzendbrief OOP 25 is de leesbaarheid van deze reglementering nog te verfijnen, te verduidelijken en te versterken door met name de omzendbrieven OOP 25 en OOP 25bis op te heffen en ze volledig te integreren in onderhavige omzendbrief OOP 25.

Het uiteindelijke doel is dus de veiligheid rond sportwedstrijden voor auto's die op de openbare weg plaatshebben, te verbeteren. Zo draagt het onderzoek door de commissie - voorzien in artikel 17 van het besluit - van alle snelheidswedstrijden die op de openbare weg plaatshebben, en niet enkel van deze die een gedeelte van de bebouwde kom gebruiken, bij tot de algemene veiligheidsplanning.

Om de globale leesbaarheid van de reglementering te vergemakkelijken, werd een gecoördineerde versie van de twee eerder vermelde besluiten uitgewerkt.

De voorliggende omzendbrief is gestructureerd volgens de artikelen van de gecoördineerde versie van het koninklijk besluit.

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

1. Toepassingsgebied van het koninklijk besluit (artikel 1)

Twee aspecten — naast het feit dat het om een wedstrijd voor auto's moet gaan — zijn hierbij van belang, met name de snelheid en de competitie. Eén piloot (eventueel per categorie) moet dus als winnaar uit de bus komen — er moet dus een competitie-element aanwezig zijn — en deze overwinning moet behaald worden door zo snel mogelijk een bepaalde afstand af te leggen. De snelheid moet dus het essentiële element van de wedstrijd of competitie uitmaken. In eerste orde vallen de rally's (niet alleen met « hedendaagse » wagens, maar ook met « oude » of « historische » wagens) en de gelijkgestelde wedstrijden als rallysprint en klimwedstrijden onder de bepalingen van het besluit.

De sportwedstrijden voor auto's van het type « race start - finish » of « versnellingsrace », die betwist worden over vaak zeer korte afstanden - enkele honderden meters - vallen onder het toepassingsgebied van het besluit, omdat het element snelheid hier overwegend is.

Het beoogde doel is de veiligheid te garanderen van de toeschouwers die naar een dergelijke wedstrijd of competitie komen kijken. Dit maakt dat het parcours vooraf bekend moet zijn en dat alle deelnemers strikt hetzelfde parcours moeten volgen. Het parcours moet daarbij afgesloten worden zodat de normale weggebruikers daar geen toegang kunnen verkrijgen gedurende de wedstrijd of competitie, wat de veiligheid van deze weggebruikers ten goede komt.

Vallen dus niet onder het toepassingsgebied van het koninklijk besluit, wat niet belet dat zowel de organisator als de overheid er zich op kunnen inspireren :

— behendigheidswedstrijden of -competities, zoals vb. de slaloms, omdat hier de behendigheids het overheersende element is en dit ondanks het feit dat ze onderworpen zijn aan een tijdsmeting;

— de regelmatigheidswedstrijden of -competities, zoals bijvoorbeeld de « historische regelmatigheidsrally's » die als dusdanig erkend zijn door de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen VZW, of door de nationale sportinstantie of de sportbonden, of bijvoorbeeld de oriëntatieritten of de ritten voor kaartlezen;

— de wedstrijden of -competities waarin strikt genomen geen gebruik gemaakt wordt van auto's, zoals bijvoorbeeld de kartingwedstrijden of -competities;

— de activiteiten zonder enig competitief aspect of waarvan de rituitslagen geen weerslag hebben op de eindrangschikking, zoals bijvoorbeeld de toeristische rally's.

Voor zover deze activiteiten in het gewone verkeer en op publiek toegankelijke wegen plaatsvinden, moet dit gebeuren met eerbiediging van de verkeersreglementen.

Specifiek voor de regelmatigheidswedstrijden en -competities wens ik een bijzondere aandacht te vragen. Dit zijn wedstrijden waarbij aan een voorafbepaalde gemiddelde snelheid een bestemming bereikt dient te worden, dit volgens eenzelfde parcours maar zonder dat deze afgesloten wordt van de andere weggebruikers. De deelnemers moeten de wegcode strikt volgen, maar door hun aard kunnen ze een gevaar vormen voor de andere weggebruikers. Het komt immers wel eens voor dat de piloten hun verloren tijd (doordat ze bijvoorbeeld de weg kwijt geraakt zijn) willen goedmaken door sneller en onverantwoord te rijden. In geval van twijfel over deze regelmatigheidswedstrijden, kan de commissie gevraagd worden het dossier eens nader te bekijken en kan het op lokaal, dan wel provinciaal vlak nuttig en noodzakelijk blijken een coördinatievergadering te beleggen met alle mogelijk betrokken actoren.

De in alinea 2 van artikel 1 bedoelde omlopen die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg gelegen zijn, zijn de omlopen van Chimay, Mettet, Spa-Francorchamps en Zolder.

L'objectif de la présente circulaire OOP 25 est d'affiner, d'éclaircir et de renforcer encore la lisibilité de cette réglementation, en supprimant notamment les circulaires OOP25 et 25bis et en les intégrant pleinement dans la présente circulaire OOP 25.

L'objectif final est donc d'améliorer la sécurité en matière d'épreuves sportives pour véhicules automobiles disputées sur la voie publique. L'examen par la Commission de sécurité des rallyes de toutes les épreuves de vitesse disputées sur la voie publique, et pas seulement celles empruntant des tronçons en agglomération, participe à cet effort de planification générale de la sécurité.

Pour faciliter la lecture globale de la réglementation, une version coordonnée des deux arrêtés précités a été élaborée.

La présente circulaire est structurée en fonction des articles de la version coordonnée de l'arrêté royal.

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

1. Champ d'application de l'arrêté royal (article 1^{er})

Deux aspects — outre le fait qu'il doit s'agir d'une épreuve pour véhicules automobiles — sont ici importants, à savoir la vitesse et l'aspect compétition. Un seul pilote (éventuellement par catégorie) doit donc être désigné vainqueur — un élément de compétition doit donc exister — et cette victoire doit être obtenue en parcourant le plus rapidement possible une distance déterminée. La vitesse doit donc constituer l'élément essentiel d'une épreuve ou d'une compétition. En premier lieu, les rallyes (non seulement avec des véhicules « actuels », mais aussi avec des véhicules « anciens » ou « historiques ») et les épreuves assimilées telles que les rallyes-sprints et les courses de côte relèvent des dispositions de l'arrêté royal.

Les épreuves sportives pour véhicules automobiles de type « course start — finish » ou « course d'accélération » disputées sur des distances souvent très courtes — quelques centaines de mètres — tombent sous le champ d'application de l'arrêté parce que l'élément vitesse y est prépondérant.

Le but poursuivi est de garantir la sécurité des spectateurs qui viennent assister à une telle épreuve ou compétition. Ceci implique que le parcours doit être connu préalablement et que les participants suivent à la lettre le même itinéraire. Le parcours doit être fermé à cet effet de telle sorte qu'aucun usager habituel de la route ne puisse y avoir accès pendant l'épreuve ou la compétition, afin que leur sécurité soit bien assurée.

N'entrent donc pas dans le champ d'application de l'arrêté royal, même s'il appartient tant à l'organisateur qu'à l'autorité de s'en inspirer :

— les épreuves ou compétitions d'adresse, comme p.ex. les slaloms, parce que l'adresse est dans ce cas l'élément prépondérant, malgré le fait qu'elles soient soumises à une mesure du temps;

— les épreuves ou compétitions de régularité, comme par exemple « les rallyes historiques de régularité », reconnus en tant que tels par la Fédération Belge des Véhicules Anciens ASBL, ou par l'instance sportive nationale ou par les fédérations sportives, ou par exemple des étapes d'orientation ou de lecture de carte;

— les épreuves ou compétitions au cours desquels il n'est pas fait usage de véhicules automobiles à proprement parler, comme par exemple les épreuves ou compétitions de karting;

— les activités n'impliquant aucun aspect compétitif ou dont les résultats d'étape sont sans incidence sur le classement final, comme par exemple les rallyes touristiques.

Dans la mesure où ces activités se déroulent dans la circulation ordinaire et sur des voiries publiques accessibles, les règlements de la circulation routière doivent y être respectés.

Je vous demande de porter une attention toute particulière aux épreuves ou compétitions de régularité. Ce sont des épreuves pour lesquelles une destination doit être atteinte à une vitesse moyenne déterminée, ceci suivant un même parcours mais sans que celui-ci soit fermé aux autres usagers de la route. Les participants doivent scrupuleusement suivre le code de la route mais de par leur nature, ces épreuves peuvent constituer un danger pour les autres usagers de la route. Il arrive parfois que les pilotes veulent récupérer le temps perdu (lorsqu'ils se sont trompés de route par exemple) en adoptant une conduite plus rapide et plus irresponsable. En cas de doute au sujet de ces épreuves de régularité, la commission peut être amenée à consulter le dossier de manière plus approfondie et il peut apparaître utile et nécessaire de convoquer les différents acteurs concernés à une réunion de coordination. tant au plan local que provincial.

Les circuits situés en totalité ou en partie sur la voie publique, visés par l'alinéa 2 de l'article 1 sont les circuits de Chimay, Mettet, Spa-Francorchamps ou encore Zolder.

2. Voorwaarden die voldaan moeten worden voor het verlenen van een vergunning (artikel 3)

Volgens artikel 9 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, zijn sportwedstrijden of -competities die geheel of ten dele op de openbare weg plaatshebben, verboden, behoudens een voorafgaande en schriftelijke toestemming van de burgemeester van de gemeente op wiens grondgebied de wedstrijd of competitie plaatsheeft.

De vergunning van deze wedstrijden is derhalve de uitzondering en het verbod de algemene regel, ook voor die sportwedstrijden of -competities waarbij de snelheid niet het overheersend kenmerk uitmaakt. Met betrekking tot de snelheidswedstrijden voor auto's, is het verlenen van de vergunning onderworpen aan een zeker aantal voorwaarden, opgenomen in artikel 3 van het besluit, waaraan minstens voldaan moet worden. Dit belet evenwel niet dat de burgemeester strengere en bijkomende voorwaarden kan opleggen teneinde een optimaal veiligheidskader te creëren.

2.1. Advies van de wegenbeheerders (3°)

Als voorwaarde voor het verlenen van de vergunning, vermeldt artikel 3, 3° « het gunstig advies van de beheerders van de wegen gebruikt voor het parcours van de klassemingsproeven en van de verbindingstrajecten ».

Het advies van de beheerders van de provinciale en gewestwegen wordt gevraagd door de organisator van de wedstrijd of de competitie. Het bewijs van de aanvraag moet worden gevoegd bij de vergunningsaanvraag aan de burgemeester. Indien de betrokken wegbeheerder binnen de twee maanden geen advies verstrekt heeft, wordt dat geacht gunstig te zijn.

2.2. Schriftelijke vaststelling door de gouverneur (6°)

Wanneer één of meer klassemingsproeven van een wedstrijd of competitie zich afspelen op het grondgebied van verschillende gemeenten, moet de gouverneur schriftelijk vaststellen dat eenzelfde veiligheidsniveau bereikt is over het gehele parcours van die klassemingsproef (-proeven), wat in de praktijk bijna altijd vastgesteld wordt na afloop van de provinciale coördinatievergadering, zoals bedoeld in artikel 4.

Dit punt stelt een praktisch probleem voor de burgemeesters die de vergunning moeten verlenen omdat ze enerzijds de vergunning niet kunnen verlenen zolang ze deze schriftelijke vaststelling niet ontvangen hebben, maar anderzijds zal de gouverneur deze schriftelijke vaststelling slechts kunnen opmaken nadat het parcours dat verschillende gemeenten doorloopt, vastgesteld en toegestaan is door die gemeenten.

Om elke procedure-impasse te vermijden, is het wenselijk dat de burgemeester in twee fasen werkt :

- onderzoek van de aanvraag en, in geval van een gunstig resultaat, principeakkoord onder vorm van een voorlopige vergunning;
- na schriftelijke vaststelling door de gouverneur, definitieve vergunning om de wedstrijd te organiseren.

2.3. Beoordeling van de betrouwbaarheid en de verantwoordelijkheidszin van de organisator (7°)

Het is aan de burgemeester na te gaan of de organisator zich in het verleden niet schuldig gemaakt heeft aan piraatwedstrijden, aan het verwaarlozen van de opgelegde veiligheidsmaatregelen, aan het niet respecteren van de voorziene bepalingen tijdens vorige edities of, in het algemeen, aan het ontlopen van zijn verantwoordelijkheden.

Indien de burgemeester vaststelt dat deze elementen zich in het verleden voorgedaan hebben, betreft het een motief om het verlenen van de vergunning te weigeren.

2.4. Het bewijs van betaling van de bijdrage van 10 % (8°)

In toepassing van artikel 283 van de wet van 22 februari 1998 houdende de sociale bepalingen (*Belgisch Staatsblad* van 3 maart 1998), zijn de organisatoren van sportwedstrijden of -competities voor motorvoertuigen die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatsvinden, een bijdrage ten bedrage van 10 % op het bedrag van de premie van de bijzondere aansprakelijkheidsverzekering, verschuldigd. Deze bijdrage is enkel van toepassing op de wedstrijden en competities die onder het besluit vallen. De karting- en de slalomwedstrijden vallen hier dus niet onder.

De bijdrage wordt geheven op het brutobedrag van de geciteerde premie, die zowel de burgerlijke aansprakelijkheid « organisatie » als de burgerlijke aansprakelijkheid « verkeer » dekt. Te dien einde maakt de verantwoordelijke van de sportbond, na de wedstrijd of competitie, een kopie van het standaardverzekeringsformulier, waarin de eindafrekening van de verzekeringspremie weergegeven wordt, over aan de Algemene Directie Crisiscentrum.

2. Conditions auxquelles il doit être satisfait pour la délivrance d'une autorisation (article 3)

Suivant l'article 9 de la loi relative à la police de la circulation routière, les épreuves ou compétitions sportives, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique sont interdites, sauf autorisation préalable et écrite du bourgmestre de la commune sur le territoire de laquelle l'épreuve ou la compétition a lieu.

L'autorisation de ces épreuves est par conséquent l'exception et l'interdiction la règle générale, y compris pour les épreuves ou compétitions sportives dont la vitesse ne constitue pas la caractéristique principale. En ce qui concerne les épreuves de vitesse pour véhicules automobiles, la délivrance de cette autorisation est soumise à un certain nombre de conditions, reprises à l'article 3 de l'arrêté, auxquelles il doit au moins être satisfait avant que le bourgmestre puisse délivrer une autorisation à l'organisateur. Cela n'empêche toutefois pas le bourgmestre de pouvoir imposer des conditions supplémentaires et plus strictes afin de créer un cadre de sécurité qui soit optimal.

2.1. Avis des gestionnaires de voiries (3°)

Comme condition pour la délivrance de l'autorisation, l'article 3, 3° de l'arrêté royal mentionne « l'avis favorable des gestionnaires des voiries empruntées par le parcours des épreuves de classement et des trajets de liaison ».

L'avis des gestionnaires des routes provinciales et régionales est demandé par l'organisateur de l'épreuve ou de la compétition. La preuve de la demande doit être jointe à la demande d'autorisation adressée au bourgmestre. Si le gestionnaire de voirie concerné n'a pas remis d'avis endéans les deux mois, celui-ci est considéré comme favorable.

2.2. Constatation écrite par le gouverneur (6°)

Lorsqu'une ou plusieurs étapes de classement d'une épreuve ou compétition se déroule(nt) sur le territoire de plusieurs communes, le gouverneur doit établir par écrit qu'un niveau de sécurité égal est atteint sur tout le parcours de l'étape (des étapes) de classement, ce qui dans la pratique n'est quasi toujours constaté qu'au terme de la réunion provinciale de coordination, telle que visée à l'article 4.

Ce point pose un problème pratique vis-à-vis du bourgmestre qui doit délivrer l'autorisation parce que, d'une part, il ne peut délivrer l'autorisation tant qu'il n'a pas reçu ce constat écrit mais, d'autre part, le gouverneur ne pourra établir ce constat écrit qu'après que le parcours, qui traverse plusieurs communes, aura été constaté et autorisé par lesdites communes.

Afin d'éviter toute impasse de procédure, il est souhaitable que le bourgmestre procède en deux phases :

- examen de la demande et, en cas de résultat favorable, accord de principe sous la forme d'une autorisation provisoire;
- après constatation écrite du gouverneur, autorisation définitive d'organiser l'épreuve.

2.3. Appréciation de la fiabilité et du sens des responsabilités de l'organisateur (7°)

C'est au bourgmestre qu'il appartient de vérifier si, par le passé, l'organisateur ne s'est pas rendu coupable d'épreuves pirates, de négligence des mesures de sécurité imposées, de non-respect des dispositions prévues lors d'éditions antérieures ou, de manière générale, s'il ne s'est pas soustrait à ses responsabilités.

Si le bourgmestre constate que ces éléments sont apparus dans le passé, il s'agit là d'un motif de refus de délivrance de l'autorisation.

2.4. La preuve de paiement de la contribution de 10 % (8°)

En application de l'article 283 de la loi du 22 février 1998 portant des dispositions sociales (*Moniteur belge* du 3 mars 1998), les organisateurs d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules à moteur, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, sont redevables d'une contribution à concurrence de 10 % du montant de la prime de l'assurance de la responsabilité civile particulière. Cette contribution n'est applicable qu'aux épreuves et compétitions visées par l'arrêté. Les épreuves de karting et les épreuves de slalom ne tombent donc pas sous l'application de cette disposition.

Cette contribution vise le montant brut de la prime précitée, qui couvre aussi bien la responsabilité civile « organisation » que la responsabilité civile « circulation ». A cet effet, le responsable de la fédération sportive transmet une copie du formulaire d'assurance standard à la Direction générale du Centre de Crise avant le début de l'épreuve ou de la compétition.

De bijdrage wordt door de organisator binnen de maand die volgt op de wedstrijd of competitie gestort op rekeningnummer 679-2006088-31 van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, Algemene Directie Crisiscentrum – Rallycommissie met vermelding van de naam en de datum van de wedstrijd of competitie, en toegevoegd aan de algemene middelen van de Schatkist.

We herinneren de burgemeester eraan dat de betaling van deze bijdrage verplicht is. Een burgemeester mag dus slechts een vergunning verlenen indien het bewijs van betaling van deze bijdrage aangaande de vorige editie bij de vergunningsaanvraag gevoegd is. In geval van twijfel over het feit of deze bijdrage al dan niet (volledig) betaald is, kan altijd contact worden opgenomen met de Algemene Directie Crisiscentrum, die hierover de nodige informatie kan verstrekken.

We herinneren er ook aan dat de voorafgaande schriftelijke vergunning van de burgemeesters van de gemeenten op wiens grondgebied de sportwedstrijden of -competities georganiseerd worden, melding moet maken van deze verplichte bijdrage.

2.5. Het advies van de betrokken Commissies voor Dringende Geneeskundige Hulpverlening betreffende het medisch dispositief dat door de organisator in plaats gesteld wordt

Het advies van de betrokken Commissie voor Dringende Geneeskundige Hulpverlening is nodig vooraleer een burgemeester zijn vergunning kan verlenen. Indien de betrokken Commissie voor Dringende Geneeskundige Hulpverlening niet voldoende keren samenkomt om een advies te kunnen verlenen, dient deze Commissie iemand te machtigen om het in haar naam te doen. De Commissie moet achteraf nazien of het advies voldoende gemotiveerd was om eventueel bepaalde punten bij te sturen. Het opmaken van een checklist van zaken die zeker in het advies moeten staan, zodat de adviezen dezelfde inhoud hebben voor de verschillende wedstrijden en competities, is wenselijk.

HOOFDSTUK II. — Coördinatie

1. Moeten gemeenten die alleen bij een verbindingstraject betrokken zijn, een coördinatievergadering houden ?

Allereerst willen we hier duidelijk het principe vooropstellen dat artikel 9 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (*Belgisch Staatsblad* van 27 maart 1968) van toepassing is zowel op de klassemingsproeven als op de verbindingstrajecten. Dit wil dus zeggen dat ook aan de burgemeesters van de gemeenten die enkel betrokken zijn doordat een verbindingstraject over hun grondgebied loopt, een vergunningsaanvraag zoals bedoeld in artikel 3 van het besluit gestuurd moet worden.

