

MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN

[S - C - 97/00935]

15 DECEMBER 1997. — Omzendbrief OOP 25 ter begeleiding 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

Aan Mevrouw en de Heren Provinciegouverneurs,

Ter kennisgeving aan de Heren Arrondissementscommissarissen en de Dames en Heren Burgemeesters,

1. Doel van de omzendbrief.

Het doel van deze omzendbrief bestaat erin de bepalingen opgenomen in 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 (B.S., 05 december 1997, blz. 32518 t/m 32524), uit te leggen en te preciseren.

Voorafgaand aan dit koninklijk besluit maakte de organisatie van autorally's en van gelijkgestelde wedstrijden, gedurende de jaren 1996 en 1997, voorwerp uit van de omzendbrieven OOP 20 van 29 februari 1996 (B.S., 06 april 1996, blz. 8233 t/m 8253) en OOP 20bis van 6 maart 1997 (B.S., 16 mei 1997, blz. 12191 t/m 12200).

Naast de evidente noodzaak van een voldoende ruim overleg, was de omzendbrief OOP 20 noodzakelijk geworden als antwoord op enkele zware ongevallen met slachtoffers teneinde de overheden, de organisatoren en de sportbonden op te roepen tot een verhoogde waakzaamheid en passende maatregelen. Belangrijk was dus om, na het rally-fenomeen in kaart te hebben gebracht, richtlijnen te verspreiden teneinde, in de mate van het mogelijke, andere incidenten of vermijdbare ongevallen te voorkomen.

De omzendbrief OOP 20bis bevestigde voor 1997 de richtlijnen uitgedrukt in de omzendbrief OOP 20.

Het is inderdaad opportuun gebleken de toepassing van de omzendbrief OOP 20, zowel wat de haalbaarheid als wat het reëel belang van de daarin uitgevaardigde maatregelen betreft, over een voldoende lange periode te evalueren. Dit heeft toegelaten een zeker aantal punten, opmerkingen en voorstellen te verzamelen, om de gepastheid, op het moment van de uiteindelijke uitwerking van het reglementair kader, zoals aangekondigd in de preambule van de omzendbrief OOP 20, te beoordelen.

Rekening houdend met het niet-dwingend karakter van de geciteerde omzendbrieven, bleek de voorziene uitwerking van een reglementering noodzakelijk te zijn in de optiek voor het vastleggen van definitieve regels op het gebied van de veiligheid, en dit in uitwerking van artikel 9 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.

Het laatste lid van dit artikel geeft aan de Koning een dubbele bevoegdheid :

- Hij stelt de voorwaarden vast waaraan bepaalde wedstrijden of competities moeten voldoen;
- Hij stelt de voorwaarden vast waaraan het verlenen van het verlof moet voldoen.

Het is dit reglementair kader dat het voorwerp uitmaakt van bovenvermeld koninklijk besluit van 28 november 1997. Het beoogt het opleggen van een voldoende veiligheidsniveau en bepaalt daarom minimale normen waarvan de naleving voortaan een voorwaarde is voor het recht tot het organiseren van of het deelnemen aan sportwedstrijden of -competities voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatsvinden.

2. Inwerkingtreding van het koninklijk besluit.

Onder voorbehoud van artikel 19, is het koninklijk besluit in werking getreden de tiende dag na publicatie in het *Belgisch Staatsblad*, dit is op 15 december 1997.

Artikel 19 preciseert dat voor wedstrijden of competities die geprogrammeerd zijn binnen de periode van drie maanden na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit, het huidige besluit niet van toepassing is, dit is voor de wedstrijden of competities tot en met 15 maart 1998. Dit betekent dat voor die wedstrijden de omzendbrieven OOP 20 en OOP 20bis van toepassing blijven. Eens die periode voorbij zijn de omzendbrieven OOP 20 en OOP 20bis opgeheven.

3. Toepassingsgebied.

De bepalingen opgenomen in het koninklijk besluit zijn gericht op snelheidswedstrijden of -competities voor auto's. Dit betekent in eerste orde de rally's en de gelijkgestelde wedstrijden als rallysprint en klimwedstrijden.