Het feit dat artikel 9 van de wet van toepassing is, wil niet zeggen dat het koninklijk besluit integraal van toepassing is. Het is aan de burgemeester te beslissen over de organisatie van een lokale coördinatievergadering en of het uitvaardigen van politiereglementen en het nemen van specifieke maatregelen noodzakelijk zijn, uitgaande van het feit dat die verbindingstrajecten eigen risico's kunnen veroorzaken, verbonden aan de verplaatsing van de toeschouwers en de deelnemers.

Opdat de gouverneur(s) van de provincie(s), belast met de organisatie van een provinciale coördinatie, een globaal overzicht van de situatie zou(den) hebben, is het aangewezen dat de betrokken partijen van de gemeenten waarop verbindingstrajecten gelegen zijn, eveneens uitgenodigd worden op de provinciale coördinatievergaderingen.

2. Verslagen van de coördinatievergaderingen (artikel 4 § 3)

In toepassing van artikel 4, § 3 van het besluit worden de verslagen van de lokale en provinciale coördinatievergaderingen binnen de acht dagen aan de deelnemers, aan de betrokken provinciegouverneurs en aan de Commissie overgemaakt.

3. Verslagen van de evaluatievergaderingen

De overheid die de coördinatie heeft georganiseerd zoals voorzien in artikel 4 van het koninklijk besluit, zorgt ook voor de evaluatie a posteriori, houdende eventuele incidenten in de werking van het veiligheidsplan en het adequaat karakter van de genomen veiligheidsmaatregelen.

La contribution est versée par l'organisateur, dans le mois qui suit l'épreuve ou la compétition, sur le compte n° 679-2006088-31 du Service public fédéral Intérieur, Direction générale Centre de Crise, Commission des rallyes avec en communication le nom et la date de l'épreuve ou de la compétition, et ajoutée aux moyens généraux du Trésor.

Nous rappelons au bourgmestre que le paiement de cette contribution est obligatoire et qu'un bourgmestre ne peut donc délivrer une autorisation que si la preuve de paiement de cette contribution pour l'édition précédente est jointe à la demande d'autorisation. En cas de doute concernant le fait que cette contribution a été (intégralement) payée ou non, contact peut toujours être pris avec la Direction générale Centre de Crise, qui pourra fournir à cet effet les informations nécessaires.

Nous rappelons également que l'autorisation préalable et écrite des bourgmestres des communes sur le territoire desquelles ces épreuves ou compétitions sportives sont organisées doit faire mention de cette contribution obligatoire.

2.5. L'avis des Commissions d'aide médicale urgente concernées sur le dispositif médical mis en place par l'organisateur

L'avis de la Commission d'aide médicale urgente concernée est nécessaire avant qu'un bourgmestre puisse donner son autorisation. Si la Commission d'aide médicale urgente concernée ne se réunit pas un nombre suffisant de fois pour pouvoir rendre un avis, cette Commission doit mander quelqu'un pour le faire en son nom. La Commission doit par la suite voir si l'avis était suffisamment motivé pour éventuellement en modifier certains points. Il est souhaitable de procéder à l'établissement d'une check-list des paramètres qui doivent impérativement figurer dans l'avis, de sorte que les avis présentent le même contenu pour les différentes épreuves et compétitions.

CHAPITRE II. — Coordination

1. Les communes qui ne sont concernées que par un trajet de liaison doivent-elles organiser une réunion de coordination ?

Avant tout, il s'agit ici de poser clairement le principe que l'article 9 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (*Moniteur belge* du 27 mars 1968) est applicable tant aux épreuves de classement qu'aux trajets de liaison. Ceci veut donc dire qu'une demande d'autorisation, telle que visée à l'article 3 de l'arrêté, doit être aussi adressée aux bourgmestres des communes qui ne sont concernées que par le fait qu'un trajet de liaison se déroule sur leur territoire.

Le fait que l'article 9 de la loi est d'application ne veut pas dire que l'arrêté royal est applicable dans son intégralité. Il revient au bourgmestre de décider de l'organisation d'une réunion de coordination locale et de prendre des règlements de police ou des mesures spécifiques lorsque cela s'avère nécessaire, tenant compte du fait que ces trajets de liaison peuvent engendrer des risques propres, liés au déplacement des spectateurs et des participants.

Afin que le(s) gouverneur(s) de province concerné(s) par l'organisation d'une coordination provinciale ai(en)t une approche globale de la situation, il convient que les parties concernées des communes sur le territoire desquelles se situent des trajets de liaison soient également conviées aux réunions provinciales de coordination.

Comptes rendus des réunions de coordination (article 4 § 3)

En application de l'article 4, § 3 de l'arrêté, les procès-verbaux des réunions de coordination locale ou provinciale sont adressés dans les huit jours aux participants, aux gouverneurs de province concernés et à la Commission.

3. Comptes rendus des réunions d'évaluation

L'autorité qui a organisé la coordination telle que prévue à l'article 4 de l'arrêté veillera également à l'évaluation a posteriori, portant sur les incidents éventuels dans le fonctionnement du plan de sécurité et l'adéquation des mesures de sécurité adoptées.

De incidenten maken voorwerp uit van een gedetailleerd verslag ter attentie van de Minister van Binnenlandse Zaken, van de Minister tot wiens bevoegdheid de wegveiligheid behoort en van de betrokken provinciegouverneur. Dit verslag, opgemaakt door de burgemeester, moet minstens volgende informatie bevatten :

- de dag, uur en precieze plaats van het incident;
- de juiste aard van het incident;
- de omstandigheden van het incident;
- de vermoedelijke oorzaken van het incident;
- de materiële schade;
- de slachtoffers :
 - aantal;
 - aard van de verwondingen :
 - . lichte verwonding
 - . zware verwonding
 - . overlijden
- de interventiemaatregelen.

De burgemeester wordt verzocht niet enkel die incidenten in aanmerking te nemen die op een directe wijze uit de snelheidswedstrijd voortvloeien, maar ook degenen die zich voordoen in de marge van de organisatie en die zich hebben kunnen voordoen door het houden van de wedstrijd of de competitie.

Op het einde van elk seizoen moeten de provinciegouverneurs een syntheseverslag opstellen en, vóór eind december, overmaken aan de Minister van Binnenlandse Zaken en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de wegveiligheid behoort. Dit verslag moet een globaal overzicht geven van het voorbije seizoen.

HOOFDSTUK III. — Vergunningen en parcours

1. Ontvankelijkheid en inhoud van de vergunningsaanvraag (artikel 5, lid 1)

Artikel 5, lid 1, van het koninklijk besluit voorziet dat « de organisator (...), minstens drie maanden vóór de datum van de wedstrijd of competitie, een aanvraag tot vergunning zoals bedoeld in artikel 3 aan de bevoegde burgemeester of burgemeesters (richt) met tegelijkertijd afschrift aan de bevoegde provinciegouverneur of provinciegouverneurs, als aan de commissie voor de veiligheid voorzien in artikel 17, alsook aan de betrokken Commissie of Commissies voor Dringende Geneeskundige Hulpverlening. Niet ontvankelijk zijn de vergunningsaanvragen die niet binnen die termijn ingediend zijn. »

De bedoeling van dit artikel is aan de verschillende betrokken partijen die een advies of hun akkoord moeten verlenen, of die middelen en personen ter beschikking moeten stellen, een voldoende ruime tijd vooraf te laten weten dat een snelheidswedstrijd voor auto's zal plaatsvinden.

Dit artikel impliceert ten andere dat elke aanvraag tot vergunning voor een door dit besluit beoogde sportwedstrijd die niet drie maanden vóór de organisatie van die wedstrijd ingediend is, automatisch verworpen dient te worden. Dit geldt ook wanneer de aanvraag niet vervolledigd is uiterlijk drie maanden voor de datum van de wedstrijd of competitie, maar niet wanneer op vraag van een burgemeester wijzigingen in de initiële aanvraag zich opdringen.

Om het werk van de Commissie, zoals bedoeld in artikel 18 van het besluit, vlotter te laten verlopen en om vooraf te kunnen weten welke gemeente(n) daarbij om het advies van de Commissie zal (zullen) verzoeken en welke gemeente(n) specifiek een vraag tot afwijking van artikel 7 § 3 zal (zullen) stellen, moeten de organisatoren tegelijkertijd een kopie van elke vergunningsaanvraag aan de Commissie overmaken.

1.1. Veiligheidsplan

De vergunningsaanvraag moet onder meer een voorlopige versie bevatten van het veiligheidsplan, zoals beschreven in artikel 11 van het besluit. Het veiligheidsplan moet dus nog niet op punt staan. Het is de bedoeling om, met de lokale overheid maar ook met de medische diensten en de politiediensten, verbeteringen aan te brengen aan de maatregelen qua veiligheid. Van belang is het feit dat de lokale overheid ingelicht wordt over het parcours en de timing van de wedstrijd of competitie, opdat deze eventueel een afwijking zou kunnen vragen waarvan sprake in artikel 7 § 3, en dat ook de andere diensten en overheden hun schikkingen kunnen beginnen te treffen.

De vergunningsaanvraag en het veiligheidsplan moeten de burgemeester eveneens in staat stellen een adviesaanvraag aan de Commissie te sturen conform artikel 7 § 5 van het besluit, met eventueel een aanvraag tot afwijking waarvan sprake in artikel 7, § 3.

Les incidents font l'objet d'un rapport détaillé à l'attention du Ministre de l'Intérieur, du Ministre ayant la sécurité routière dans ses attributions et du gouverneur de province concerné. Ce rapport, établi par le Bourgmestre, doit au moins mentionner les informations suivantes :

- jour, heure, lieu précis de l'incident;
- nature exacte de l'incident;
- circonstances de l'incident;
- causes présumées de l'incident;
- dégâts matériels;
- victimes :
 - nombre;
 - nature du dommage :
 - . blessure légère
 - . blessure grave
 - . décès
- mesures d'intervention.

Le bourgmestre est prié de prendre en considération non seulement les incidents associés de manière directe à l'épreuve de vitesse, mais également les incidents survenus en marge de cette organisation et dont la survenance peut avoir été induite par la tenue de l'épreuve ou de la compétition.

À la fin de chaque saison, les gouverneurs de province doivent rédiger un rapport de synthèse et le transmettre, avant fin décembre, au Ministre de l'Intérieur et au Ministre ayant la sécurité routière dans ses attributions. Ce rapport doit présenter un aperçu global de la saison écoulée.

CHAPITRE III. — Autorisations et parcours

1. Recevabilité et contenu de la demande d'autorisation (article 5, 1^{er} alinéa)

L'article 5, alinéa 1, de l'arrêté royal prévoit que « l'organisateur adresse au moins trois mois avant la date de l'épreuve ou de la compétition une demande d'autorisation telle que prévue à l'article 3 au bourgmestre ou aux bourgmestres compétents avec, simultanément, copie au gouverneur de province ou aux gouverneurs de province compétents, ainsi qu'à la Commission de sécurité visée à l'article 17 et à la Commission ou aux Commissions d'aide médicale urgente concernée(s). Sont irrecevables les demandes d'autorisation qui ne sont pas introduites dans ce délai. »

L'objectif de cet article est de faire savoir suffisamment tôt aux différents intervenants concernés qui doivent remettre un avis ou leur accord ou qui doivent mettre à disposition des moyens et des personnes, qu'une épreuve de vitesse pour véhicules automobiles aura lieu.

Cet article implique par ailleurs que toute demande d'autorisation pour une épreuve automobile visée par le présent arrêté qui n'est pas introduite trois mois avant l'organisation de ladite épreuve doit automatiquement être rejetée. Ceci vaut également lorsque la demande n'est pas complétée au plus tard trois mois avant la date de l'épreuve ou de la compétition, mais pas lorsque des modifications s'imposent à la demande initiale, à l'initiative d'un bourgmestre.

Pour permettre un déroulement satisfaisant du travail de la Commission tel que visé à l'article 18 de l'arrêté et pour identifier préalablement quelle(s) commune(s) demandera(ont) l'avis de la Commission, et quelle(s) commune(s) posera(ont) spécifiquement la question d'une dérogation à l'article 7, § 3, les organisateurs doivent dans le même temps transmettre à la Commission une copie de chaque demande d'autorisation.

1.1. Plan de sécurité

La demande d'autorisation doit notamment comporter une version provisoire du plan de sécurité, tel que décrit à l'article 11 de l'arrêté. Le plan de sécurité ne doit donc pas encore être finalisé. L'objectif est d'apporter, avec l'autorité locale mais aussi avec les services médicaux et policiers, des améliorations quant aux mesures relatives à la sécurité. Ce qui importe, c'est le fait que l'autorité locale soit informée du parcours et du timing de l'épreuve ou de la compétition, afin que celle-ci puisse éventuellement demander une dérogation comme prévu à l'article 7, § 3, et que les autres services et autorités puissent également commencer à prendre leurs dispositions.

La demande d'autorisation et le plan de sécurité doivent également mettre le bourgmestre en mesure d'adresser une demande d'avis à la Commission, conformément à l'article 7, § 5, de l'arrêté, avec éventuellement une dérogation dont question à l'article 7, § 3.

1.2. Vermelding op de jaarkalender

Wanneer de wedstrijd of competitie op de jaarkalender van één of meer sportbonden vermeld is, moet de organisator, overeenkomstig het gestelde in artikel 5, lid 2 van het besluit, bij zijn aanvraag tot vergunning het bewijs hiervan leveren.

De vermelding op één van de jaarkalenders is voor de burgemeester een betrouwbare indicatie dat het gaat om een serieuze organisatie. Het gaat hier met name om de officiële jaarkalenders van de sportbonden, te weten de « Nationale Sportcommissie », nu « RACB Sport » genaamd, de « Vlaamse Auto-Sportfederatie » en de « Association Sportive Automobile Francophone », waarin slechts die wedstrijden of competities vermeld worden die voldoen aan de veiligheidsvoorschriften van die sportbonden.

Het feit dat een wedstrijd of competitie niet op een officiële jaarkalender is vermeld, betekent echter niet dat de vergunningsaanvraag in geen enkel geval in overweging genomen kan worden. Het impliceert wel een bijkomende evaluatie door de burgemeester. Die kan ter ondersteuning van zijn evaluatie het advies vragen van de Minister van Binnenlandse Zaken, die toepassing kan maken van artikel 18 § 1, 1° van het besluit.

2. Testritten (zogenaamde « shake down »)

Bij bepaalde wedstrijden of competities komt het voor dat vóór de eigenlijke wedstrijd of competitie een gedeelte van het parcours wordt gebruikt voor het houden van een testrit, waarbij ook toeschouwers aanwezig kunnen zijn. Het gaat hier dus niet om een verkenning van het gehele parcours in de zin van het besluit. Daarom, gezien het feit dat deze testrit gereden worden alsof het om een echte wedstrijd of competitie gaat, dienen ten aanzien van dat gedeelte van het parcours dezelfde veiligheidsmaatregelen getroffen te worden als die zouden gelden tijdens de wedstrijd of competitie zelf. Dit wil onder meer zeggen dat er baancommissarissen en stewards aanwezig moeten zijn en dat de voor het publiek verboden zones duidelijk afgebakend moeten worden. Het is eveneens verplicht de buurtbewoners te informeren van deze testrit en voor een timing te opteren die de lokale activiteiten zo min mogelijk verstoort en de veiligheid van de bevolking – en van het publiek – maximaal waarborgt. Het veiligheidsplan van deze testrit moet onderzocht worden door de commissie, zoals het veiligheidsplan van de wedstrijd of competitie.

3. Verkenningen (artikel 6)

De timing (dagen en uren) van de verkenningen moet opgenomen worden in het bijzonder reglement van de wedstrijd en door de organisator medegedeeld worden aan de buurtbewoners van het parcours. Het komt aan de organisator toe te waken over een goede verloop van de verkenningen, zowel op het vlak van de timing als op het vlak van een redelijk aantal toegelaten doortochten van de wagens. Het komt aan hem toe het belang van efficiënte verkenningen van het parcours en de kwaliteit van het leven van de buurtbewoners die hierdoor gestoord worden, zo goed mogelijk met elkaar te verzoenen.

Bij sommige wedstrijden of competities voor auto's gebeurt het dat in de marge van de wedstrijd voor « hedendaagse » auto's, ook een wedstrijd met oude of « historische » auto's wordt verreden. Gezien het feit dat deze hetzelfde parcours gebruiken en de snelheid er het hoofdkenmerk van uitmaakt, maken deze zogenaamde afzonderlijke wedstrijden er slechts één uit voor wat de verkenningen betreft. Dit maakt dat er geen sprake kan zijn van een uitbreiding van het aantal dagen van de verkenningen zoals in het besluit bepaald. De geest van de reglementering wil immers de overlast voor de bewoners van het parcours in de mate van het mogelijke beperken.

4. Advies vanwege de commissie voor de veiligheid bij sportwedstrijden of -competities voor auto's

4.1. Inhoud adviesaanvraag

De commissie moet een advies verlenen over alle sportwedstrijden of -competities die op de openbare weg plaatsvinden en onder de huidige reglementering vallen. Ze beperkt zich dus niet meer tot die wedstrijden of competities die geheel of gedeeltelijk binnen de bebouwde kom of buiten de gestelde uren gereden worden. Meer nog, een afwijking op de uren vermeld in het besluit is niet meer mogelijk.

1.2. Mention au calendrier annuel

Lorsque l'épreuve ou la compétition figure sur le calendrier annuel d'une ou plusieurs fédérations sportives, l'organisateur doit en appor-ter la preuve au moment de sa demande d'autorisation, conformément au prescrit de l'article 5, alinéa 2, de l'arrêté.

L'inscription à l'un des calendriers annuels constitue pour le bourgmestre un indicateur fiable quant au sérieux de l'organisation. Il s'agit notamment des calendriers officiels émanant des fédérations sportives, à savoir la « Commission Sportive Nationale » maintenant appelée RACB Sport, la « Vlaamse Auto-Sportfederatie » et « l'Association Sportive Automobile Francophone », dans lesquels seules les épreuves ou compétitions satisfaisant aux prescriptions de sécurité édictées par ces fédérations sportives sont mentionnées.

Le fait de ne pas voir mentionner une épreuve ou une compétition sur un calendrier annuel officiel ne signifie cependant pas que la demande d'autorisation ne puisse être en aucun cas prise en considération. Ce cas d'espèce implique cependant une évaluation complémentaire de la part du bourgmestre, lequel peut, en soutien de son évaluation, demander l'avis du Ministre de l'Intérieur, qui peut faire application de l'article 18 § 1, 1° de l'arrêté.

Etape « test » (encore appelée « shake down »)

A l'occasion de certaines épreuves ou compétitions, il arrive qu'avant l'épreuve ou la compétition proprement dite, une partie du parcours soit utilisée afin de procéder à une étape test au cours de laquelle des spectateurs peuvent également être présents. Il ne s'agit donc pas là d'une reconnaissance de l'intégralité du parcours au sens de l'arrêté. Cependant, puisque cet essai prend l'aspect d'une épreuve ou compétition véritable, les mêmes mesures de sécurité doivent être prises vis-à-vis de cette partie du parcours que s'il s'agissait de l'épreuve ou de la compétition proprement dite. Cela signifie notamment que des commissaires de route et des stewards doivent être présents et que des zones interdites au public doivent être clairement délimitées. Il est également impératif d'informer la population riveraine de l'étape test et d'opter pour un timing horaire qui perturbe le moins possible les activités locales et garantit à la population — et au public présent — une sécurité maximale. Le plan de sécurité de cette étape test doit être examiné par la Commission de sécurité des épreuves automobiles, au même titre que le plan de sécurité de l'épreuve ou de la compétition.

3. Reconnaissances (article 6)

Le timing (jours et heures) des reconnaissances doit être repris dans le règlement particulier de l'épreuve et communiqué par l'organisateur aux riverains du parcours. Il revient à l'organisateur de veiller au bon déroulement des reconnaissances, tant au niveau du timing qu'au niveau du nombre raisonnable de passages autorisés par équipage. Il lui revient de concilier au mieux l'intérêt de reconnaissances efficaces du parcours et la qualité de vie de la population riveraine affectée par celles-ci.

A l'occasion de certaines épreuves ou compétitions pour véhicules automobiles, il arrive qu'en marge de l'épreuve concernant des véhicules « actuels » se déroule une épreuve réservée à des véhicules anciens, « historiques ». Considérant que cette dernière emprunte le même parcours et que la vitesse en constitue la caractéristique principale, ces deux épreuves spécifiques n'en constituent qu'une, pour ce qui concerne les reconnaissances. Ceci signifie qu'il ne peut être question d'une extension du nombre de jours de reconnaissance tels qu'établis dans l'arrêté. L'esprit de la réglementation vise en effet à limiter les désagréments des riverains du parcours dans la mesure du possible.

4. Avis de la commission pour la sécurité des épreuves ou compétitions sportives de véhicules automobiles

4.1. Contenu de la demande d'avis

La commission doit rendre un avis sur toutes les épreuves ou compétitions sportives disputées sur la voie publique et qui relèvent de la présente réglementation. Elle ne se limite dès lors plus aux épreuves et compétitions disputées en partie ou en totalité en agglomération ou en dehors des heures imparties. Plus encore, une dérogation aux heures mentionnées à l'arrêté n'est plus possible.

De adviesaanvragen moeten schriftelijk overgemaakt worden aan de:

Algemene Directie Crisiscentrum

Commissie voor de veiligheid bij sportwedstrijden of -competities voor auto's

Hertogstraat 53

1000 Brussel

Een adviesaanvraag voor een wedstrijd of competitie die over het grondgebied van meerdere gemeenten loopt, mag door verschillende burgemeesters gezamenlijk ingediend worden.

Volgende documenten moeten de aanvraag vergezellen:

— de kopie van de vergunningsaanvraag, ingediend door de organisator;

— de kopie van de adviesaanvraag aan de betrokken wegenbeheerder(s);

— een precieze cartografie met de wegen van de klassemingsproef, met opgave van de grenzen van de bebouwde kom, en van de wegen waarvoor een afwijking gevraagd wordt;

— een motivatie, zoals hierboven weergegeven, van de noodzakelijkheid van de afwijking;

— alle stukken en alle middelen die de aanvraag kunnen staven (vb. videocassette met de gedeelten van het parcours binnen de bebouwde kom, met de gevaarlijke punten en met de bijzondere veiligheidsmaatregelen die voorzien worden).

Teneinde het werk van de commissie te vergemakkelijken, bezorgt de organisator haar een kaart van goede kwaliteit (schaal minimum 1/20.000). Deze dient geactualiseerd te worden door de organisator indien wijzigingen opduiken tijdens de homologatie van het parcours.

De cartografie bevat een algemeen zicht over het parcours en de details van de klassemingsproeven.

Als aanvulling op deze papieren kaart, voegt de organisator bij het veiligheidsplan luchtfoto's die hem ter beschikking gesteld kunnen worden door de sportbonden. Hij vervolledigt de luchtfoto's door er de richting van de koers en de baanpostnummers op aan te brengen, per klassemingsproef.

Opdat de commissie een gefundeerd advies kan geven, moet het traject van het parcours, dat weergegeven wordt in het veiligheidsplan, overeenstemmen met de configuratie van de plaatsen. Die laatste heeft immers een directe weerslag op de veiligheidsmaatregelen die genomen moeten worden langs het parcours. Om tot een voldoende inzicht te kunnen komen van de veiligheidsmaatregelen, is het van belang rekening te houden met de volgende elementen (niet gelimiteerde lijst):

— het respecteren van de werkelijke omvang van de bochten (scherpe bocht, rechte hoek, haarspeldbocht, lange kromming, ...);

— het weergeven van de breedte van de wegen en, als opmerking, de aard van het wegdek wanneer het parcours verschillende ondergronden aandoet (vb. een 5 meter brede asfaltweg gevolgd door een landweg van 3 meter);

— het weergeven van de positie van gebouwen en andere belangrijke details (brug, lage muur, veiligheidsrail,...) op de plaats waar ze zich effectief bevinden (aan de voorkant van de weg, meer naar achter, ...);

— het uittekenen van de gebouwen en belangrijke details in dezelfde schaal als gebruikt voor de route;

— het weergeven van de ligging van sloten en hoge bermen, de diepte (sloten) en de hoogte (hoge bermen);

— het weergeven van de hagen, afsluitingen, beboste vlakten en muren;

— het weergeven van de aard van de gewassen op de velden (belangrijk element in functie van de datum van de wedstrijd binnen of buiten het oogstseizoen).

Verder moet de organisator duidelijk de baanposten langs het parcours aangeven, waarbij het nummer van de baanpost en het precieze punt op het parcours overeen moeten stemmen, evenals het aantal en de plaats van de stewards.

Les demandes d'avis doivent être transmises par écrit à la:

Direction générale Centre de Crise

Commission pour la Sécurité des épreuves ou compétitions sportives pour véhicules automobiles

rue Ducale 53

à 1000- Bruxelles

Une demande d'avis pour une épreuve ou une compétition disputée sur le territoire de plusieurs communes peut être introduite en commun par plusieurs bourgmestres.

Les documents suivants doivent accompagner la demande:

— la copie de la demande d'autorisation introduite par l'organisateur;

— la copie de la demande d'avis au(x) gestionnaire(s) de voiries concerné(s);

— une cartographie précise des voiries empruntées par l'étape de classement, avec indication des limites de la zone agglomérée et des voiries pour lesquelles une dérogation est demandée;

— une motivation, comme expliqué ci-dessus, de la nécessité de la dérogation;

— toutes pièces et tous moyens susceptibles d'étayer la demande (ex. cassette vidéo présentant les tronçons du parcours en zone agglomérée, avec les points dangereux et les mesures particulières de sécurité qui y sont prévues).

Afin de faciliter le travail de la commission, l'organisateur lui fournit une carte de qualité (minimum échelle 1/20.000). Celle-ci sera actualisée par l'organisateur si des modifications se font jour lors de l'homologation du parcours.

La cartographie comprend une vue générale du parcours et le détail des étapes de classement.

Complémentairement à cette carte papier, l'organisateur accompagne son plan de sécurité des vues aériennes qui peuvent lui être fournies par les fédérations sportives automobiles. Il complète les vues aériennes en indiquant sur celles-ci la direction de la course et les numéros de poste, étape par étape.

Afin que la commission puisse rendre un avis motivé, le trajet du parcours figurant au plan de sécurité doit correspondre à la configuration des lieux. Cette dernière a en effet un impact direct sur les mesures de sécurité qui doivent être mises en oeuvre le long du parcours. Pour pouvoir se faire une idée satisfaisante des mesures de sécurité, il importe de rendre compte des éléments suivants (liste non exhaustive):

— le respect de l'amplitude réelle des virages (virage serré, angle droit, épingle, longue courbe, ...);

— l'indication de la largeur de la chaussée et, en remarque, la nature du revêtement, si le parcours emprunte des portions différentes (p.ex. une chaussée asphaltée large de 5 mètres, suivie d'une route de campagne large de 3 mètres);

— l'indication de la position des bâtiments et d'autres détails importants (pont, mur bas, rail de sécurité, ...) à l'endroit où ils se trouvent effectivement (à l'avant de la chaussée, plus en retrait, ...);

— le croquis de ces bâtiments et détails importants, dans la même échelle que celle utilisée pour le tracé;

— l'indication de la situation des fossés et des talus, ainsi que de la profondeur (fossés) et de la hauteur (talus);

— l'indication des haies, des clôtures, des surfaces boisées et des murs;

— la nature des champs cultivés (élément important en fonction de la date d'une épreuve en ou hors saison de récolte).

L'organisateur doit en outre clairement localiser les postes de commissaire situés le long du parcours, avec correspondance du numéro de poste et du point précis figurant sur le parcours, ainsi que le nombre et la localisation des stewards.

4.2. Bijzondere motivering

Om te kunnen afwijken van het verbod te rijden binnen de bebouwde kom, moet de burgemeester een bijzondere motivering bij de adviesaanvraag voegen. Enkel voldoende gemotiveerde afwijkingaanvragen zullen behandeld worden. Indien dit niet het geval is, zal de commissie een negatief advies verstrekken.

Zo moet, wat de doortocht van de bebouwde kom betreft, al naargelang het geval, vermeld worden :

— het aandeel van het gedeelte van het parcours dat de bebouwde kom doorkruist (vb. klassemingsproef nr. 3 : 8 km 500, waarvan 450 meter binnen de bebouwde kom);

— het feit of het gedeelte van het parcours in volle centrum of langs de rand van de bebouwde kom loopt;

— een schatting van het aantal betrokken woningen en omwonenden;

— de onmogelijkheid om in een alternatieve route te voorzien :

- ofwel bestaat er geen zonder een te lange omleiding op te leggen;

- ofwel bestaan er één of meerdere mogelijkheden, die echter onbruikbaar zijn (weg in slechte staat, of in herstelling, of die gevaarlijke punten bevat,...);

— de voorziene veiligheidsmaatregelen (de voor het publiek verboden zones, aanwezigheid van stewards,...);

— eventuele wijzigingen van het parcours ten opzichte van de voorgaande editie en de rechtvaardiging hiervoor;

— een beschrijving van de weg die gebruikt wordt voor de wedstrijd of de competitie binnen de bebouwde kom (toestand van het wegdek, breedte van de weg, weg met al dan niet druk verkeer, open of gesloten bebouwing, ...).

Wanneer de route reeds gebruikt werd tijdens wedstrijden in de voorgaande jaren, is het noodzakelijk incidenten of klachten vanwege de buurtbewoners te vermelden.

Wanneer een wedstrijd of een competitie een bebouwde kom doorkruist die niet eerder doorkruist werd, zal de commissie met een bijzondere aandacht de wenselijkheid van die doortocht door de bebouwde kom onderzoeken in het licht van de bijzondere motivering voorgelegd door de betrokken burgemeester. De commissie antwoordt op de door de burgemeester voorgelegde motiveringen, of het nu is om een positief of een negatief advies te formuleren. Ze kan eveneens alternatieven suggereren.

We wensen hier nogmaals te herhalen dat de veiligheidsnormen betreffende de veiligheid en de maximale beperking van de overlast, die vervat zijn in het besluit, van gebiedende aard zijn.

HOOFDSTUK IV. — *Politierglementen*

1. De voor het publiek verboden zones (artikel 8)

1.1. De voor het publiek verboden zones

Volgens artikel 8 van het besluit moeten de verboden zones, waaronder de bijzonder gevaarlijke zones, vastgelegd worden in een politierglement. In alinea 2 van dit artikel is daarbij bepaald dat gebruik gemaakt moet worden van verkeersborden C19, voorzien in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (een rond bord met witte achtergrond en een rode rand met in het midden een zwart gekleurde afbeelding van een voetganger). In toepassing van artikel 65.5 van dat besluit kan aan dat verkeersbord een zonale geldigheid gegeven worden. Het verkeersbord wordt dan opgenomen in een rechthoekig bord met een witte achtergrond waarop de term « zone » gedrukt staat. Een dergelijk verbodsbord met een zwarte diagonale lijn van de linker benedenhoek tot de rechter bovenhoek, duidt het einde van de zone aan.

In functie van de configuratie van de plaatsen, waakt de organisator erover een uitrijzone in te stellen met een minimale afstand van 50 meter, zelfs van 80 meter of meer in functie van bijzonder hoge snelheden (vb. na een rechte weg of een weg met weinig bochten van meer dan 500 meter). Een uitrijzone is een voor het publiek verboden zone die de piloot nodig kan hebben bij een mechanisch defect of een slechte inschatting bij het rijden. Deze uitrijzone dient volledig verlaten te blijven gedurende de gehele duur van de wedstrijd en duidelijk afgebakend te worden door gekruiste linten met verkeersborden C19.

4.2. Motivation particulière

Pour pouvoir déroger à l'interdiction de passage en agglomération, le bourgmestre doit accompagner la demande d'avis d'une motivation particulière. Seules les demandes d'avis suffisamment motivées seront traitées. Si tel n'est pas le cas, la commission remettra un avis négatif.

Ainsi, pour ce qui concerne le passage en agglomération, il convient, selon le cas, de mentionner :

— l'importance du tronçon parcouru en agglomération (ex. : étape spéciale n° 3 : 8 km 500 dont 450 m en agglomération);

— le fait que le tronçon concerné passe en plein centre ou à la périphérie de l'agglomération;

— une estimation du nombre d'habitations et de la quantité de population riveraine concernée;

— l'impossibilité de prévoir un itinéraire alternatif :

- soit qu'il n'existe pas à moins d'imposer un détour trop long;

- soit qu'il existe une ou des possibilités mais qu'elles sont impraticables (route en mauvais état, en réfection, comportant des dangers...);

— les mesures de sécurité prévues (zones interdites au public, présence de stewards...);

— d'éventuelles modifications de parcours apportées en regard de l'édition précédente et leur justification;

— une description de la voirie qui est empruntée par l'épreuve ou la compétition en agglomération (état du revêtement, largeur de la route, voirie à densité de circulation ou non, urbanisation aérée ou fermée,...).

Lorsque la route a déjà été empruntée lors d'épreuves les années précédentes, il est nécessaire de mentionner les incidents ou réclamations de la part des riverains.

Lorsqu'une épreuve ou compétition traverse une agglomération qui n'était pas traversée antérieurement, la commission examine avec une attention particulière la compatibilité de cette traversée d'agglomération à la lumière de la demande d'avis particulièrement motivée fournie par le bourgmestre concerné. La commission répond aux motivations avancées par le bourgmestre, que ce soit pour formuler un avis favorable ou défavorable. Elle peut également suggérer des alternatives.

De manière générale, nous rappelons encore que les normes de sécurité et de limitation maximale des nuisances contenues dans l'arrêté sont impératives.

CHAPITRE IV. — *Règlements de police*

1. Les zones interdites au public (article 8)

1.1. Les zones interdites au public

Suivant l'article 8 de l'arrêté, les zones interdites au public, dont les zones particulièrement dangereuses, sont fixées dans un règlement de police. Il est précisé à l'alinéa 2 de cet article que, dans ce cas, il doit être fait usage du signal C19, prévu dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (un panneau circulaire à fond blanc sur bord rouge, avec en son centre la silhouette en couleur noire d'un piéton). En application de l'article 65.5 de cet arrêté, une validité zonale peut être conférée à ces signaux d'interdiction. Le signal est alors inscrit dans un panneau rectangulaire à fond blanc sur lequel figure la mention « zone ». Un tel panneau d'interdiction avec une diagonale noire partant du coin supérieur gauche jusqu'au coin inférieur droit indique la fin de la zone.

En fonction de la configuration des lieux, l'organisateur veille à mettre en œuvre une interdiction de la zone d'échappatoire sur une distance minimale de 50 mètres, voire à porter cette profondeur à 80 mètres ou plus, en fonction de vitesses d'approche particulièrement rapides (p.e. après une ligne droite ou une route peu sinueuse de plus de 500 mètres). Une zone d'échappatoire est une zone interdite au public dont le pilote peut avoir besoin en cas de défaillance mécanique ou de mauvaise estimation de conduite. Cette zone de sortie doit rester entièrement dégagée pendant toute la durée de l'épreuve et être clairement délimitée par de la rubalise croisée, avec panneaux C19.

Verder moet de organisator, in functie van de mogelijkheden, in een voor het publiek verboden zone voorzien bij elke verandering van richting, en dit zowel in de lengte als in de diepte, voor en na een bocht. De afbakening van die zones moet systematisch hernomen worden in het veiligheidsplan. De afbakening en de vorm van die zones moeten worden aangepast aan de kenmerken van het parcours. Bij wijze van voorbeeld, voor een haakse bocht moet de organisator in een verboden zone met een lengte van 30 meter aan de linker- en de rechterzijde voorafgaand aan de bocht en van 30 meter aan de binnenzijde en 50 meter aan de buitenzijde na die bocht voorzien. Deze afmetingen worden enkel gegeven bij wijze van voorbeeld en kunnen worden verhoogd indien de omstandigheden dit vereisen.

Het is absoluut verboden dat iemand zich in de voor het publiek verboden zones bevindt. Dit verbod geldt ten aanzien van elke fysieke persoon, met uitzondering van diegenen die uitdrukkelijk opgeroepen worden tussen te komen tengevolge van een incident of een ongeval en dit enkel gedurende de periode van de interventie.

Het is dus bijgevolg uitgesloten dat journalisten, technici of fotografen van de gesproken, geschreven of audiovisuele pers, evenals elke andere persoon dan diegene bedoeld in de vorige paragraaf, onder meer door middel van een verklaring van afstand van verantwoordelijkheid of door middel van een ander document of onderscheidings-teken, zich gemachtigd achten af te wijken van deze imperatieve veiligheidsmaatregel. Het is de organisatoren verboden aan die journalisten, technici of fotografen een brief ter ontlasting van verantwoordelijkheid ter ondertekening voor te leggen.

De materiële afbakening van de verbodszones wordt overwegend verwezenlijkt met linten. Niettemin kan eender welk materiaal gebruikt worden, zolang het maar aangepast is aan de omstandigheden, duidelijk voor de toeschouwers en veilig voor de piloten.

Het moet duidelijk zijn dat wanneer het publiek zich begint te verplaatsen naar een andere plaats langs het parcours of naar een andere klassemingsproef, deze verplaatsingen niet mogen gebeuren via de voor het publiek verboden zones. Met andere woorden, bij de algemene voorbereiding van de wedstrijd en de realisatie van het veiligheidsplan, moet ook aandacht besteed worden aan de kanalisatie van het publiek van en naar de plaatsen waar ze een klassemingsproef bekijken.

De voor het publiek verboden zones zullen slechts opnieuw opengesteld worden na de effectieve bevestiging van het einde van de wedstrijd door een wagen van de organisatie.

1.2. Muren - bruggen - autosnelwegen - treinsporen

Wat de muren betreft, moet de organisator uiterst waakzaam zijn en mag hij niet toelaten dat het publiek zich op of net achter lage muurtjes of balustrades zou bevinden, wat het publiek dat zich daar installeert een vals gevoel van veiligheid geeft.

Eveneens is het verboden dat het publiek zich bevindt op spoorbruggen of bruggen van autosnelwegen, langs het netwerk van autosnelwegen (wanneer een wedstrijd een autosnelweg van nabij passeert en dit omdat dit een bijzondere gevaarlijke observatieplaats kan vormen) en langs treinsporen die gelijklopen met het parcours.

Wanneer een wedstrijd langs een dergelijke infrastructuur passeert, moet er voorafgaand een contact bestaan tussen de organisator, de betrokken lokale politiezones en de politie belast met die specifieke plaatsen, opdat deze laatsten in staat zijn snel te reageren in geval van een ontoelaatbare aanwezigheid van toeschouwers op de voormelde bijzonder gevaarlijke plaatsen.

1.3. De 10-meter zone

Een burgemeester kan strengere en bijkomende voorwaarden opleggen aan een organisator om een optimaal veiligheidskader te creëren. Het opleggen van een publieksvrije 10-meter zone rond het parcours is hiervan een voorbeeld, hoewel de inrichting ervan in de praktijk niet altijd en overal realiseerbaar is. Daarbij vormt zich het probleem van de afdwingbaarheid en controleerbaarheid wanneer deze 10-meter zone niet materiële afgebakend is. Het enkel plaatsen van borden waarop vermeld staat dat het niet toegestaan is te staan binnen een zone van 10 meter vanaf de weg zonder dit eveneens materieel af te bakenen, kan tot discussie aanleiding geven, eventueel tot in de rechtbank. De verantwoordelijkheid kan dan wel eens bij de organisator terecht komen wegens de onduidelijkheid of in geval van twijfel. Wanneer overgegaan wordt tot het instellen van een 10-meter zone, moet deze materieel afgebakend worden op die plaatsen waar publiek verwacht mag worden, dit om duidelijkheid te scheppen ten aanzien van dat publiek. Evenals wanneer het parcours langs verschillende gemeenten passeert, moet de realisatie van deze maatregel in de mate van het mogelijke gebeuren over het geheel van het parcours, dit opdat het klaar en duidelijk zou zijn.