MINISTÈRE DE L'INTERIEUR

[S - C - 97/00935]

15 DECEMBRE 1997. — Circulaire OOP 25 accompagnant 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

A Madame et Messieurs les Gouverneurs de Province,

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

1. Objet de la circulaire.

L'objet de cette circulaire consiste à expliquer et à préciser les dispositions contenues dans 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 (M.B., 05 décembre 1997, p. 32518 jusqu'à 32524 incluse).

Préalablement à cet arrêté royal, l'organisation des rallyes automobiles et épreuves assimilées avait fait l'objet, durant les années 1996 et 1997, des circulaires OOP 20 du 29 février 1996 (M.B., 06 avril 1996, p. 8233 jusqu'à 8253 incluse) et OOP 20bis du 6 mars 1997 (M.B., 16 mai 1997, p. 12191 jusqu'à 12200 incluse).

La circulaire OOP 20 s'était imposée, avec l'évidente nécessité d'une concertation assez large, comme la réponse la plus rapide qui pouvait être donnée aux fins d'appeler les autorités, les organisateurs et les fédérations sportives à faire preuve d'une vigilance accrue et des mesures appropriées, en considération des accidents graves survenus avec victimes. Il importait donc, après avoir inventorié le phénomène des rallyes, de diffuser des directives susceptibles de prévenir, dans la mesure du possible, d'autres incidents ou accidents évitables.

La circulaire OOP 20bis confirmait pour 1997 les directives énoncées dans la circulaire OOP 20.

Il était en effet opportun d'évaluer sur une période suffisamment longue l'application de la circulaire OOP 20, tant au plan de la faisabilité que de l'intérêt réel des mesures y énoncées, ce qui a permis de rassembler un certain nombre de points, remarques et suggestions dont il s'agissait d'apprécier la pertinence au moment de l'élaboration finale du cadre réglementaire, tel que prévu en préambule de la circulaire OOP 20.

Compte tenu du caractère non coercitif des circulaires précitées, l'élaboration prévue d'une réglementation s'avérait indispensable dans le but de décréter des règles définitives en matière de sécurité et ce, en exécution de l'article 9 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

Le dernier alinéa de cet article donne au Roi une double compétence :

- Il détermine les conditions auxquelles doivent être subordonnées certaines épreuves ou compétitions;
- Il détermine les conditions auxquelles doit satisfaire la délivrance de l'autorisation.

C'est ce cadre réglementaire qui fait ainsi l'objet de l'arrêté royal du 28 novembre 1997 susmentionné. Il vise à imposer à l'ensemble du dispositif mis en place un niveau suffisant de sécurité et arrête à cet effet des normes minimales dont le respect conditionne dorénavant le droit d'organiser ou de participer à des compétitions ou épreuves sportives automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique.

2. Entrée en vigueur de l'arrêté royal.

Sous réserve de l'article 19, l'arrêté royal est entré en vigueur le dixième jour après sa publication au *Moniteur belge*, c.à.d. le 15 décembre 1997.

L'article 19 précise que pour les épreuves ou compétitions programmées dans la période de trois mois suivant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal, le présent arrêté n'est pas appliqué ceci pour les épreuves et compétitions jusqu'au 15 mars 1998 inclus. Cela signifie donc que pour ces épreuves, les circulaires OOP 20 et OOP 20bis restent d'application. Une fois cette période écoulée, les circulaires OOP 20 et OOP 20bis sont abrogées.

3. Champ d'application.

Les dispositions contenues dans l'arrêté royal visent les épreuves ou compétitions de vitesse pour véhicules automobiles. Cela signifie en premier lieu les rallyes et les épreuves assimilées comme le rallye-sprint et la course de côte.