L'organisateur doit en outre, en fonction des possibilités, aménager, lors de tout changement de direction, des zones d'interdiction pour le public en amont et en sortie de virage, tant en longueur qu'en profondeur. Le dimensionnement de ces zones est systématiquement repris dans le road book de sécurité. Les dimensions et la forme de ces zones doivent être adaptées aux spécificités du parcours. A titre d'exemple, pour un virage à angle droit, l'organisateur prévoira des zones interdites d'une longueur de 30 mètres en amont gauche et droit de virage, de 30 mètres en sortie intérieure de virage et de 50 mètres en sortie extérieure de virage. Ces valeurs sont données à titre d'exemple et seront augmentées si les circonstances l'exigent.

Il est totalement interdit à quiconque de se trouver dans les zones interdites au public. Cette interdiction vaut à l'égard de toute personne physique, sauf à l'égard de celles qui seraient expressément appelées à y intervenir à l'occasion d'un incident ou d'un accident, et ce, uniquement pendant la durée de l'intervention.

Il est par conséquent exclu que des journalistes, techniciens ou photographes de presse parlée, écrite ou audiovisuelle, de même que toute personne, autre que celles visées au paragraphe précédent, s'estiment habilités à déroger à cette mesure de sécurité impérative, notamment par le biais d'une déclaration de décharge de responsabilité ou par le biais de tout autre document ou signe distinctif. Il est interdit aux organisateurs de présenter à la signature des journalistes, techniciens ou photographes une lettre de décharge de responsabilité.

La délimitation matérielle des zones d'interdiction s'effectue généralement au moyen de rubanises. Néanmoins, tout autre matériau peut être utilisé, pour autant qu'il soit approprié aux circonstances, univoque pour les spectateurs et sécurisant pour les pilotes.

Il doit être clair que lorsque le public commence à se déplacer vers un autre lieu le long du parcours ou vers une autre épreuve de classement, ces déplacements ne peuvent traverser des zones interdites au public. En d'autres termes, lors de la préparation générale de l'épreuve et de l'élaboration du plan de sécurité, une attention toute particulière doit être portée à la canalisation du public depuis et vers les lieux d'où ils assisteront à une épreuve de classement.

Les zones interdites au public ne lui seront à nouveau accessibles qu'après confirmation effective de la fin de l'épreuve par un véhicule de l'organisation.

1.2. Murs - ponts - autoroutes - voies ferrées

Pour ce qui concerne les murs, l'organisateur doit être extrêmement attentif et ne pas permettre au public de se trouver sur ou juste derrière des murs trop bas ou des balustrades, ce qui donne au public qui s'y installe un faux sentiment de sécurité.

De même, il est interdit au public de se trouver sur des ponts de chemin de fer ou des ponts (auto)routiers, le long du réseau autoroutier (lorsqu'une épreuve passe à proximité de l'autoroute et que celle-ci peut constituer un lieu d'observation particulièrement dangereux) ou encore le long de voies ferrées riveraines du parcours.

Lorsqu'une épreuve passe à proximité de pareille infrastructure, un contact doit être préalablement établi entre l'organisateur, les zones de police locales concernées et la police chargée de ces lieux spécifiques, pour mettre cette dernière en mesure de réagir rapidement en cas de présence intempestive de spectateurs dans ces zones dangereusement exposées.

1.3. La zone de 10 mètres

Un bourgmestre peut imposer des conditions plus strictes et des conditions supplémentaires à un organisateur afin de créer un cadre de sécurité optimal. Imposer une zone de 10 mètres sans public de part et d'autre d'un parcours en constitue un exemple, bien qu'un tel aménagement ne soit dans la pratique pas toujours et partout réalisable. Se pose également le problème du caractère contraignant et contrôlable de cette mesure si la zone de 10 mètres n'est pas matériellement délimitée. Le simple fait de placer des panneaux signalant qu'il n'est pas permis de se trouver dans une zone de 10 mètres de la chaussée sans la délimiter matériellement peut donner lieu à des discussions, éventuellement devant les tribunaux. La responsabilité peut en incomber à l'organisateur en cas de situation équivoque ou de doute. Si l'on procède à la mise en place d'une zone de 10 mètres, celle-ci doit être matériellement délimitée aux endroits où la présence du public peut être attendue, afin que la situation soit tout à fait claire pour lui. C'est ainsi qu'en cas de parcours empruntant plusieurs communes, la réalisation d'une telle mesure doit être si possible mise en œuvre sur l'ensemble du parcours, pour gagner en transparence et en lisibilité.

1.4. Privé-eigendom

Een ander belangrijk aspect betreft de privé-eigendommen van de bewoners die langs het parcours van de wedstrijd of de competitie liggen.

Het aantal woningen dat langs het parcours ligt, moet maximaal beperkt worden. Het is immers de bedoeling te zorgen dat de overlast die voortvloeit uit de organisatie van een wedstrijd zo weinig mogelijk bewoners raakt.

Ten aanzien van het publiek dat langs het parcours woont, is het van belang te signaleren dat hun eigen terrein in de voor het publiek verboden zones kan vallen. Het kan immers gevaarlijk zijn plaats te nemen in een tuin, op een veld of een erf naast de woning tijdens een wedstrijd of competitie, waar die bewoners zich niet altijd rekenschap van geven. Die bewoners moeten hiervan op de hoogte gebracht worden enerzijds met een persoonlijke brief en anderzijds via een persoonlijk contact uitgaande van de organisator en/of de lokale overheid, die in onderling overleg moeten beslissen en duidelijke afspraken maken over de manier waarop en wie de bewoners langs het parcours zal inlichten.

1.5. Uitstellen van de start of stilleggen van de klassemingsproef

Naast het geval beschreven in artikel 15 van het besluit en wanneer ondanks alle maatregelen met het oog op het afbakenen, controleren en verbieden van de toegang tot de verboden zones, zich daar toch één of meerdere personen in bevinden, moet de organisator van de wedstrijd of competitie met het meest geëigende middel de start uitstellen of de klassemingsproef zo snel mogelijk stilleggen. Bij gebreke van tussenkomst van de organisator, komt deze beslissing toe aan een bevoegde overheid (vb. de burgemeester) of aan elke persoon aan wie de wet de hoedanigheid van officier van bestuurlijke politie verleent.

1.6. « Jump »

Soms maakt de gesteldheid van het wegdek of het aanbrengen van een hindernis daarop het mogelijk dat de wedstrijdagens een min of meer hoge en lange sprong maken, beter gekend als een « jump ». Dat maakt van dat punt bij uitstek een spektakelpunt voor het publiek, maar het neerkomen van een auto na een dergelijke « jump » kan dan weer een risico voor het publiek inhouden, zonder twijfel in de zone na de « jump ». Daarom moet de voor het publiek verboden zone na de « jump » groot genoeg zijn, zowel in de lengte als in de breedte. Deze zone zou minstens 100 meter lang en 30 meter breed moeten zijn (op een vlak terrein). Bij een holle weg mag het publiek niet aan de voet of op de wand van de helling staan binnen een afstand van 100 meter van de « jump ». Het kan plaats nemen bovenaan de holle weg, voor zover die door zijn hoogte en zijn sterke helling een voldoende veiligheid biedt. De organisator zal eveneens in voldoende duidelijke voor het publiek verboden zones voorzien, zowel in de lengte als in de diepte, voor de « jump » en ter hoogte ervan.

1.7. Controle op het terrein van de maatregelen zoals uiteengezet op papier

De veiligheidsmaatregelen zoals die uitgetekend zijn in het veiligheidsplan en de maatregelen die opgenomen zijn in de politiebepalingen moeten op het terrein gematerialiseerd worden. Het materialiseren op het terrein moet strikt aan de inhoud van het veiligheidsboek en de politiebepalingen beantwoorden, omdat deze veiligheidsmaatregelen beschouwd moeten worden als de minimale door de organisator te respecteren maatregelen. Het is dus van belang deze maatregelen te controleren. Het komt de lokale overheid toe deze controle uit te voeren, omdat zij de instantie is die de vergunningen aflevert. De lokale overheid, geholpen door de lokale politie, de homologateur en de organisator, moet dus in staat zijn op een correcte wijze de strikte toepassing van het veiligheidsplan op het terrein te valideren (onder andere de afbakening van de voor het publiek verboden zones).

2. Eet- en drinkgelegenheden (artikel 9)

Toeschouwers, onder duidelijke invloed van alcohol, kunnen een gevaar vormen, niet alleen voor zichzelf, maar ook voor hun omgeving. Te veel alcohol brengt een vermindering van het inschattingvermogen voor risico's mee en verhoogt de reactietijd bij een plots voorval. Het gebruik van alcohol moet op en naast het parcours onder controle blijven. Daarom is het aan te bevelen de verkoop van alcohol in de directe omgeving van het parcours te verbieden. Indien het alcoholverbruik niet altijd volledig beteugeld kan worden op het niveau van de in de politiebepalingen opgenomen verkooppunten, met het risico dat het probleem zich verplaatst buiten de site en op de verbindingstrajecten, dan kan overwogen worden het verbruik te beperken in de tijd, de ruimte, ...

1.4. Propriété privée

Un autre aspect important concerne les propriétés privées des riverains situées le long du parcours de l'épreuve ou de la compétition.

Le nombre d'habitations situées le long du parcours doit être limité au maximum. L'objectif est en effet de faire en sorte que les nuisances consécutives à l'organisation d'une épreuve concernent le nombre de riverains le moins élevé possible.

Vis-à-vis du public résidant le long du parcours, il importe de signaler que le terrain lui appartenant puisse se situer dans les zones interdites au public. Il peut être en effet dangereux de prendre place dans un jardin, un terrain ou une cour jouxtant l'habitation pendant le déroulement d'une épreuve ou d'une compétition, ce dont les riverains ne se rendent pas toujours bien compte. Ceux-ci doivent dès lors être informés d'une part, par courrier personnalisé et, d'autre part, par un contact direct, émanant de l'organisateur et/ou de l'autorité locale, qui doivent décider en concertation et prendre des accords clairs sur la manière dont les riverains du parcours seront informés et par qui.

1.5. Départ différé ou arrêt de l'épreuve de classement

Outre le cas décrit à l'article 15 de l'arrêté, si malgré toutes les mesures prises en vue de délimiter, de contrôler et d'interdire l'accès des zones interdites, une ou plusieurs personnes s'y trouve(nt), l'organisateur de l'épreuve ou de la compétition doit, par le moyen le plus approprié, différer le départ ou arrêter l'épreuve de classement le plus vite possible. A défaut de l'intervention de l'organisateur, cette décision relève d'une autorité compétente (p.ex. le bourgmestre) ou de toute personne à laquelle la loi confère la qualité d'officier de police administrative.

1.6. « Jump »

Il arrive que la configuration du revêtement ou la pose d'un obstacle sur celui-ci permette aux voitures de course participant à l'épreuve d'effectuer un saut plus ou moins haut et plus ou moins long, communément appelé « jump ». Cela rend à l'évidence ce point spectaculaire pour le public, mais la réception d'une voiture après un tel « jump » comporte un élément risque pour le public présent, sans aucun doute dans la zone située après le « jump ». C'est la raison pour laquelle la zone interdite au public située après le « jump » doit être suffisamment grande, tant en longueur qu'en largeur. Cette zone doit être d'au moins 100 mètres de long et de 30 mètres de large (sur un terrain plat). S'il s'agit d'un chemin encaissé entre talus, le public ne peut prendre place en aucun cas au pied et sur la pente du talus sur une longueur de 100 mètres après le jump. Il pourra prendre place au sommet du talus, pour autant que celui-ci offre une sécurité satisfaisante, par sa hauteur et son côté abrupt notamment. L'organisateur prévoira également des zones interdites au public suffisamment dissuasives, tant en longueur qu'en profondeur, avant le jump et à la hauteur de celui-ci.

1.7. Contrôle sur le terrain des mesures telles qu'elles sont présentées sur papier

Les mesures de sécurité telles qu'elles sont présentées dans le plan de sécurité et les mesures reprises dans les arrêtés de police doivent être matérialisées sur le terrain. La matérialisation sur le terrain doit correspondre de manière rigoureuse au contenu du plan de sécurité et des arrêtés de police, parce que ces mesures de sécurité doivent être considérées comme des mesures minimales à respecter par l'organisateur. Il importe donc que ces mesures soient contrôlées. Il revient à l'autorité locale d'effectuer ce contrôle, parce qu'elle est l'instance qui délivre les autorisations. L'autorité locale, appuyée par la police locale, l'homologateur et l'organisateur, doit donc être en mesure de valider de manière correcte la concrétisation stricte du plan de sécurité sur le terrain (notamment, le dimensionnement des zones interdites au public).

2. Lieux de restauration et débits de boissons (article 9)

Les spectateurs, sous l'influence manifeste de l'alcool, peuvent constituer un danger non seulement pour eux-mêmes mais aussi pour leur entourage. L'excès d'alcool entraîne une diminution du seuil de prise en compte du risque et augmente le temps de réaction en cas d'événement soudain. La consommation d'alcool doit être maîtrisée sur et en dehors du parcours. C'est pourquoi il est recommandé d'interdire la vente et la consommation d'alcool aux environs immédiats du parcours. Si la consommation d'alcool ne peut être toujours complètement jugulée au niveau des débits repris dans les arrêtés de police, au risque de déplacer le problème hors site et sur les trajets de liaison, il peut être envisagé de limiter la consommation dans le temps, dans l'espace, ...

Het spreekt voor zich dat de deelnemers aan een wedstrijd of competitie (de piloten en de copiloten) geen alcohol mogen gedronken hebben aan de start ervan. Bij twijfel moet een alcoholtest uitsluitend geven, met een startverbod tot gevelg wanneer de test positief is.

HOOFDSTUK V. — *Organisatorische maatregelen*

1. Modaliteiten van het veiligheidsplan

Artikel 11 van het besluit bepaalt dat de organisatoren aan de betrokken burgemeester(s) een veiligheidsplan voorleggen dat alle voorziene veiligheidsmaatregelen in detail beschrijft. We vestigen de aandacht erop dat een goedgekeurd veiligheidsplan geen afgewerkt product' is, maar dat het soms een aantal onontbeerlijke wijzigingen kan ondergaan overeenkomstig de reële toestand van het terrein de dag zelf. Winterse weersomstandigheden kunnen en moeten leiden tot een uitbreiding van sommige voor het publiek verboden zones. En een aanzienlijke publiekstoevloed op een spectaculaire plaats moet de organisator en de administratieve overheid ertoe aansporen om via de meest geëigende middelen een nog grotere toeloop af te raden omdat dit de veiligheidsstructuur van die plaats in gevaar kan brengen. Zo moet ook de komst van een al dan niet sportieve vedette' naar een wedstrijd, zelfs één van middelmatig belang, aanleiding geven tot een versterking van de maatregelen die in het veiligheidsplan voorzien waren, zoals een verhoging van het aantal stewards.

Met andere woorden : de in het veiligheidsplan vernoemde maatregelen moeten steeds als minimumnormen beschouwd worden die door de organisator moeten worden nageleefd.

2. Medische middelen en middelen tot brandbestrijding (artikel 11, 6°)

We brengen hier het algemeen principe vastgelegd in artikel 4 § 1 in herinnering dat bepaalt dat de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid van de verschillende partijen die betrokken zijn bij het veiligheidsdispositief, worden gepreciseerd via de coördinatievergadering. Zo worden de partijen verzocht de preventieve maatregelen te nemen die bij soortgelijke massamanifestaties nodig zijn, met name de tussenkomst verzekeren van de brandweer en de medische hulpdienst.

Binnen dit algemeen kader moeten het medisch dispositief en dat van de brandbestrijding, zoals bepaald in artikel 12 van het besluit, zodanig zijn dat ze hulp kunnen bieden zowel bij individuele, als bij collectieve noodgevallen die kunnen ontstaan bij één of meer deelnemers, hetzij in het publiek.

2.1. Medische middelen (artikel 11, 6° en 12, 1° 2° en 3°)

De medische middelen die ingezet moeten worden bij een snelheidswedstrijd voor auto's, behoeven wat verduidelijking opdat dezelfde middelen ingezet worden bij elke wedstrijd. Dit wil zeggen dezelfde middelen wat de aard ervan betreft, niet wat het aantal betreft dat sterk kan afwijken naargelang het gaat om een rally, een rallysprint of een klimwedstrijd.

De coördinerende geneesheer voorzien in artikel 12, 1° moet niet over een bijzonder brevet beschikken, maar moet zijn/haar ervaring binnen de dringende medische hulpverlening bewijzen. Het is dan aan de Commissie voor dringende geneeskundige hulpverlening of aan de provinciale gezondheidsinspecteur om de beroepskwaliteit van de door de organisator voorgestelde coördinerende geneesheer te beoordelen en deze laatste te herinneren aan de opdrachten eigen aan de specifieke functie.

De coördinerend geneesheer moet op de dag van de wedstrijd of competitie ter plaatse aanwezig en te allen tijde contacteerbaar zijn. Voorts moet hij uitgenodigd worden op de lokale en/of de provinciale coördinatievergadering zodat hij kennis heeft van de verschillende partijen en van de medische urgentiestructuren aanwezig in de betrokken gemeente of provincie.

Het is aanbevolen dat de organisator zich laat bijstaan door geneesheren die vertrouwd zijn met de medische aspecten van autosportwedstrijden. Deze dienen zich te bevinden bij de start en op een tussenpunt (voor klassemingsproeven van meer dan 15 km) van een klassemingsproef.

Il va de soi que les participants à une épreuve ou à une compétition (les pilotes et les copilotes) ne peuvent avoir consommé d'alcool au départ d'une telle épreuve ou compétition. En cas de doute, un test d'alcoolémie doit apporter une réponse définitive, avec interdiction de prendre le départ, si le test s'avère positif.

CHAPITRE V. — *Mesures organisationnelles*

1. Modalités du plan de sécurité

L'article 11 de l'arrêté stipule que les organisateurs soumettent au(x) bourgmestre(s) concerné(s) un plan de sécurité décrivant dans le détail toutes les mesures de sécurité prévues. Nous attirons l'attention sur le fait que le plan de sécurité avalisé n'est pas un produit inerte' incapable de subir un certain nombre d'adaptations indispensables à la réalité de terrain, un jour donné. Ainsi, des conditions climatiques de type hivernal peuvent et doivent conduire à un redimensionnement à la hausse de certaines zones d'interdiction du public. Ainsi, un afflux de public particulièrement significatif en un endroit spectaculaire doit inciter l'organisateur et l'autorité administrative à dissuader, par les moyens les plus appropriés, une présence de public supplémentaire à cet endroit qui mettrait en péril la structure même de la sécurité de cet endroit. Ainsi encore, la venue d'une vedette', qu'elle soit sportive ou extra-sportive, sur une épreuve, même de moyenne importance, doit inciter à un renforcement des mesures telles que préconisées au moment de la réalisation du plan de sécurité, comme une augmentation du nombre de stewards.

En d'autres termes, les mesures de sécurité mentionnées dans le plan de sécurité doivent toujours être considérées comme des mesures minimales à respecter par l'organisateur.

2. Moyens médicaux et moyens de lutte contre l'incendie (article 11, 6°)

Nous rappelons ici le principe général prévu à l'article 4, § 1 qui précise que la compétence et la responsabilité des différents intervenants impliqués dans le dispositif de sécurité sont précisées via la réunion de coordination. De ce fait, les parties sont priées, entre autres, d'adopter des mesures préventives qui, à l'occasion de telles manifestations de masse, assurent les interventions incendie et d'aide médicale.

Dans ce cadre général, le dispositif médical et de lutte contre l'incendie, prévu à l'article 12 de l'arrêté, est tel qu'il peut porter secours tant à des situations potentielles d'urgence collective qu'à des situations d'urgence individuelle qui peuvent avoir pour origines soit un ou plusieurs participants, soit le public.

2.1. Moyens médicaux (article 11, 6° et 12, 1°, 2° et 3°)

Les moyens médicaux qui doivent être engagés à l'occasion d'une compétition de vitesse pour véhicules automobiles nécessitent certains éclaircissements afin que des moyens identiques soient engagés lors de chaque compétition. Ce qui signifie des moyens identiques quant à leur nature, mais pas quant au nombre, qui peut fortement varier selon qu'il s'agit d'un rallye comportant une ou plusieurs épreuves de classement, un rallye-sprint ou encore une course de côte.

Le médecin coordinateur, prévu à l'article 12, 1°, ne doit pas être détenteur d'un brevet spécial mais il doit attester d'une expérience dans le domaine de l'aide médicale urgente. C'est donc à la Commission d'aide médicale urgente ou à l'inspecteur provincial d'hygiène qu'il appartient d'évaluer la qualité professionnelle du médecin coordinateur proposé par l'organisateur et de rappeler à ce dernier les missions propres à cette fonction spécifique.

Le médecin coordinateur doit, le jour de l'épreuve ou de la compétition, être présent sur place et être joignable à tout moment. Il doit en outre être invité à la réunion de coordination locale et/ou provinciale de manière à faire connaissance avec les différentes parties ainsi qu'avec les structures médicales d'urgence en place dans la commune ou dans la province concernée.

Il est recommandé que l'organisateur se fasse assister par des médecins qui seront en place au départ ainsi qu'en un endroit intermédiaire (pour les étapes de plus de 15 kms) d'une épreuve de classement, et qui sont familiarisés avec les aspects médicaux propres aux épreuves sportives automobiles.

Het begrip 'uitgeruste ziekenwagen' betekent niet alleen dat de materiële uitrusting moet beantwoorden aan de normen toepasselijk op de « 100 »-wagens, maar houdt ook de aanwezigheid van hulpverleners-ambulanciers aan boord in. Het komt de coördinerende geneesheer toe de inhoud van deze ziekenwagens te controleren evenals de vervaldag van de geldigheid van het medisch materieel. Als bijlage bij deze omzendbrief is er een checklist van het materieel dat in een ziekenwagen aanwezig moet zijn. Het begrip 'uitgeruste ziekenwagen' betekent niet dat een MUG (Medische Urgentie Groep)-wagen moet worden ingezet.

2.2. Middelen tot brandbestrijding (artikel 11, 6°)

De middelen tot brandbestrijding omvatten eigenlijk meer dan het materieel bestemd om het vuur te doven bij een ongeval met een wagen. De interventie van de brandweerdienst is eveneens noodzakelijk om de piloot of de passagier die na een ongeval gekneld zit, uit het wrak te bevrijden of om bomen en elektriciteitsmasten die op de baan zijn gevallen of elektriciteitskabels die gevaarlijk overhangen, weg te nemen. Het schoonmaken van de weg bij verlies van brandstof of olie behoort eveneens tot hun taken.

Daarom moeten de voor brandbestrijding in te zetten middelen in dit licht bekeken worden. Een snelle interventie is een onontbeerlijke vereiste, zoals ook een rationele afweging van de middelen in verhouding tot het risico. Het aan de start voorzien van een zware brandweerwagen met duizenden liters water aan boord is ongetwijfeld niet het meest geschikte antwoord op het type van risico inherent aan een autosportwedstrijd. Daarentegen zijn de middelen om geknelde personen uit hun toestand te bevrijden of om hindernissen op de baan te verwijderen, zaken die redelijkerwijs door de organisator ingezet moeten worden evenals middelen om snel een brandende wagen te doven. Daarom ook is het onontbeerlijk te voorzien in efficiënte brandblusapparaten bij elke baanpost, zich van hun vervaldatum te vergewissen en te zorgen dat ze gemakkelijk en snel binnen handbereik liggen van wie ze eventueel willen gebruiken.

Voor wat de notie brandweerploeg betreft zoals opgenomen in het besluit, hangt de inhoud ervan af van de taakverdeling tussen de organisator en de territoriaal bevoegde brandweerkorps(en). Deze taakverdeling maakt voorwerp uit van akkoorden tussen de brandweerkorps(en) en de organisator. Het komt de brandweer toe de in te zetten materiële en personele middelen en de wijze van inzetten daarvan, te evalueren.

3. Inzet van stewards, baancommissarissen en veiligheidschefs

Het omkaderingspersoneel van de wedstrijd of competitie, zoals bepaald in artikel 13 van het koninklijk besluit - koersdirecteur, algemeen veiligheidsverantwoordelijke, de verantwoordelijken en veiligheidschefs van elke klassemmentsproef, baancommissarissen en stewards - heeft geen enkele politiebevoegdheid en mag derhalve geen dwangmiddelen gebruiken. In geval van ongeval moet het samenwerken met de hulp- en interventiediensten. De verantwoordelijken en de veiligheidschefs, de baancommissarissen en de stewards moeten de nodige instructies krijgen om in staat te zijn hun taken correct uit te voeren.

Om deel te mogen uitmaken van het omkaderingspersoneel, moeten de stewards, baancommissarissen en veiligheidschefs conform het ministerieel besluit van 19 november 1998 (*Belgisch Staatsblad* van 8 december 1998) een theoretische en praktische vorming volgen waarna ze een bewijs van bekwaamheid kunnen ontvangen. Bij overlegging van dit bewijs hebben de steward, de baancommissaris en de veiligheidschef het recht deel te nemen aan de organisatie van een wedstrijd of competitie na het volgen van een briefing op initiatief van de organisator, net voor een wedstrijd of competitie. Deze briefing slaat op de bijzonderheden van de desbetreffende wedstrijd of competitie en verstrekt eenieder alle nuttige informatie voor het correct uitvoeren van zijn functie.

Die briefing moet specifiek toegespitst zijn op de lokale situatie en bevat minstens de volgende elementen :

- specifieke rol van de drie categorieën van omkaderingspersoneel in het lokale dispositief;
- voorstelling van het parcours en van de specifieke interventiezones;
- samenwerking met de lokale politie- en hulpdiensten;
- (verwachte) aanwezigheid van groepen risico-toeschouwers;
- herinnering aan het wedstrijdreglement;
- voorstelling van het veiligheidsplan en van het (de) politiereglement(en).

La notion d' « ambulance équipée » signifie non seulement que l'équipement matériel doit répondre aux normes applicables aux véhicules « 100 » mais induit également la présence à bord de secouristes-ambulanciers. C'est au médecin coordinateur qu'il incombe de faire contrôler le contenu de ces ambulances, ainsi que la date d'échéance de la validité du matériel médical. Une check-list du matériel qui doit se trouver dans une ambulance figure en annexe de la circulaire. La notion d' « ambulance équipée » ne signifie pas qu'un véhicule du SMUR (Service Mobile d'URgence) doit être mis en place.

2.2. Moyens de lutte contre l'incendie (article 11, 6°)

Les moyens de lutte contre l'incendie comprennent en fait davantage que le matériel destiné à l'extinction d'un feu en cas d'accident avec une voiture. L'intervention des services incendie est ainsi nécessaire pour dégager le pilote ou le copilote qui serait coincé dans l'habitacle ou pour enlever des arbres ou des poteaux électriques qui seraient tombés sur la chaussée ou des câbles électriques qui pendraient dangereusement. Le nettoyage de la chaussée en cas de perte de carburant ou d'huile relève également de leur mission.

C'est pourquoi les moyens à engager dans la lutte contre l'incendie doivent être examinés sous cet angle. Une intervention rapide constitue un impératif indispensable, comme l'est une évaluation rationnelle des moyens à engager en relation avec le risque. Prévoir au départ d'une épreuve un véhicule incendie lourd avec des milliers de litres d'eau à son bord ne constitue sans doute pas la réponse la plus appropriée au type de risque inhérent à une compétition automobile. En revanche, les moyens de désincarcération des personnes coincées ou d'enlèvement de tout ce qui peut encombrer la chaussée s'imposent comme des moyens raisonnables à mettre en œuvre par l'organisation, tout comme la mise à disposition de moyens capables d'éteindre rapidement une voiture en feu. A cet effet, il est indispensable de prévoir des extincteurs efficaces à tous les postes de sécurité, de s'assurer de leur ordre de validité et de faire en sorte que ces extincteurs soient facilement et rapidement accessibles pour ceux qui en auraient éventuellement l'usage.

Pour ce qui concerne la notion d'équipe incendie reprise dans l'arrêté, le contenu de celle-ci dépend de la répartition des tâches entre organisateur et service(s) incendie territorialement compétent(s). Cette répartition doit faire l'objet d'accords entre service(s) incendie et organisateur. Il appartient au service incendie d'évaluer les moyens matériels et humains à mettre en œuvre et la manière de les engager.

3. Engagement de stewards, de commissaires de route et de chefs de sécurité

Le personnel d'encadrement de la course, tel que prévu à l'article 13 de l'arrêté directeur de course, responsable général de la sécurité, responsables et chefs de sécurité de chaque épreuve de classement, commissaires de route et stewards ne possède aucune compétence de police et ne peut dès lors user de moyens de contrainte. En cas d'accident, ils doivent collaborer avec les services de secours et d'intervention. Les responsables et les chefs de sécurité, les commissaires de route et les stewards doivent recevoir les instructions nécessaires pour être en mesure d'accomplir correctement leurs missions.

Pour être autorisés à faire partie du personnel d'encadrement d'une telle épreuve, les stewards, commissaires de route et chefs de sécurité doivent suivre une formation théorique et pratique, conformément à l'arrêté ministériel du 19 novembre 1998 (*Moniteur belge* du 8 décembre 1998), au terme de laquelle un certificat d'aptitude peut leur être délivré. Avec la remise de ce certificat, le steward, le commissaire de route et le chef de sécurité ont le droit de participer à l'organisation d'une épreuve ou d'une compétition, après avoir suivi un briefing dispensé à l'initiative de l'organisateur, juste avant une épreuve ou une compétition. Ce briefing aborde les particularités de l'épreuve ou de la compétition en question et donne à chacun les informations utiles à l'accomplissement correct de leur fonction.

Ce briefing doit être spécifiquement centré sur la situation locale et comprend au minimum les éléments suivants :

- rôle spécifique des trois catégories de personnel d'encadrement dans le dispositif local;
- présentation du parcours et des zones spécifiques d'intervention;
- collaboration avec les services locaux de police et de secours;
- présence (attendue) de groupes de spectateurs à risque;
- rappel du règlement de l'épreuve;
- présentation du plan de sécurité et du (des) règlement(s) de police.

De inzet en de wijze van optreden van het omkaderingspersoneel moeten zowel vanuit het oogpunt van de toeschouwers als dat van de deelnemers en de organisatoren zo éénvormig mogelijk zijn.

Voor hun herkenbaarheid dragen de stewards opvallende bovenkledij, die lichtweerkleurend is of voldoende lichtweerkleurende elementen bevat, met het opschrift « STEWARD » of « SECURITY ». De kleur wordt bepaald door de sportbonden. Bovendien dragen de baancommissarissen en de veiligheidschefs een kenteken en/of een kleur die hun functie kenmerkt.

Het aantal en de plaats van de stewards, baancommissarissen en veiligheidschefs die ingezet moeten worden op het parcours van een wedstrijd of competitie, worden vastgesteld ter gelegenheid van de lokale en/of provinciale coördinatievergaderingen, georganiseerd door de lokale en/of provinciale overheden. Het ontplooiën van een stewardsysteem op spektakelplaatsen gekoppeld aan de inzet van mobiele stewardploegen wat toelaat heel snel op een bepaald punt tussen te komen, betreft een positieve en efficiënte benadering van het stewardsysteem.

De organisator moet erover waken dat de baancommissarissen zich niet in een gevaarlijke zone bevinden, maar, ten opzichte van het traject, op een voldoende veilige afstand met voldoende zicht op het parcours.

Het aanbrengen van een dubbel lint achter de baanpost zorgt ervoor dat de baancommissaris afgeschermd wordt van opdringerige toeschouwers, zodat hij zijn taak naar behoren kan vervullen. In dezelfde geest wordt desgevallend aanbevolen nadarhekken te plaatsen tussen de baanpost en een tijdelijke drankstand om de baancommissaris af te zonderen.

Het is aan te bevelen dat de stewards en baancommissarissen zich in voldoende mate kunnen uitdrukken in de taal die gebruikt wordt in de gemeenten die de wedstrijd of competitie doorkruist.

Bevoegdheid van stewards

Een goede vorming van onder andere de stewards heeft een zichtbaar positief gevolg op de kwaliteit van de omkadering van de wedstrijden. En het is deze kwaliteitsvolle vorming, die de sportbonden op een dynamische manier gestalte moeten geven, die de stewards de erkenning van het publiek verleent.

Men mag niet vergeten dat de stewards over geen politiebevoegdheden beschikken. Hun impact ten aanzien van het publiek is dus vrij beperkt, buiten het belangrijke feit dat ze door hun kledij en hun houding een psychologisch impact hebben op het publiek. Er wordt aanbevolen dat op plaatsen waar veel publiek staat, politie als ondersteuning zou worden ingezet, enerzijds om mee toezicht uit te oefenen en de reglementering te doen naleven (door het opstellen van een proces-verbaal of de aanhouding van personen die zich misdragen) en anderzijds om een afschrikwekkend effect te hebben op het publiek. Daarbij moet worden opgemerkt dat de plaatsen waar tijdens een eerdere editie een ongeluk gebeurde, riskeren veel volk aan te trekken. Daar moet dus extra aandacht aan worden verleend.

Het is ook van belang dat de stewards en, a fortiori, de baancommissarissen, aanwezig en aandachtig blijven tot de laatste wagen gepasseerd is omdat het gevaar tot dan blijft bestaan. Dit is van zeer groot belang omdat het publiek – zeker bij wedstrijden met meerdere klassemtingsproeven – zich meestal naar een andere bestemming begint te verplaatsen nadat een eerste reeks wagens gepasseerd is, en dan plots niet meer denkt aan de bestaande veiligheidsmaatregelen die inherent zijn aan de klassemtingsproef die aan gang is. Vanzelfsprekend moeten niet alle stewards ter plaatse blijven voor een minder talrijk publiek, maar zich herverdelen ter begeleiding van het publiek dat de plaats verlaat.

4. Informatie aan het publiek (omwonenden en toeschouwers)

Het sensibiliseren van het publiek, zowel omwonenden als toeschouwers, voor de gevaren die eigen zijn aan autosportwedstrijden op de openbare weg, moet zich op verschillende niveaus ontwikkelen: a/ nauwgezet overleg met de omwonenden die direct door het parcours betrokken zijn; b/ systematische verspreiding van de veiligheidsrichtlijnen onder de toeschouwers bij aankomst op de spektakelpunten; c/ verspreiding van duidelijke en herhaalde veiligheidsberichten door de wagens die de wedstrijd voorafgaan; d/ nadrukkelijker gebruik van de megafoon wanneer helikopters worden ingezet voor de wedstrijdverlaging; e/ onontbeerlijke en verantwoorde begeleiding van jonge toeschouwers,...

De informatieverbreiding onder het publiek moet daarom met de meest geschikte middelen gebeuren: plaatselijke en nationale radio's, lokale kranten en gespecialiseerde magazines, affiches, internetsite van de gaststad, van de organisator, ...

L'engagement et les modalités de l'intervention du personnel d'encadrement doivent, tant du point de vue des spectateurs que des participants et de l'organisateur, être aussi uniformes que possible.

Afin qu'ils puissent être reconnus, les stewards portent une chasuble repérable, réfléchissante ou contenant des éléments suffisamment réfléchissants et portant l'inscription « STEWARD » ou « SECURITY ». La couleur est déterminée par les fédérations sportives. En outre, les commissaires de route et les chefs de sécurité portent un insigne et/ou une couleur, distinctifs de leur fonction.

Le nombre et l'emplacement des stewards, commissaires de route et chefs de sécurité qui doivent être engagés sur le parcours d'une épreuve ou compétition sont fixés à l'occasion des réunions de coordination locale et/ou provinciale organisées par les autorités locales et/ou provinciales. Le déploiement d'un système de stewarding positionné aux points spectacle', combiné à la mise en place d'équipes mobiles de stewards offrant la possibilité d'intervenir en un point donné, en un temps record, constitue un développement positif et efficace du système des stewards.

L'organisateur doit veiller à ce que les commissaires de route ne se trouvent pas en zone dangereuse mais, en regard du trajet, à distance de sécurité et de visibilité du parcours suffisantes.

La pose d'une double rubalise installée devant le poste de sécurité permet au commissaire de route d'y éviter la présence intempestive de spectateurs et, ainsi, de remplir sa mission dans des conditions satisfaisantes. Dans le même esprit, lorsque la situation se présente, il est recommandé de poser des barrières nadar entre le poste de sécurité et une buvette temporaire pour isoler le commissaire de route.

Il est recommandé que les stewards et commissaires de route puissent s'exprimer, dans une mesure suffisante, dans la langue utilisée dans les communes que traverse l'épreuve.

Compétence des stewards

La qualité de l'encadrement général des épreuves constitue la conséquence bénéfique visible d'une bonne formation, entre autres des stewards. Et c'est cette formation de qualité, à mettre en œuvre de manière dynamique par les fédérations sportives automobiles, qui confèrera aux stewards la reconnaissance du public.

Il ne faut pas oublier que les stewards ne disposent pas de compétences de police. Leur impact vis-à-vis du public est donc relativement limité, hormis le fait important qu'ils peuvent bel et bien, par leur tenue et leur attitude, avoir un impact psychologique sur le public en place. Il est recommandé qu'en des lieux fréquentés par un public important, un appui policier puisse être mis en place, d'une part pour qu'une surveillance soit également exercée de leur part et pour faire respecter la réglementation (par l'établissement d'un procès-verbal ou par l'arrestation des personnes ayant une conduite répréhensible) et, d'autre part, pour avoir un effet d'intimidation sur le public présent. Il faut remarquer que les lieux où un accident s'est produit lors d'une édition précédente risquent d'attirer un public considérable. Il convient donc d'y accorder une attention particulière.

Il importe également que les stewards et, a fortiori, les commissaires de route, restent présents et vigilants jusqu'au passage de la dernière voiture. En effet, le danger continue d'exister jusqu'au passage de cette dernière voiture. C'est extrêmement important parce que le public – du moins lors d'épreuves avec plusieurs étapes – commence généralement à se déplacer vers une autre destination après le passage d'une première série de voitures, et, soudain, cesse de penser aux mesures de sécurité en place et inhérentes à l'épreuve de classement en cours. Il va de soi que tous les stewards ne doivent pas tous rester sur les lieux pour un public moindre, mais se redéploient en accompagnement du public qui quitte les lieux.

4. Informations du public (riverains et spectateurs)

La sensibilisation du public, tant riverain que spectateur, aux dangers inhérents aux rallyes doit être développée à différents niveaux: a/ concertation rigoureuse avec les riverains directement concernés par le parcours; b/ diffusion systématique des consignes de sécurité auprès des spectateurs à leur arrivée aux points « spectacle »; c/ diffusion de messages sécurité clairs et répétés par les voitures précédant l'épreuve; d/ usage plus poussé du mégaphone lors de l'utilisation d'hélicoptères couvrant l'épreuve; e/ accompagnement indispensable et responsable des jeunes spectateurs, ...

La diffusion d'informations au public doit à cet effet utiliser les moyens les plus appropriés: radios locales et nationales, journaux locaux et magazines spécialisés, affichage, site internet de la ville hôte, de l'organisateur, ...

De organisatoren moeten erop toezien dat alle reclame of publiciteit zodanig geformuleerd wordt dat ze geen agressieve en/of onverantwoorde gedragingen stimuleert, maar daarentegen aanzet tot voorzichtigheid.

Om de aandacht van de toeschouwers nog meer te trekken, moeten de belangrijkste voorzichtigheidsstips op de keerzijde van de toegangsbiljetten gedrukt worden (of samen met de toegangsbewijzen worden uitgedeeld) en op geregelde plekken langs het parcours worden aangeplakt.

Het is ook aangewezen de inhoud van de politiebepalingen aan te plakken aan de verschillende toegangswegplaatsen voor het publiek (vb. op de nadarhekken).

4.1. Voorrijdende wagens 0 en 00

De organisator moet bij elke wedstrijd drie voertuigen inzetten die met een luidspreker zijn uitgerust: twee voertuigen die het volledige parcours afleggen en de deelnemers aan de competitie voorafgaan om duidelijk de start van de wedstrijd aan te kondigen en de laatste raadgevingen te herhalen, en een derde voertuig dat eveneens over het volledige parcours rijdt en het einde van de wedstrijd op een gegeven moment aankondigt. De tijd tussen deze voorrijdende 0 en 00 wagens en de wedstrijdswagens moet zo kort mogelijk zijn opdat het publiek zich niet verplaatst omwille van het lange wachten.