Vallen dus niet onder het toepassingsgebied van het koninklijk besluit, wat niet belet dat de organisatoren en de overheden er zich op kunnen inspireren :

- de behendigheidswedstrijden of -competities;
- de regelmatigheidswedstrijden of -competities, zoals bv. de « Historische Regelmatigheidsrally's » die als dusdanig erkend zijn door de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen v.z.w., of door de nationale sportinstantie of de sportbonden, of bv. de oriëntatieritten of de ritten voor kaartlezen;
- de wedstrijden of -competities waarbij geen gebruik gemaakt wordt van auto's, zoals bv. de kartingwedstrijden of -competities;

- de activiteiten zonder enig wedstrijdaspect of waarvan de rituitslagen geen weerslag hebben op de eindrangschikking, zoals bv. de toeristische rally's.

Voor zover deze activiteiten op de voor het gewone verkeer toegankelijke openbare wegen plaatsvinden, gebeurt dit met eerbiediging van de van toepassing zijnde verkeersregels.

Bij twijfel over het toepassingsgebied kan de burgemeester steeds het advies vragen van de Minister van Binnenlandse Zaken, die toepassing kan maken van artikel 18, § 1, 1° van het besluit.

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

4. Ontvankelijkheid van de aanvraag.

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. Zijn niet ontvankelijk de vergunningsaanvragen die niet binnen die termijn ingediend zijn. » Dit artikel impliceert dat elke aanvraag tot vergunning voor een door dit koninklijk besluit beoogde sportwedstrijd die drie maanden vóór de organisatie van die wedstrijd niet ingediend is, automatisch verworpen moet worden.

5. Vergunning.

5.1. Voorafgaand en schriftelijk verlof.

Volgend uit artikel 9 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer zijn sportwedstrijden of sportcompetities die geheel of ten dele op de openbare weg plaatshebben, verboden, behoudens een voorafgaand en schriftelijk verlof 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 sportcompetities die geen snelheidswedstrijden bevatten. Met betrekking tot de snelheidswedstrijden voor auto's zijn voor het afleveren van dat verlof in artikel 3 van het besluit een aantal voorwaarden opgenomen waaraan minstens voldaan moet worden.

Dit belet de burgemeester echter niet strengere en bijkomende voorwaarden op te leggen om een optimaal veiligheidskader te creëren. Het opleggen van een publieksvrije 10-meter-zone rond het parcours is hier een voorbeeld van, hoewel de inrichting ervan in de praktijk niet altijd en overal realiseerbaar is.

5.2. Vermelding op de jaarkalender.

Wanneer de wedstrijd of competitie op de jaarkalender van één of meerdere sportbonden vermeld is, dient de organisator, overeenkomstig het gestelde in artikel 5, lid 2 van het besluit, bij zijn aanvraag tot vergunning het bewijs hiervan te 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 officiële jaarkalenders uitgaande van de sportbonden, te weten de « Nationale Sportkommissie », de « Vlaamse Auto-Sportfederatie » en « l'Association sportive automobile francophone », waarin slechts die wedstrijden of competities opgenomen worden die voldoen aan de veiligheidsvoorschriften van die sportbonden.

Anderzijds betekent het feit van de niet-vermelding op de jaarkalender niet dat de aanvraag tot vergunning in geen enkel geval in overweging kan genomen worden. Het impliceert wel een bijkomende evaluatie vanwege de burgemeester, die ter ondersteuning van zijn evaluatie het advies kan vragen van de Minister van Binnenlandse Zaken, die toepassing kan maken van artikel 18, § 1, 1° van het besluit.

5.3. Beoordeling van de betrouwbaarheid en de verantwoordelijkheid van de organisator.

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;
- 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 a.s.b.l., 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, 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 en vigueur y sont respectés.

En cas de doute concernant l'application, le bourgmestre peut toujours demander l'avis du Ministre de l'Intérieur, qui peut appliquer l'article 18 § 1^{er}, 1° de l'arrêté.

Les circuits situés en totalité ou en partie sur la voie publique, visés par l'alinéa 2 de l'article 1^{er} sont les circuits de Chimay, Geronster, Mettet et Spa-Francorchamps.