Doel van deze voorrijdende 0 en 00 wagens is de veiligheid bij een wedstrijd of competitie te garanderen. Het is dan ook mogelijk dat deze wagens in sommige gevallen een korte stop maken om het publiek aan te manen zich naar veiliger plaatsen te bewegen of om bepaalde niet of slechts onvoldoende afgebakende zones terdege af te bakenen. Indien tijdens deze veiligheidscontroles blijkt dat bepaalde punten onvoldoende veiligheids garanties bieden, moet de start van de wedstrijd of competitie uitgesteld worden zodat voldoende veiligheidsmaatregelen genomen kunnen worden. Het is dus duidelijk dat de 0 en de 00 wagens een belangrijke controletaak vervullen en dat hun bestuurders ervan zich niet mogen gedragen als wedstrijdrijders.

Er wordt bovendien aanbevolen dat de wagen van de lokale politie niet zouden voorrijden (dus naast de 0 en de 00 wagens) voor de start van een klassementsproef, omdat dit enerzijds een vals gevoel van veiligheid kan geven en anderzijds aan de organisator de mogelijkheid geeft om zijn verantwoordelijkheid deels af te wentelen.

4.2. Gebruik van de megafoon

Om de toeschouwers te informeren dan wel terecht te wijzen, is het gebruik van een megafoon een praktisch en efficiënt hulpmiddel, in zoverre de berichten op een rustige, klare en eenduidige manier verspreid worden.

5. Inrichting van infrastructuur voor toeschouwers en pers (artikel 15)

Artikel 15 van het besluit bepaalt dat de organisatoren, rekening houdend met het aantal toeschouwers, bovenop de middelen om het publiek op afstand te houden, moeten voorzien in voldoende plaatsen met een infrastructuur die de toeschouwers en de pers voldoende zichtbaarheid op de wedstrijd of de competitie biedt. Bijgevolg is de organisator van nationale wedstrijden verplicht om in plaatsen te voorzien vanwaar fotografen en cameramensen hun werk optimaal kunnen uitvoeren, zonder dat ze geneigd zijn plaats te nemen in voor het publiek verboden zones.

Deze voor de fotografen en cameramensen voorziene plaatsen moeten bovendien ontoegankelijk gemaakt worden voor elk ander publiek door middel van fysieke obstakels of door een bijzondere bewaking, en een vrij uitzicht op de baan garanderen. Enkel die fotografen en cameramensen die drager zijn van een door de sportbonden geleverde kazuifel, hebben toegang tot die plaatsen.

Gelieve, Mevrouw, Mijnheer de Gouverneur, deze omzendbrief te willen overmaken aan Mevrouwen en Heren Burgemeesters en Arrondissementscommissarissen van uw provincie.

Gelieve, Mevrouwen en Heren Burgemeesters, de organisatoren in te lichten van de draagwijdte van deze nieuwe omzendbrief op het moment van de aanvraag van de vergunning.

Hoogachtend,

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Les organisateurs doivent veiller à ce que toute réclame ou publicité soit formulée de manière à ne pas stimuler les comportements agressifs et/ou irresponsables. Elle doit, au contraire, inciter à la prudence.

A l'attention plus spécifique des spectateurs, les principaux conseils de prudence doivent être imprimés au verso des titres d'accès (ou distribués avec les titres d'accès) et affichés à intervalles réguliers le long du parcours.

De même, il est recommandé d'afficher le contenu des ordonnances de police, aux différents accès de public (sur les barrières nadar, par exemple).

4.1. Voitures ouvrees 0 et 00

Lors de chaque épreuve, l'organisateur doit engager trois véhicules équipés d'un haut-parleur: deux véhicules parcourant la totalité du trajet et précédant les participants à la compétition, de manière à indiquer clairement que le départ de l'épreuve va être donné et à répéter les derniers conseils, et un troisième véhicule qui parcourt également la totalité du trajet et signale la fin de l'épreuve pour un parcours donné. Le temps entre les voitures ouvrees 0 et 00 et les voitures participant à l'épreuve doit être aussi court que possible, de manière à ce que le public ne se déplace pas en raison d'une attente trop longue.

L'objectif de ces voitures ouvrees 0 et 00 est de garantir la sécurité lors d'une épreuve ou d'une compétition. Il est dès lors possible que dans certains cas, ces voitures marquent un temps d'arrêt afin d'enjoindre le public de se déplacer vers des lieux plus sûrs ou pour délimiter de manière appropriée certaines zones insuffisamment ou non délimitées. S'il est constaté, lors de ces contrôles de sécurité, que certains points offrent des garanties de sécurité insuffisantes, le départ de l'épreuve ou de la compétition doit être retardé de sorte que les mesures de sécurité suffisantes puissent être prises. Il est par conséquent clair que les voitures 0 et 00 remplissent une fonction de contrôle importante et que leurs conducteurs ne peuvent se comporter comme des pilotes de l'épreuve.

Il est en outre recommandé que les voitures de la police locale ne se déplacent pas (en plus des voitures 0 et 00) avant le départ d'une épreuve de classement, parce que cela peut, d'une part, susciter un faux sentiment de sécurité et, d'autre part, donner à l'organisateur la possibilité de se soustraire partiellement à sa responsabilité.

4.2. Utilisation du mégaphone

Pour informer les spectateurs ou les admonester, le mégaphone constitue un moyen pratique et efficace d'utilisation, pour autant que les messages diffusés le soient de manière posée, claire et univoque.

5. Aménagement d'infrastructures pour les spectateurs et pour la presse (article 15)

L'article 15 de l'arrêté stipule que les organisateurs doivent prévoir, en regard du nombre de spectateurs, outre les moyens de tenir le public à distance, un nombre suffisant d'endroits avec une infrastructure offrant une visibilité suffisante sur l'épreuve ou la compétition aux spectateurs et à la presse. L'organisateur d'épreuves nationales est par conséquent tenu de prévoir des endroits à partir desquels les photographes et cameramen peuvent effectuer leur travail de manière optimale, sans qu'ils soient tentés de prendre place dans des zones interdites au public.

Ces emplacements prévus pour les photographes et cameramen doivent en outre être rendus inaccessibles à tout autre public, au moyen d'obstacles physiques ou par une surveillance particulière, et garantir une vue dégagée sur le parcours. Seuls les photographes et cameramen qui portent une chasuble délivrée par les fédérations sportives ont accès à ces emplacements.

Nous vous prions, Madame, Monsieur le Gouverneur, de bien vouloir transmettre la présente circulaire à Mesdames et Messieurs les Bourgmestres et Commissaires d'arrondissement de votre province.

Nous prions Mesdames et Messieurs les Bourgmestres de bien vouloir informer les organisateurs de la teneur de cette nouvelle circulaire au moment de la demande d'autorisation.

Veuillez agréer l'assurance de notre considération distinguée,

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Bijlage 1

1. Overeenkomstig de bepalingen van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens

- worden de tekens C19 gebruikt;
- zijn deze tekens van het lichtweerkaatsend type;
- moet het teken C19 een minimum diameter hebben van :
 - 0,60m in de bebouwde kom;
 - 0,70m op de wegen met minder dan vier rijstroken;
 - 0,90m op de autosnelwegen, de autowegen en de wegen met minstens vier rijstroken.

Nochtans kan de diameter van het teken herleid worden tot 0,40m in functie van de plaatselijke omstandigheden.

— bovendien, en rekening gehouden met de specificiteit van deze verbodsbepalingen, zal het dikwijls aangewezen zijn om terug te grijpen naar signalisatie met zonale geldigheid, waarbij het teken C19 in dat geval zal worden aangebracht op een bord met witte achtergrond dat de vermelding ZONE draagt. In dit geval zijn de minimumafmetingen van het bord 0,60m x 0,90m; zij kunnen worden herleid tot 0,40m x 0,60m in functie van de plaatselijke omstandigheden;



— de verbodsbepaling kan worden aangekondigd door een gelijkwaardig teken aangevuld met de afstand waarop zich het verbod bevindt;



— vermits de voor de toeschouwers verboden zones vaak toegankelijk zijn via diverse plaatsen, moet het verbodsteken derhalve worden herhaald (C19 met de vermelding « herhaling »)



2. Deze zone zal bovendien worden afgebakend en afgesloten door plastic linten met een minimale breedte van 0,06m en voorzien van afwisselend rode en witte diagonaal oplopende stroken.

Annexe 1^{re}.

1. Conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976, fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière :

- il est fait usage de signaux C19;
- ces signaux sont du type réfléchissant;
- le signal C19 doit avoir pour diamètre minimal :
 - 0,60m en agglomération;
 - 0,70m sur les routes comportant moins de quatre bandes de circulations;
 - 0,90m sur les autoroutes, les routes pour automobiles et les routes comportant au moins quatre bandes de circulation.

Toutefois, le diamètre du signal peut être réduit à 0,40m compte tenu des circonstances locales.

— par ailleurs, et eu égard à la spécificité de ces interdictions, il sera souvent indiqué de recourir à une signalisation à validité zonale, le signal C19 étant dans ce cas inscrit dans un panneau à fond blanc portant la mention ZONE. Dans ce cas, les dimensions minimales du signal sont de 0,60m x 0,90m; elles peuvent être réduites à 0,40m x 0,60m compte tenu de circonstances locales;



— l'interdiction peut être annoncée par un signal équivalent complété par la distance à laquelle se trouve l'interdiction;



— les zones interdites aux spectateurs étant fréquemment accessibles par divers endroits, la signalisation d'interdiction sera dès lors répétée (C19 avec la mention « rappel »)



2. Cette zone sera en outre délimitée et clôturée par des rubans en matière plastique d'une largeur minimale de 0,06m et pourvus de bandes alternées diagonales en hauteur rouges et blanches.

3. Voor de bijzonder gevaarlijke zones, dit wil zeggen deze die zich in de potentiële straal bevinden van eventuele route-uitlopers op de spectaculaire plaatsen, zal worden gebruik gemaakt van hulpmiddelen die fysiek de toegang onmogelijk maken. Deze hulpmiddelen zullen een minimale hoogte van 1,20m moeten hebben.

Men zal in het algemeen gebruik maken van stevige hekkens. Toch zal het geraden zijn aandacht te besteden aan de mogelijke gevolgen van deze hulpmiddelen bij eventuele route-uitlopers; die hulpmiddelen mogen niet aan de basis liggen van nog ergere schadegevallen.

3. Pour les zones particulièrement dangereuses, c'est-à-dire celles qui se trouvent dans le rayon potentiel des sorties de routes éventuelles, sises aux endroits spectaculaires, is sera fait usage de dispositifs interdisant physiquement leurs accès. Ces dispositifs devront avoir une hauteur minimale de 1,20m.

L'on fera généralement usage de barrières solides. Toutefois, il convient d'être attentif aux conséquences éventuelles de ces dispositifs lors des sorties éventuelles de route; ils ne doivent pas être à l'origine de dommages plus importants.

Bijlage 2. Afrekening verzekeringspremie Rally

1. Wedstrijddetails

Wedstrijdnaam: Wedstrijddatum

Type wedstrijd:

Nummer verzekeringsattest:

2. Detail verzekeringspremie

Verzekeringspremie per deelnemer,..... **EUR**

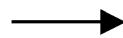
x

Aantal deelnemers (0 en 00 inclusief)

Totale verzekeringspremie,..... **EUR**

3. Verrekening

Is er schade JA
 NEEN



U KRIJGT % TERUG (BONUS)

Totale verzekeringspremie ... x 0,..... (BONUS -factor) = **EUR**

4. Netto te Betalen

..... EUR

5. Te betalen aan FOD Binnenlandse Zaken 10%:

..... EUR op rekeningnummer 679-2006088-31.

Annexe 2. Décompte de la prime d'assurance « Rallye »

1. Détails de l'épreuve :

Nom de l'épreuve: Date de l'épreuve

Type d'épreuve:

N° du certificat d'assurance:

2. Détails de la prime d'assurance :

Prime d'assurance par concurrent :,..... **EUR**

x

Nombre de concurrents (voitures 0 et 00 comprises) :

—————

Total prime d'assurance **EUR**

3. Décompte :

Y a-t-il eu des dégâts OUI
 NON **—————>**

VOUS RECEVREZ..... % (BONUS)

Total prime d'assurance ... x 0,..... (BONUS) = **EUR**

4. Net à payer :

..... EUR

5. A payer au SPF Intérieur 10%:

..... EUR sur compte n° 679-2006088-31.

Bijlage 3.**CHECKLIST DIE VOOR HET BEGIN VAN DE PROEF MOET WORDEN OVERGEMAAKT
AAN DE INSPECTEUR-VEILIGHEID OF AAN DE SPORTCOMMISSARIS**

(Schrijf hier het nummer van de ziekenwagen en kruis de vakjes naast het aanwezige materiaal aan)

CONTROLE BIJ DE C.P.:	OF op E.C. Nr:.....
PROEF:.....	DATUM:
Ambulancepersoneel:	Kwalificatie:
.....
.....
.....

“STANDAARD” MATERIAAL VAN ERKENDE 100-AMBULANCESGewone 100-ambulance

Ambulance Nr :.....
(OF Nummerplaat):

- Communicatiemiddelen
- Zuurstof
- Schepbrancard
- Korrelmatras
- Vacuümpalken
- Halskragen
- Geneesmiddelen per os
- Intraveneuze/intramusculaire geneesmiddelen
- Aërosols en inhalator
- Zuigapparatuur
- Injectieset
- Perfusieset
- Intubatieset
- Maagset
- EHBO-tas
- Brandwondenset

100-Reanimatiewagen

Ambulance Nr :.....
(OF Nummerplaat):

- Communicatiemiddelen
- Defibrillator en beademingsapparatuur
- Zuurstof
- Schepbrancard
- Korrelmatras
- Vacuümpalken
- Halskragen
- Geneesmiddelen per os
- Intraveneuze/intramusculaire geneesmiddelen
- Aërosols en inhalator
- Pediatrische reanimatiekoffer
- Zuigapparatuur
- Injectieset
- Perfusieset
- Intubatieset
- Maagset
- EHBO-tas
- Brandwondenset

ADVIES VAN DE DOKTER :

Gecontroleerd door Dokter **RIZIV** :

Annexe 3.**LISTE A COCHER ET A TRANSMETTRE A L'INSPECTEUR-SECURITE OU AU COMMISSAIRE SPORTIF AVANT LE DEBUT DE L'EPREUVE**

(Noter le numéro de l'ambulance et cocher les cases correspondant au matériel y répertoire)

CONTROLE AU P.C.:	OU sur E.C. N°:.....
EPREUVE:	DATE:
Personnel de l'ambulance:	Qualification:
.....
.....
.....

MATERIEL « STANDARD » D' AMBULANCES AGREEES « 100 »100 « Normalisée »

Ambulance N° :

(OU N° de plaque) :

- Moyens de communication
- Oxygène
- Scoop
- Matelas coquille
- Attelles à dépression
- Minerves
- Médicaments per os
- Médicaments intraveineux/intramusculaires
- Aérosols et inhalation
- Aspiration
- Set d'injection
- Set de perfusion
- Set d'intubation
- Set gastrique
- Sac de premières urgences
- Kit burning

100 « Réanimation »

Ambulance N° :

(OU N° de plaque) :

- Moyens de communication
- Défibrillateur et respirateur
- Oxygène
- Scoop
- Matelas coquille
- Attelles à dépression
- Minerves
- Médicaments per os
- Médicaments intraveineux/intramusculaires
- Aérosols et inhalation
- Valise réanimation pédiatrique
- Aspiration
- Set d'injection
- Set de perfusion
- Set d'intubation
- Set gastrique
- Sac de premières urgences
- Kit burning

AVIS DU MEDECIN :

Contrôlée par le Docteur	INAMI :
--------------------------------	---------------

Bijlage 4

Officieus gecoördineerde versie

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN
EN FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Koninklijk besluit houdende de reglementering van de organisatie van sportwedstrijden of sportcompetities voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben. — (gecoördineerde versie)

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Dit besluit is van toepassing op de sportwedstrijden of sportcompetities voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatsvinden, en die één of meerdere snelheidswedstrijden bevatten.

Dit besluit is niet van toepassing op sportwedstrijden of sportcompetities die plaatsvinden op omlopen die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg gelegen zijn.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit moet worden verstaan onder :

1° nationale sportinstantie : de Koninklijke Automobiel Club van België VZW, houder van de nationale sportmacht, waarvan het beheer uitgeoefend wordt door de Nationale Sportkommissie van deze club;

2° sportbonden : de organisaties aan wie de nationale sportinstantie het beheer van de provinciale en regionale sportmacht heeft overgedragen, te weten :

- de Vlaamse Auto-Sportvereniging VZW,
- « l'Association Sportive Automobile Francophone a.s.b.l. ».

3° omloop : een afgesloten parcours, van tijdelijke of permanente aard, dat begint en eindigt op dezelfde plaats, speciaal ingericht of aangepast voor autorennen en dat gehomologeerd is door de Internationale Automobiel Federatie « F.I.A. » of de nationale sportinstantie.

Art. 3. Voor het verlenen van de vergunning bedoeld in artikel 9 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968, moet minstens voldaan zijn aan volgende voorwaarden :

1° de naleving door de organisator van alle wettelijke en reglementaire verplichtingen, met inbegrip van de bepalingen van dit besluit;

2° de toestemming bedoeld in artikel 8 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;

3° het gunstig advies van de beheerders van de wegen gebruikt voor het parcours van de klassemingsproeven en van de verbindingstrajecten;

4° het uitvaardigen van de politiereglementen te nemen in uitvoering van dit besluit;

5° in voorkomend geval, de gemotiveerde beslissing van de burgemeester bedoeld in artikel 7;

6° de schriftelijke vaststelling door de gouverneur van de provincie op het grondgebied waar het vertrek plaatsvindt dat een zelfde veiligheidsniveau, zoals bedoeld in artikel 4, is bereikt;

7° de beoordeling van de betrouwbaarheid en de verantwoordelijkheidszin van de organisator.

8° het bewijs van betaling voor de vorige editie van de wedstrijd of competitie, van de bijdrage die de organisator moet betalen in toepassing van artikel 283 van de wet van 22 februari 1998 houdende de sociale bepalingen.

het advies van de betrokken Commissies voor Dringende Geneeskundige Hulpverlening betreffende de medische voorzieningen die door de organisator tot stand worden gebracht.

het advies van de Commissie voorzien in artikel 17.

Annexe 4

Version coordonnée officielle

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR
ET SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Arrêté royal portant réglementation de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique. — (version coordonnée)

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. Le présent arrêté s'applique aux épreuves ou compétitions sportives de véhicules automobiles, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, et qui comportent une ou plusieurs épreuves de vitesse.

Le présent arrêté ne s'applique pas aux épreuves ou compétitions sportives qui se déroulent sur des circuits situés en totalité ou en partie sur la voie publique.

Art. 2. Pour l'application de cet arrêté, il faut entendre par :

1° pouvoir sportif national : le Royal Automobile Club de Belgique ASBL et dont la gestion de ce pouvoir sportif est exercée par la Commission Sportive Nationale de ce club;

2° fédérations sportives : les organisations auxquelles le pouvoir sportif national a délégué la gestion du pouvoir sportif provincial et régional, à savoir :

- le « Vlaamse Auto-Sportvereniging v.z.w. »,
- l'Association Sportive Automobile Francophone ASBL.

3° circuit : parcours fermé, permanent ou temporaire, commençant et finissant au même endroit, spécifiquement construit pour ou adapté à la course automobile et homologué par la Fédération Internationale de l'Automobile F.I.A. ou le pouvoir sportif national.

Art. 3. La délivrance de l'autorisation visée à l'article 9 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968, est soumise au moins aux conditions suivantes :

1° le respect par l'organisateur de toutes les obligations légales et réglementaires, y compris les dispositions du présent arrêté;

2° l'autorisation visée à l'article 8 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;

3° l'avis favorable des gestionnaires des voiries empruntées par le parcours des épreuves de classement et des trajets de liaison;

4° la promulgation des règlements de police à prendre en exécution du présent arrêté;

5° le cas échéant, la décision motivée du bourgmestre visée par l'article 7;

6° la constatation écrite par le gouverneur de la province sur le territoire où s'effectue le départ, qu'un niveau de sécurité égal, tel que visé à l'article 4, est atteint;

7° l'appréciation de la fiabilité et du sens des responsabilités de l'organisateur.

8° la preuve du paiement de la contribution due par l'organisateur, pour l'épreuve ou compétition précédente, en application de l'article 283 de la loi du 22 février 1998 portant des dispositions sociales.

9° l'avis des Commissions d'Aide médicales urgentes concernées sur le dispositif médical mis en place par l'organisateur.

10° l'avis de la Commission, visée à l'article 17.

HOOFDSTUK II. — *Coördinatie*

Art. 4. § 1. Voor elke wedstrijd of competitie, organiseert de burgemeester van de gemeente op wiens grondgebied de wedstrijd of de competitie plaatsheeft, minstens één coördinatie-vergadering met de organisator, de algemeen veiligheidsverantwoordelijke en de betrokken interventiediensten teneinde het geheel van de veiligheidsvoorzieningen te bestuderen alsook de correcte inpassing van het veiligheidsplan van de organisator in deze voorzieningen. De burgemeester vergewist er zich van dat elke partij harmonieus in het plan en in het geheel van voormelde voorzieningen past, duidelijk zijn verantwoordelijkheid kent en alle organisatorische en materiële maatregelen heeft genomen met het oog op een correct en veilig verloop en zonodig een snelle en doeltreffende interventie.

Indien noodzakelijk houdt de burgemeester minstens één vergadering met de interventiediensten teneinde de risico's op incidenten of ordeverstoringen te evalueren en de aanvullende maatregelen vast te leggen die terzake moeten worden genomen. De opdrachten van elkeen worden duidelijk vastgesteld, met naleving van ieders specificiteit en van bestaande samenwerkingsakkoorden.

§ 2. Onverminderd voorgaande paragraaf, wanneer de wedstrijd of de competitie op het grondgebied van verschillende gemeenten plaatsvindt, organiseert de provinciegouverneur vergaderingen met hetzelfde voorwerp met de betrokken partijen van al deze gemeenten, in aanwezigheid van de organisator en de betrokken partijen van die gemeenten waarop een verbindingsweg gelegen is. Hij waakt over de samenhang en de verenigbaarheid van de door de verschillende gemeenten getroffen maatregelen en vergewist zich van een zelfde veiligheidsniveau over het gehele parcours.

Indien het parcours over verschillende provincies loopt, geschiedt deze coördinatie in overleg tussen de betrokken gouverneurs en op initiatief van de gouverneur van de provincie op het grondgebied waarvan het vertrek plaatsvindt. De schriftelijke vaststelling bedoeld in artikel 3, 6° wordt afgeleverd door de gouverneur van de provincie waar het vertrek plaatsvindt, na advies van alle andere betrokken gouverneurs.

§ 3. De coördinatievergaderingen bedoeld in de voorgaande paragrafen vinden plaats binnen een voldoende lange termijn voor de wedstrijd, teneinde eventuele wijzigingen of verbeteringen aan de veiligheidsvoorzieningen toe te laten.

Van de vergaderingen worden verslagen opgesteld die worden overgemaakt aan de deelnemers, aan de betrokken provinciegouverneurs en aan de commissie bedoeld in artikel 17.

HOOFDSTUK III. — *Vergunningen en parcours*

Art. 5. Tenminste drie maanden vóór de datum van de wedstrijd of competitie, richt de organisator, zowel met betrekking tot de klassemingsproeven als voor de verbindingstrajecten, een aanvraag tot vergunning zoals bedoeld in artikel 3 aan de bevoegde burgemeester of burgemeesters met tegelijkertijd afschrift aan de bevoegde provinciegouverneur of provinciegouverneurs, als aan de commissie voor de veiligheid voorzien in artikel 17, alsook aan de betrokken Commissie of Commissies voor Dringende Geneeskundige Hulpverlening. Niet-ontvankelijk zijn vergunningsaanvragen die niet binnen die termijn ingediend zijn.

De aanvraag tot vergunning gericht aan de burgemeester dient vergezeld te zijn van volgende documenten :

- het veiligheidsplan bedoeld in artikel 11, 2°;
- een timing van het verloop van de klassemingsproeven;
- het eventuele bewijs van de vermelding van de wedstrijd of de competitie op de jaarkalender van één of meerdere van de sportbonden;
- het bewijs van betaling voor de vorige editie van de wedstrijd of competitie, van de bijdrage die de organisator moet betalen in toepassing van artikel 283 van de wet van 22 februari 1998 houdende de sociale bepalingen.

De aanvraag tot vergunning moet ter kennis gebracht worden van het publiek door middel van aanplakking aan het gemeentehuis ten laatste de achtste dag na ontvangst ervan tot aan de dag van de afgifte of weigering van de vergunning.

CHAPITRE II. — *Coordination*

Art. 4. § 1^{er}. Avant chaque épreuve ou compétition, le bourgmestre de la commune sur le territoire de laquelle se déroule l'épreuve ou la compétition organise au moins une réunion de coordination avec l'organisateur, le responsable général de la sécurité et les services d'intervention concernés, en vue d'examiner l'ensemble du dispositif de sécurité et l'insertion correcte du plan de sécurité de l'organisateur dans ce dispositif. Le bourgmestre s'assure que chaque intervenant s'inscrit de façon harmonieuse dans le plan et dans l'ensemble du dispositif sus-mentionné, connaisse clairement la responsabilité qui lui incombe et ait pris toutes les mesures organisationnelles et matérielles permettant un déroulement correct et sûr et, au besoin, une intervention rapide et efficace.

Si nécessaire, le bourgmestre tient également au moins une réunion avec les services d'intervention, en vue d'évaluer les risques d'incidents ou de troubles de l'ordre public et d'arrêter les mesures complémentaires à prendre en la matière. Les missions de chacun sont clairement définies, dans le respect de leur spécificité et des accords de coopération existants.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe précédent, lorsque l'épreuve ou la compétition se déroule sur le territoire de plusieurs communes, le gouverneur de la province organise des réunions avec le même objet avec les intervenants concernés de toutes ces communes, en présence de l'organisateur ainsi que des intervenants concernés des communes sur lesquelles s'effectue un trajet de liaison. Il veille à la cohérence et à la compatibilité des mesures prises par les diverses communes et s'assure d'un niveau de sécurité égal sur l'ensemble du parcours.

En cas de parcours sur plusieurs provinces, cette coordination s'effectue en concertation entre les gouverneurs concernés et à l'initiative du gouverneur de la province sur le territoire de laquelle se situe le départ. La constatation écrite visée à l'article 3, 6° est délivrée dans ce cas par le gouverneur où s'effectue le départ, après avis de tous les autres gouverneurs concernés.

§ 3. Les réunions de coordination visées aux paragraphes précédents se déroulent dans un délai suffisant avant l'épreuve, afin de permettre des modifications ou améliorations éventuelles au dispositif de sécurité.

Les réunions font l'objet de procès-verbaux qui sont transmis aux participants, aux gouverneurs de province concernés et à la commission visée à l'article 17.

CHAPITRE III. — *Autorisations et parcours*

Art. 5. Trois mois au moins avant la date de l'épreuve ou de la compétition, l'organisateur adresse, tant pour les épreuves de classement que pour les trajets de liaison, une demande d'autorisation telle que prévue à l'article 3 au bourgmestre ou aux bourgmestres compétents avec, simultanément, copie au gouverneur de province ou aux gouverneurs de province compétents ainsi qu'à la Commission de sécurité, visée à l'article 17 et à la Commission ou aux Commissions d'Aide médicale urgente concernées. Sont irrecevables les demandes d'autorisation qui ne sont pas introduites dans ce délai.

La demande d'autorisation adressée au bourgmestre doit être accompagnée des documents suivants :

- le plan de sécurité comme visé à l'article 11, 2°;
- un timing du déroulement des épreuves de classement;
- la preuve éventuelle de la mention de l'épreuve ou de la compétition au calendrier annuel d'une ou plusieurs fédérations sportives.
- la preuve du paiement de la contribution due par l'organisateur, pour l'épreuve ou compétition précédente, en application de l'article 283 de la loi du 22 février 1998 portant des dispositions sociales.

La demande d'autorisation doit être portée à la connaissance du public par voie d'affichage à la maison communale au plus tard le huitième jour après la réception de la demande jusqu'au jour de la délivrance ou du refus de l'autorisation.

Art. 6. § 1. Onverminderd de toepassing van de bepalingen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en binnen de grenzen van § 2, bepaalt de gemeentelijke overheid de dagen en uren waarop verkenningen toegelaten zijn.

§ 2. De verkenningen zijn verboden tussen 22.00 uur en 07.00 uur.

De verkenningen mogen daarenboven slechts plaatsvinden :

— voor de nationale, regionale en provinciale wedstrijden : ten vroegste de dag vóór de wedstrijd;

— voor de internationale wedstrijden : gedurende maximum twee dagen en binnen de week die het vertrek voorafgaat.

Indien een provinciale, regionale of nationale wedstrijd samen met een internationale wedstrijd doorgaat, kunnen de verkenningen samen met die van de internationale wedstrijd doorgaan.

§ 3. Het parcours van de wedstrijd of competitie wordt slechts bekendgemaakt aan de deelnemers de dag zelf waarop de verkenning kan beginnen of plaatsvinden.

Met uitzondering van de verkenningen op de dag zelf van de wedstrijd of competitie, mogen de verkenningen enkel worden uitgevoerd met gewone, maar toch door de organisator en de politiediensten identificeerbare wagens.

Art. 7. § 1. De klassemingsproeven mogen slechts plaatsvinden op een voor het openbaar verkeer volledig gesloten terrein.

Het parcours van de klassemingsproeven mag geheel noch ten dele vallen binnen de 500 meter van ziekenhuizen, rust- en verzorgingsinstellingen, rusthuizen.

Het parcours van de klassemingsproeven mag niet vallen binnen de zones aangeduid als « schoolomgeving » zoals gedefinieerd in artikel 2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

§ 2. Bij het ontwerpen van het parcours dient de organisator erover te waken dat er zo weinig mogelijk woningen langs het parcours van de klassemingsproeven gelegen zijn.

§ 3. Het parcours van de klassemingsproeven mag geheel noch ten dele vallen binnen een bebouwde kom.

De burgemeester kan afwijken van deze bepaling na het advies te hebben ingewonnen van de commissie bedoeld in artikel 17. Deze adviesaanvraag dient bijzonder gemotiveerd te zijn.

§ 4. Het is verboden klassemingsproeven te organiseren tussen 23.00 uur en 07.00 uur.

§ 5. Alle sportwedstrijden of competities voor auto die onder toepassing van het besluit vallen, maken voorwerp uit van een advies van de commissie voorzien in artikel 17. De betrokken burgemeesters dienen hiervoor binnen de dertig dagen na ontvangst van de vergunningsaanvraag, een adviesaanvraag aan de commissie voor te leggen.

§ 6. De commissie voorzien in artikel 17 brengt haar adviezen uit binnen een termijn van dertig dagen na ontvangst van alle adviesaanvragen ingediend door de verschillende gemeenten voor eenzelfde wedstrijd of competitie, evenals van het bijhorende volledige dossier, met inbegrip van een bewijs van de homologatie van het parcours van de klassemingsproeven door de betrokken sportbond.

In haar adviezen kan de commissie aanvullende veiligheidsbepalingen voorstellen.

HOOFDSTUK IV. — Politiereglementen

Art. 8. De voor het publiek verboden zones waaronder de bijzonder gevaarlijke zones, de omleidingen en de zones van verboden parkeren en van verplicht parkeren worden vastgelegd in een politiereglement.

De zones verboden voor het publiek, worden afgebakend door middel van verkeersborden C19, voorzien in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, eventueel met zonale geldigheid, conform de bepalingen van artikel 65.5 van genoemd besluit.

Deze zones worden bovendien afgebakend en afgesloten door middel van plastic linten, voorzien van afwisselend rode en witte diagonaal oplopende stroken.

Voor de bijzonder gevaarlijke zones, dit wil zeggen deze die zich in het potentiële segment bevinden van eventuele route-uitlopers op de spectaculaire plaatsen, wordt gebruik gemaakt van hulpmiddelen die fysiek de toegang onmogelijk maken en die vervaardigd zijn uit materialen aangepast aan de bijzonderheden van deze zones.

Art. 6. § 1^{er}. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et dans les limites du § 2, l'autorité communale détermine les jours et heures où des reconnaissances sont autorisées.

§ 2. Les reconnaissances sont interdites entre 22.00 heures et 07.00 heures.

Les reconnaissances ont en outre lieu :

— pour les épreuves nationales, régionales et provinciales : au plus tôt la veille de l'épreuve;

— pour les épreuves internationales : durant deux jours au maximum et endéans la semaine qui précède le départ.

Si une épreuve provinciale, régionale ou nationale se déroule en même temps qu'une épreuve internationale, les reconnaissances peuvent avoir lieu en même temps que celles des épreuves internationales.

§ 3. Le parcours de l'épreuve ou de la compétition n'est révélé aux participants que le jour même où la reconnaissance peut débiter ou avoir lieu.

A l'exception des reconnaissances programmées le jour même de l'épreuve ou de la compétition, celles-ci ne peuvent s'effectuer qu'avec des voitures banalisées mais cependant identifiables par l'organisateur et les services de police.

Art. 7. § 1. Les épreuves de classement ne peuvent se dérouler que sur un parcours complètement fermé à la circulation publique.

Le parcours des épreuves de classement ne peut s'effectuer en tout ou en partie dans les limites de 500 mètres des hôpitaux, des établissements de repos et de soins, des établissements de repos.

Le parcours des épreuves de classement ne peut pas s'effectuer dans les zones « abords d'école » telles que définies à l'article 2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

§ 2. Dans l'élaboration du parcours, l'organisateur doit veiller à limiter au maximum le nombre d'habitations directement riveraines des épreuves de classement.

§ 3. Le parcours des épreuves de classement ne peut s'effectuer en tout ou en partie à l'intérieur d'une agglomération.

Le bourgmestre peut déroger à cette disposition, après avoir recueilli l'avis de la commission visée à l'article 17. Cette demande d'avis doit être particulièrement motivée.

§ 4. Il est interdit d'organiser des épreuves de classement entre 23 heures et 7 heures.

§ 5. Toutes les épreuves ou compétitions sportives de véhicules automobiles visées par le même arrêté font l'objet d'un avis de la commission visée à l'article 17. Les bourgmestres concernés doivent à cet effet soumettre une demande d'avis à la commission dans les trente jours suivant la réception de la demande d'autorisation.

§ 6. La commission visée à l'article 17 rend ses avis dans un délai de trente jours suivant la réception de toutes les demandes d'avis introduites par les différentes communes pour une même épreuve ou compétition, ainsi que du dossier complet y afférent, y compris une preuve de l'homologation du parcours des épreuves de classement par la fédération sportive concernée.

Dans ses avis, la Commission peut proposer des dispositions de sécurité complémentaires.

CHAPITRE IV. — Règlements de police

Art. 8. Les zones interdites au public dont les zones particulièrement dangereuses, les déviations et les zones de stationnement interdit et de stationnement obligatoire sont fixées dans un règlement de police.

Les zones interdites au public sont délimitées au moyen de signaux C19, prévus dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, éventuellement à validité zonale, conformément aux dispositions de l'article 65.5 dudit arrêté.

Ces zones sont en outre délimitées et clôturées par des rubans en matière plastique, pourvus de bandes alternées diagonales en hauteur rouges et blanches.

Pour les zones particulièrement dangereuses, c'est-à-dire celles qui se trouvent dans le segment potentiel d'éventuelles sorties de route, sises aux endroits spectaculaires, il est fait usage de dispositifs interdisant physiquement leur accès, réalisés dans un matériau approprié à la spécificité de ces zones.

De voor het publiek verboden zones zijn verboden ten aanzien van elke fysieke persoon, met uitzondering van diegenen die uitdrukkelijk opgeroepen worden tussen te komen tengevolge van een incident of een ongeval.

Art. 9. De voorwaarden voor het openen van zowel permanente als tijdelijke eet- en drinkgelegenheden worden vastgelegd in het politiereglement.

Tijdelijke eet- en drinkgelegenheden mogen slechts worden geïnstalleerd op plaatsen aangeduid door de gemeentelijke overheid.

Art. 10. De stands en de zones voor assistentie worden slechts geïnstalleerd en afgebakend op plaatsen aangeduid vastgelegd in het politiereglement.

De assistentie moet verlopen volgens door de gemeentelijke overheid bepaalde veiligheidsvoorwaarden, zowel voor het personeel en de deelnemers als voor de bevolking.

HOOFDSTUK V. — *Organisatorische maatregelen*

Art. 11. De organisatoren leggen aan de betrokken burgemeester(s) een veiligheidsplan voor, dat in detail alle voorziene veiligheidsmaatregelen beschrijft.

Dit plan bevat minstens :

- de gedetailleerde gegevens van de verantwoordelijken, zoals :
- de koersdirecteur;
- de adjunct-koersdirecteur;
- de algemene veiligheidsverantwoordelijke;
- de verantwoordelijken voor elke klassemingsproef;
- de veiligheidschefs voor elke klassemingsproef;
- de verantwoordelijken van de medische dienst;
- de coördinaten van de verschillende interventiediensten (politie, rijkswacht, zieken-huizen, brandweerdiensten, Rode Kruis,...);

2° de gedetailleerde kaart van het parcours, met inbegrip van de verbindingstrajecten en met een beschrijving van de reisweg van de wedstrijd of competitie, de voor het publiek verboden zones, de bijzonder gevaarlijke zones, de voor het verkeer gesloten wegen en de zones van verboden parkeren en van verplicht parkeren. Zij vermeldt eveneens de exacte positie van de opstellingsplaatsen van alle verantwoordelijken, van de assistentiezones en van de hulpposten alsook de eventuele wijzigingen ten aanzien van de vorige editie;

3° de middelen om met de hierboven in de punten 1° en 2° vermelde verantwoordelijken, zones en posten te communiceren;

4° het aantal ingezette baancommissarissen en stewards, hun plaatsen en hun spreiding langs het parcours;

5° de toegangs- en evacuatiewegen ten behoeve van de interventiediensten;

6° de medische middelen en de middelen tot brandbestrijding.

Art. 12. De organisatoren voorzien minstens in de volgende medische middelen en middelen tot brandbestrijding :

1° een coördinerende geneesheer, coördinator voor de geneeskundige hulpverlening die beschikt over één van de kwalificaties die voorzien worden in art. 9 § 1 van het koninklijk besluit van 27 april 1998 houdende vaststelling van de normen waaraan een functie « gespecialiseerde spoedgevallenzorg » moet voldoen om erkend te worden. Deze geneesheer dient ter plaatse te zijn en is ertoe gehouden voorafgaand aan de wedstrijd of competitie, de medische urgentiestructuren gevestigd in de provincie of provincies waar de wedstrijd of de competitie plaatsvindt, te contacteren;

2° bij de start van elke klassemingsproef :

- een dokter;
- een uitgeruste ziekenwagen;
- een ploeg hulpverleners;
- een depannagewagen;
- een brandweerploeg;

3° op een tussenpunt, indien de ritten langer zijn dan 15km :

- een dokter;
- een uitgeruste ziekenwagen;
- een ploeg hulpverleners.

Les zones interdites au public le sont à l'égard de toute personne physique, sauf à l'égard de celles qui sont expressément appelées à y intervenir à l'occasion d'un incident ou d'un accident.

Art. 9. Les conditions d'ouverture des emplacements de restauration et de consommation de boissons, tant permanents que temporaires, sont fixées dans le règlement de police.

Les lieux de restauration et de débits de boissons temporaires ne peuvent être installés qu'à des emplacements déterminés par l'autorité communale.

Art. 10. Les stands et les zones d'assistance ne sont installés et délimités que dans des emplacements déterminés par le règlement de police.

L'assistance doit s'effectuer selon les conditions de sécurité déterminées par l'autorité communale, tant pour le personnel et les participants que pour la population.

CHAPITRE V. — *Mesures organisationnelles*

Art. 11. Les organisateurs soumettent au(x) bourgmestre(s) concerné(s) un plan de sécurité décrivant dans le détail toutes les mesures de sécurité prévues.