4. Recevabilité de la demande.

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. Sont irrecevables les demandes d'autorisation qui ne sont pas introduites dans ce délai ». Cet article implique donc que toute demande d'autorisation pour une épreuve automobile visée par le présent arrêté royal qui n'est pas introduite trois mois avant l'organisation de ladite épreuve doit automatiquement être rejetée.

5. Autorisation.

5.1. Autorisation préalable et écrite.

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 telles épreuves est donc bien l'exception et l'interdiction la règle générale, également pour les épreuves ou les compétitions ne comprenant pas d'épreuves de vitesse. Concernant les compétitions de vitesse pour véhicules automobiles, la délivrance de cette autorisation est assujettie à un certain nombre de conditions reprises à l'article 3 de l'arrêté, auxquelles il doit être à tout le moins satisfait.

Ceci n'empêche cependant pas le bourgmestre d'imposer des conditions plus sévères et complémentaires pour obtenir un dispositif de sécurité optimal. L'imposition d'une zone de sécurité de 10 mètres, sans public, de part et d'autre du parcours en est un exemple, tout en considérant que la constitution d'une telle zone n'est cependant pas toujours réalisable en pratique, ni partout.

5.2. 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 », 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.

D'autre part, le fait de ne pas voir mentionner une épreuve ou une compétition sur un calendrier annuel officiel ne signifie 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^{er}, 1° de l'arrêté.

5.3. Appréciation de la fiabilité et du sens des responsabilités de l'organisateur.

Hetgeen in het voorgaande punt gesteld is, moet gezien worden als een aanbeveling, en dit in tegenstelling tot hetgeen opgenomen is onder de laatste voorwaarde van artikel 3 waar de burgemeester verplicht is na te gaan of de organisator betrouwbaar is. Hierbij moet met name nagegaan worden of de organisator zich in het verleden niet schuldig gemaakt heeft aan piraatwedstrijden, aan het ernstig verwaarlozen van de opgelegde veiligheidsmaatregelen, aan het niet-respecteren tijdens vorige edities van de bepalingen van de vergunning en, in het algemeen, aan het ontlopen van zijn verantwoordelijkheden.

Een ander element dat in aanmerking genomen dient te worden bij het nagaan van de betrouwbaarheid van de organisator is het feit of de organisator in het voorgaande jaar de bijdrage betaald heeft ten belope van 10 % op het bedrag van de premie van de bijzondere aansprakelijkheidsverzekering, af te sluiten door de organisatoren van sportwedstrijden en sportcompetities voor motorvoertuigen die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben. Het is aan de organisator het bewijs van deze betaling te leveren (zie ook punt 13 hierna).

Indien de burgemeester vaststelt dat deze elementen zich in het verleden voorgedaan hebben, kan dit een grond tot het weigeren van het afleveren van het verlof.

6. Advies van de wegbeheerders.

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 klasseringsproeven 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. Indien het advies van die provinciale en gewestelijke wegbeheerders nog niet in het aanvraagdossier voorkomt, ondanks een vraag tot advies geformuleerd door de organisator binnen een redelijke termijn, komt het de gemeentelijke overheid toe deze vraag tot advies van de beheerders van die wegen uitdrukkelijk te herhalen.

Het spreekt vanzelf dat de vergunningsaanvraag aan de burgemeester de adviesaanvraag impliceert voor wat betreft het gebruik van de gemeentewegen en dat de vergunning van de burgemeester de toelating bevat om van die gemeentewegen gebruik te mogen maken.

7. Afbakening van de voor het publiek verboden zones.

Volgens artikel 8 van het besluit moeten de voor het publiek verboden zones vastgelegd worden in een politiereglement. In alinea 2 van dit artikel is daarbij bepaald dat gebruik gemaakt moet worden van verkeersborden C 19, 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 verbodsbord een zonale geldigheid gegeven worden. Zie voor meer informatie de bijlage 1 aan deze omzendbrief.