Ce plan comprend au moins :

- les coordonnées détaillées des responsables, tels :
- le directeur de course;
- le directeur de course adjoint;
- le responsable général de la sécurité;
- les responsables pour chaque épreuve de classement;
- les chefs de sécurité pour chaque épreuve de classement;
- les responsables du service médical;
- les coordonnées des divers services d'intervention (police, gendarmerie, hôpitaux, services d'incendie, Croix-Rouge,...);

2° la carte détaillée du parcours, à l'inclusion des trajets de liaison, décrivant l'itinéraire de l'épreuve ou compétition, les zones interdites au public, les zones particulièrement dangereuses, les routes interdites à la circulation et les zones de stationnement interdit et de stationnement obligatoire. Elle mentionne également la situation exacte des postes de tous les responsables, des zones d'assistance et des postes de secours, aussi des modifications éventuelles apportées à l'épreuve en regard de l'édition précédente;

3° les moyens de communiquer entre les responsables, les zones et les postes précités aux 1° et 2° ci-dessus;

4° le nombre de commissaires de route et de stewards mis en oeuvre, leurs lieux d'affectation et leur répartition au long du parcours;

5° les voies d'accès et d'évacuation à l'adresse des services d'intervention;

6° le dispositif en matière médicale et de lutte contre l'incendie.

Art. 12. Les organisateurs prévoient au moins le dispositif suivant en matière médicale et de lutte contre l'incendie :

1° un médecin coordinateur pour l'aide médicale, ayant de l'expérience en aide médicale urgente, qui dispose d'une des qualifications prévues à l'article 9, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 27 avril 1998 fixant les normes auxquelles une fonction « soins urgents spécialisés » doit répondre pour être agréée. Ce médecin doit se trouver sur place et est tenu de contacter, préalablement à l'épreuve ou la compétition, les structures médicales d'urgence établies dans la province ou les provinces où se déroule l'épreuve ou la compétition;

2° au départ de chaque épreuve de classement :

- un médecin;
- une ambulance équipée;
- une équipe de secouristes;
- une dépanneuse;
- une équipe d'incendie;

3° en un point intermédiaire, si les étapes dépassent 15 kms :

- un médecin;
- une ambulance équipée;
- une équipe de secouristes.

Art. 13. 1° De organisatoren duiden een koersdirecteur en een algemeen veiligheidsver-antwoordelijke aan die ten minste 21 jaar zijn. Deze laatste is belast met :

— het nemen van de organisatorische en materiële veiligheidsmaatregelen die aan de organisator toekomen en die complementair zijn aan het lokaal veiligheidsplan;

— het organiseren en coördineren van het optreden van de veiligheidschefs aangeduid voor elke klassemingsproef;

— het deelnemen aan de door de overheid georganiseerde coördinatie- en evaluatievergaderingen;

— het vervullen van de taak van contactpunt ten opzichte van de interventiediensten.

2° Voor elke klassemingsproef duiden de organisatoren een verantwoordelijke aan en een veiligheidschef die ten minste 21 jaar zijn en baancommissarissen en stewards van ten minste 18 jaar.

De veiligheidschef zorgt ter plaatse voor de uitvoering van de door de organisator in akkoord met de overheid vastgelegde veiligheidsmaatregelen. Hij organiseert en coördineert het optreden van de baancommissarissen en de stewards.

De baancommissarissen, die over het gehele parcours verspreid staan, waken over het goede verloop van de wedstrijd of competitie zelf en moeten onder meer de piloten informeren of hen instructies verstrekken aan de hand van overeengekomen en ondubbelzinnige signalen.

De stewards worden opgesteld langs het parcours en zijn belast met volgende opdrachten :

— onthaal van het publiek;

— veiligheidsraadgevingen aan het publiek;

— de verbodszones signaleren aan het publiek en het publiek onderbrengen in de voor het publiek toegankelijke zones;

— informatie verschaffen aan het publiek over de parkeermogelijkheden, de potentiële gevaren, de sanitaire, medische of veiligheidsinfrastructuur;

— de veiligheidschefs en ordediensten waarschuwen indien ze risicosituaties vaststellen.

De veiligheidschefs, de baancommissarissen en de stewards kunnen slechts tot die taak worden toegelaten indien zij houder zijn van een bewijs van bekwaamheid afgeleverd door één van de sportbonden overeenkomstig de voorwaarden gesteld door de Minister van Binnenlandse Zaken.

Dit bewijs, geldig voor een duur van maximum twee jaar, wordt afgeleverd na het doorlopen van een basisopleiding waarvan het programma is goedgekeurd door de Minister van Binnenlandse Zaken. Het wordt vernieuwd na het doorlopen van een bijscholing waarvan het programma is goedgekeurd door de Minister van Binnenlandse Zaken. De basisopleiding en de bijscholing worden georganiseerd door of in opdracht van de sportbonden.

Art. 14. § 1. In overleg met de gemeentelijke overheid, neemt de organisator de nodige maatregelen om het publiek en de weggebruikers te waarschuwen, te responsabiliseren en te sensibiliseren, zowel voor, tijdens als na de wedstrijd of competitie.

§ 2. Indien er woningen langs het parcours van de klassemingsproeven gelegen zijn, moeten de organisator en de gemeentelijke overheid in nauw overleg met de buurtbewoners, aangepaste fysische en materiële maatregelen nemen ter bescherming van hun veiligheid en van hun woning tijdens het verloop van de wedstrijd of competitie.

§ 3. Voorafgaand aan de wedstrijd of competitie dienen de organisator en de gemeentelijke overheid in gezamenlijk overleg erover te waken een praktische, volledige en gerichte informatie aan de lokale bevolking en, in het bijzonder, aan de bewoners langs het parcours te verspreiden, teneinde ze sensibiliseren aangaande de algemene en de bijzondere veiligheidsvoorwaarden.

Het publiek dat aanwezig is op de dag van de wedstrijd of competitie maakt eveneens deel uit van een specifieke informatie betreffende de algemene organisatie en haar eigen veiligheid.

Art. 13. 1° Les organisateurs désignent un directeur de course et un responsable général de la sécurité qui ont au moins 21 ans. Ce dernier est chargé :

— de prendre les mesures organisationnelles et matérielles de sécurité qui incombent à l'organisateur et qui sont complémentaires au plan de sécurité local;

— d'organiser et de coordonner l'action des chefs de sécurité désignés pour chaque épreuve de classement;

— de participer aux réunions de coordination et d'évaluation organisées par les autorités;

— d'être le point de contact vis-à-vis des services d'intervention.

2° Pour chaque épreuve de classement, les organisateurs désignent un responsable et un chef de sécurité qui ont au moins 21 ans et des commissaires de route et des stewards d'au moins 18 ans.

Le chef de sécurité veille sur place à la mise en oeuvre des mesures de sécurité arrêtées par l'organisateur en accord avec les autorités. Il organise et coordonne l'action des commissaires de route et des stewards.

Les commissaires de route, répartis le long du parcours, veillent au bon déroulement de l'épreuve ou de la compétition elle-même et sont, entre autres, chargés d'informer les pilotes ou de leur communiquer des instructions au moyen de signaux convenus et univoques.

Les stewards sont répartis le long du parcours et sont chargés des missions suivantes :

— accueil du public;

— conseils de sécurité au public;

— signalisation au public des zones interdites d'accès et installation du public dans les zones qui lui sont accessibles;

— information au public sur les possibilités de stationnement, les dangers potentiels, les infrastructures sanitaires, médicales ou de sécurité;

— avertissement des chefs de sécurité et des forces de l'ordre s'ils constatent des situations à risques.

Les chefs de sécurité, les commissaires de route et les stewards ne pourront être admis à cette tâche que s'ils sont porteurs d'un certificat d'aptitude délivré par l'une des fédérations sportives conformément aux conditions posées par le Ministre de l'Intérieur.

Ce certificat valable pour une durée de au maximum, deux ans est délivré à l'issue d'une formation de base dont le programme est agréé par le Ministre de l'Intérieur. Il est renouvelé à l'issue d'un recyclage dont le programme est agréé par le Ministre de l'Intérieur. La formation de base et le recyclage sont organisés par ou sur l'ordre des fédérations sportives.

Art. 14. § 1. En concertation avec l'autorité communale, l'organisateur prend les mesures nécessaires pour prévenir, responsabiliser et sensibiliser le public et les usagers de la route, tant avant que pendant et après l'épreuve ou compétition.

§ 2. Dans le cas où des habitations se situent le long du parcours des épreuves de classement, l'organisateur et l'autorité communale doivent prendre, en concertation étroite avec les riverains, les mesures de protection physique et matérielle aptes à préserver leur sécurité et celle de leur habitation pendant le déroulement de l'épreuve ou la compétition.

§ 3. Préalablement à l'épreuve ou la compétition, et de manière concertée, l'organisateur et l'autorité communale doivent veiller à la diffusion d'informations pratiques, complètes et ciblées auprès de la population locale et, en particulier, auprès des riverains du parcours, afin de les rendre sensibles aux conditions de sécurité, tant générales que particulières.

Le public présent le jour de l'épreuve ou de la compétition fait également l'objet d'une information spécifique relative à l'organisation générale et à sa propre sécurité.

De hierboven bedoelde informatie heeft vooral, maar niet uitsluitend betrekking op :

— verplichtingen gekoppeld aan de verkenningen en aan de eigenlijke wedstrijden (toegankelijkheid van de woningen, van de hulpdiensten, tijdelijke maatregelen voor de verkeersregeling, rechtvaardiging van de verboden zones);

— gewestelijk verkeersplan : omleidingen, alternatieve routes;

— beheer van de parkeerzones;

— herhaling van de veiligheidsraadgevingen op de verbindingswegen;

— aanbrengen en inventaris van de voor het publiek verboden zones en hun signalisatie.

Art. 15. De organisatoren voorzien, afhankelijk van het aantal toeschouwers, naast de middelen om het publiek op een afstand te houden, ook voldoende plaatsen met een infrastructuur waardoor aan de toeschouwers en aan de pers voldoende zichtbaarheid op de wedstrijd of de competitie geboden wordt.

Elke voor het publiek toegankelijke plaats moet voldoende mogelijkheden bieden voor uitwijken en evacuatie.

De start van de klassemingsproef moet uitgesteld of de klassemingsproef moet zo snel mogelijk stilgelegd worden, wanneer er zich een noodsituatie voordoet die de tussenkomst vanwege de politiediensten of van één of meerdere elementen van de medische of de brandweervoorzieningen vereisen. Zowel de organisator van de wedstrijd of competitie, als de bevoegde overheid of de persoon die volgens de wet de hoedanigheid van officier van bestuurlijke politie bezit, zijn gerechtigd tot het nemen van de beslissing de start van de klassemingsproef uit te stellen of deze stil te leggen.

De wedstrijd of de competitie kan slechts hernomen worden wanneer de noodsituatie effectief opgeheven is én voor zover de medische en brandweervoorzieningen terug ter beschikking zijn van de organisator.

Art. 16. De voorwaarden die de organisator aan de deelnemers oplegt, schrijven op zijn minst het volgende voor :

1° de vereiste leeftijd voor de deelneming als piloot; deze bedragen ten minste de leeftijd bepaald door het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer voor de categorie van het voertuig;

2° de leeftijd voor deelneming als co-piloot; deze wordt vastgesteld op ten minste 18 jaar;

3° het bezit van een licentie; deze moet afgeleverd zijn door één van de sportbonden die de deelneming aan het type en de graad van georganiseerde wedstrijd of competitie toelaat;

4° een veiligheidsuitrusting voor de inzittenden van de deelnemende auto's; deze omvat minstens : een gehomologeerde veiligheids-helm, een veiligheids gordel of -harnas en een brandvrije overall;

5° als piloot beschikken over een geldig rijbewijs en, tijdens de verkenningen bedoeld in artikel 6§ 2., niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een beslissing tot onmiddellijke intrekking van het rijbewijs zoals bedoeld in artikel 55 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

6° de wedstrijdauto is gedekt door een geldig schouwingsbewijs in toepassing van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen, en voldoet aan de voorschriften van de nationale sportinstantie of sportbonden.

HOOFDSTUK VI. — *De veiligheidscommissie*

Art. 17. § 1. Een commissie voor de veiligheid bij sportwedstrijden of sportcompetities voor auto's, hierna « de commissie » genaamd, wordt ingesteld bij de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

Het voorzitterschap en het secretariaat van de commissie berusten bij de Algemene Directie Crisiscentrum. De werkingskosten, met inbegrip van de vergoedingen voor de geraadpleegde of ingezette deskundigen, worden ingeschreven op het budget van deze dienst.

L'information visée ci-dessus concerne en particulier mais non exclusivement :

— les contraintes liées aux reconnaissances et aux compétitions proprement dites (accessibilité des habitations, des secours, mesures temporaires de régulation de la circulation, justification des zones interdites);

— le plan régional de circulation : déviations, itinéraires de délestage;

— la gestion des zones de parking;

— le rappel explicite des conseils de sécurité sur les épreuves de classement comme sur les parcours de liaison;

— la mise en place et l'inventaire des zones interdites au public, et leur signalisation.

Art. 15. Les organisateurs prévoient aussi, en regard du nombre de spectateurs, outre les moyens de tenir le public à distance, un nombre suffisant d'endroits avec une infrastructure offrant néanmoins une visibilité suffisante sur l'épreuve ou la compétition aux spectateurs et à la presse.

Tout lieu accessible au public doit offrir des possibilités suffisantes de retraite et d'évacuation.

Le départ d'une épreuve de classement doit être différé ou l'épreuve de classement doit être arrêtée le plus vite possible, lorsqu'une situation d'urgence exige l'intervention des services de police ou d'un ou de plusieurs éléments du dispositif médical ou incendie. Il revient, tant à l'organisateur de l'épreuve ou de la compétition qu'à l'autorité ou à toute personne à laquelle la loi confère la qualité d'officier de police administrative, de prendre la décision de différer le départ ou d'arrêter l'épreuve de classement.

L'épreuve ou la compétition ne peut reprendre que lorsque la situation d'urgence est effectivement levée, et pour autant que les dispositifs médical et incendie soient à nouveau à la disposition de l'organisateur.

Art. 16. Les conditions imposées par l'organisateur aux participants doivent prévoir au minimum :

1° l'âge requis pour la participation en tant que pilote; celui-ci est d'au moins l'âge déterminé par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière pour la catégorie du véhicule;

2° l'âge pour la participation en tant que co-pilote; celui-ci est fixé à au moins 18 ans;

3° la possession d'une licence; celle-ci doit être délivrée par l'une des fédérations sportives qui autorise la participation au type et au degré d'épreuve ou compétition organisée;

4° un équipement de sécurité pour les occupants des véhicules automobiles participants; celui-ci comporte au moins : un casque de protection homologué, une ceinture ou un harnais de sécurité et une combinaison ignifugée;

5° en tant que pilote, posséder un permis de conduire valable et, lors des reconnaissances prévues à l'article 6, § 2., ne pas avoir fait l'objet d'une décision du retrait immédiat du permis de conduire telle que prévue à l'article 55 de la loi relative à la police de la circulation routière.

6° la véhicule automobile de compétition est couvert par un certificat de visite valable en application de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, et satisfait aux prescriptions du pouvoir sportif national ou des fédérations sportives.

CHAPITRE VI. — *La commission de sécurité*

Art. 17. § 1^{er}. Une commission pour la sécurité des épreuves ou compétitions sportives de véhicules automobiles, ci-après dénommée « la commission », est créée auprès du Service Public Fédéral Intérieur.

La présidence et le secrétariat de la commission incombent à la Direction Générale Centre de Crise. Les frais de fonctionnement, en ce compris la rétribution d'experts consultés ou engagés, sont inscrits au budget de ce service.

Verder is de commissie samengesteld uit :

- een vertegenwoordiger van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken;
- een vertegenwoordiger van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;
- een vertegenwoordiger van de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten;
- een vertegenwoordiger van de Federale Politie;
- een vertegenwoordiger van de Vaste Commissie van de Lokale Politie;
- een vertegenwoordiger van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid;

Zijn ook leden, met raadgevende stem, een vertegenwoordiger van de nationale sportinstantie en een vertegenwoordiger van elk van de sportbonden.

Elk gewest wordt uitgenodigd een vertegenwoordiger in de commissie aan te duiden.

Voor wat betreft het uitbrengen van adviezen over een bepaalde wedstrijd of competitie, zal de commissie uitgebreid worden met de betrokken gouverneur of zijn vertegenwoordiger, met de betrokken arrondissementscommissaris, met een vertegenwoordiger van de betrokken lokale politiediensten alsook, om zijn mening te horen, de organisator van de wedstrijd of competitie.

Voor wat betreft de inspecties voorzien in artikel 18, § 1, zal de commissie uitgebreid worden door de betrokken gouverneur of zijn vertegenwoordiger en de betrokken arrondissementscommissaris.

§ 2. De commissie maakt een reglement van interne orde op dat ter goedkeuring voorgelegd wordt aan de Minister tot wiens bevoegdheid de wegveiligheid behoort en aan de Minister van Binnenlandse Zaken.

Art. 18. § 1. De commissie is belast met :

1° het verstrekken van adviezen aan de Minister van Binnenlandse Zaken en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de wegveiligheid behoort betreffende de toepassing van de geldende regelgeving inzake de organisatie van sportwedstrijden of sportcompetities in de zin van dit besluit;

2° het verstrekken van adviezen over de gemotiveerde beslissingen voorzien in artikel 7;

3° het verstrekken van adviezen over het vormings- en bijscholingsprogramma van de veiligheidschefs, de baancommissarissen en de stewards;

4° de uitvoering van inspecties ter plaatse, voor en tijdens de wedstrijd of competitie. Deze inspecties worden verricht door de arrondissementscommissarissen, leden van de commissie, elk voor zijn ambtsgebied. Het voorzitterschap van de commissie kan deelnemen aan deze inspecties en er andere leden van de commissie naar afvaardigen.

§ 2. De commissie kan ter vervulling van haar opdrachten beroep doen op elke persoon, openbare overheid of dienst of elke private instelling waarvan zij de medewerking noodzakelijk acht.

La commission est en outre composée de :

- un représentant de Service public fédéral Intérieur;
- un représentant de Service public fédéral Mobilité et Transports;
- un représentant de l'Union des Villes et Communes belges;
- un représentant de la Police fédérale;
- un représentant de la Commission permanente de la Police locale;
- un représentant de l'Institut belge pour la Sécurité routière;

Sont également membres, avec voix consultative, un représentant de l'instance sportive nationale et un représentant de chaque fédération sportive.

Chaque région est priée de désigner un représentant dans la commission.

Pour ce qui concerne les avis à émettre sur une épreuve ou compétition déterminée, la commission sera élargie au gouverneur concerné ou son représentant, au commissaire d'arrondissement concerné, à un représentant des services de police locale concernés ainsi que, à titre consultatif, à l'organisateur de l'épreuve ou de la compétition.

Pour ce qui concerne les inspections prévues à l'article 18, § 1^{er}, la commission sera élargie au gouverneur concerné ou son représentant et au commissaire d'arrondissement concerné.

§ 2. La commission élabore un règlement d'ordre intérieur qui est soumis à l'approbation du Ministre ayant en charge la sécurité routière et du Ministre de l'Intérieur.

Art. 18. § 1. La commission est chargée de :

1° la formulation d'avis au Ministre de l'Intérieur et au Ministre ayant en charge la sécurité routière, concernant l'application de la réglementation en vigueur en matière d'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives au sens du présent arrêté;

2° la formulation d'avis sur les décisions motivées visées à l'article 7;

3° la formulation d'avis sur le programme de formation et de recyclage des chefs de sécurité, des commissaires de route et des stewards;

4° l'exécution d'inspections sur place, avant et pendant l'épreuve ou la compétition. Ces inspections sont effectuées par les commissaires d'arrondissement, membres de la commission, chacun pour son ressort. La présidence de la commission peut assister à ces inspections et y déléguer d'autres membres de la commission

§ 2. Pour l'accomplissement de ses missions, la commission peut faire appel à toute personne, autorité publique, service ou autre institution privée dont elle estime la collaboration indispensable.