8. Wedstrijdomkadering.

Het omkaderingspersoneel van de koers, zoals voorzien in artikel 13 van het koninklijk besluit - koersdirecteur, algemeen veiligheidsverantwoordelijke, de verantwoordelijken en veiligheidschefs van elke klasseringsproef, baancommissarissen en stewards - heeft geen enkele politiebevoegdheid en mogen derhalve geen dwangmiddelen gebruiken. In geval van ongeval moet het samenwerken met de hulpdiensten. De verantwoordelijken en de veiligheidschefs, de baancommissarissen en de stewards moeten de nodige instructies krijgen om hun respectievelijke opdracht correct uit te voeren.

Het geheel van deze personen zal door de organisator correct gebriefd worden vóór het gebeuren. Bij die gelegenheid moeten zij alle nuttige informatie krijgen met het oog op de correcte uitvoering van hun functie.

Diegenen die een direct contact hebben met het publiek, moeten op een snelle en ondubbelzinnige wijze geïdentificeerd kunnen worden.

Het wordt aanbevolen dat de stewards en baancommissarissen zich in voldoende mate kunnen uitdrukken in de taal die gebruikt wordt in de gemeenten waar ze ingezet worden.

9. Publiek.

In toepassing van artikel 14 van het besluit zal, vóór de wedstrijd, bijzondere aandacht besteed worden aan de informatie van de plaatselijke bevolking, en meer nog, van de bewoners, teneinde ze vertrouwd te maken met en te sensibiliseren voor een grotere veiligstelling van het gebeuren.

De organisator, in samenspraak met de gemeentelijke overheid, moet informatie verspreiden ter attentie van de plaatselijke bevolking en het verwachte publiek, waarbij een aantal punten betreffende hun eigen veiligheid beoogd worden :

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

- gewestelijk verkeersplan : omleidingen, alternatieve routes;

Ce qui est repris au point précédent doit être considéré comme une recommandation, et ceci au contraire de ce qui est repris sous la dernière condition de l'article 3 pour laquelle le bourgmestre est tenu de vérifier si l'organisateur est fiable. Cette vérification porte notamment sur le fait que l'organisateur ne s'est pas, par le passé, rendu coupable d'épreuves pirates, de négligences graves face aux mesures de sécurité imposées, de non respect des dispositions de l'autorisation lors des précédentes éditions et, de manière générale, de déni de ses responsabilités.

Un autre élément à prendre en considération lors de l'examen de la fiabilité de l'organisateur est le fait que l'organisateur se soit acquitté l'année précédente de la contribution à concurrence de 10 % du montant de la prime de l'assurance de la responsabilité civile particulière à conclure par les organisateurs d'épreuves et de compétitions sportives pour véhicules automobiles, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique. C'est à l'organisateur qu'il appartient d'apporter la preuve de ce paiement (cf. aussi le point 13 ci-dessous).

Dans le cas où le bourgmestre constate que ces éléments ont effectivement existé par le passé, ce fait peut constituer un motif de refus de la délivrance de l'autorisation.

6. Avis des gestionnaires des voiries.

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. Dans le cas où l'avis de ces gestionnaires de voiries provinciales et régionales n'est pas encore repris dans le dossier de demande d'autorisation, malgré une demande d'avis formulée en temps utile par l'organisateur, il revient à l'autorité communale de rappeler expressément la demande d'avis aux gestionnaires desdites voiries.

Il va de soi que la demande d'autorisation au bourgmestre implique la demande d'avis en ce qui concerne l'usage des routes communales et que l'autorisation du bourgmestre implique son accord pour pouvoir utiliser ces routes communales.

7. Démarcation des zones interdites au public.

Suivant l'article 8 de l'arrêté, les zones interdites au public doivent être déterminées dans un règlement de police. Il est précisé dans l'alinéa 2 de cet article que, dans ce cas, il doit être fait usage du signal routier C 19, 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 royal, une validité zonale peut être conférée à ce signal d'interdiction. Pour plus d'informations cf. annexe 1 de cette circulaire.

8. Encadrement de la compétition.

Le personnel d'encadrement de la course tel que prévu à l'article 13 de l'arrêté royal - directeur de course, responsable général de la sécurité, les responsables et chefs de sécurité de chaque épreuve de classement, commissaires de course et stewards - n'a aucune compétence de police et ne peut donc utiliser de moyens de contrainte. Il doit coopérer avec les services de secours en cas d'accident. Les responsables et chefs de sécurité, les commissaires de route et les stewards doivent recevoir les instructions nécessaires afin d'assurer correctement leurs missions respectives.

Tous ces intervenants seront correctement briefés par l'organisateur avant l'événement. Ils devront à cette occasion recevoir toutes les informations nécessaires à l'exercice correct de leur fonction.

Ceux qui ont un contact direct avec le public doivent pouvoir être identifiés de manière rapide et univoque.

Il est recommandé que les stewards et les commissaires de route puissent s'exprimer de manière satisfaisante dans la langue parlée dans les communes où ils sont engagés.

9. Public.

En application de l'article 14 de l'arrêté, préalablement à la compétition, une attention particulière sera portée à l'information de la population locale et, plus encore, de la population riveraine, afin de les associer et de les sensibiliser à une plus grande sécurisation de l'événement.

L'organisateur, en concertation avec l'autorité communale, est tenu de diffuser une information à l'adresse de la population locale et du public attendu, visant un certain nombre de points relatifs à leur propre sécurité :

- contraintes liées aux reconnaissances et aux compétitions proprement dites (accessibilité des habitations, des secours, mesures temporaires de régulation de la circulation);

- plan régional de circulation : déviations, délestages;

- beheer van de parkeerzones;
- herhaling van de veiligheidsraadgevingen op de verbindingswegen;
- aanbrengen en inventaris van de voor het publiek verboden zones en hun signalisatie;
- ...

Hogervermelde informatie zal verspreid worden aan de hand van de meest geschikte middelen : lokale en nationale radio's, krantjes, affichering,...

De belangrijkste voorzichtigheidsraadgevingen zullen gedrukt worden op de keerzijde van de toegangsbiljetten en zullen geregeld aangeplakt worden langsheen het parcours.

Anderzijds zal de organisator bij elke wedstrijd drie voertuigen inzetten die met een luidspreker zijn uitgerust : twee voertuigen die het volledige parcours aandoen, vóór de deelnemers aan de competitie, waarbij duidelijk het begin van de wedstrijd wordt aangegeven en de laatste raadgevingen worden herhaald, en een derde voertuig dat eveneens over het volledige parcours rijdt en dat duidelijk het einde van de wedstrijd aangeeft van een gegeven klassementsproef.

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

10. Alcohol.

In aansluiting met artikel 9, eerste lid van het besluit wordt aanbevolen het alcoholverbruik in de onmiddellijke omgeving van het parcours te verbieden.

11. Evaluatie.

De overheid die de coördinatie heeft georganiseerd zoals voorzien in artikel 4 van het koninklijk besluit, zorgt ook voor de evaluatie a posteriori. Deze heeft zowel betrekking op eventuele incidenten, op de werking van het veiligheidsplan als op het effectief karakter van de getroffen veiligheidsvoorzieningen.

Op het einde van elk seizoen dienen de provinciegouverneurs een syntheseverslag op te stellen en vóór 15 december over te maken aan de Minister van Binnenlandse Zaken en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de wegveiligheid behoort. Dit verslag dient een globaal overzicht van het voorbije seizoen weer te geven.

Voor wat het seizoen 1997 betreft, dient het rapport voor het einde van de maand januari 1998 aan de Minister van Binnenlandse Zaken en aan de Staatssecretaris voor Veiligheid overgemaakt te worden.

12. Incidentenverslag.

Van de incidenten dient een gedetailleerd verslag opgemaakt te worden ter attentie van de Minister van Binnenlandse Zaken, van de Minister tot wiens bevoegdheid de wegveiligheid behoort en van de gouverneur van de betrokken provincie. Dit verslag, opgemaakt door de burgemeester, dient minstens volgende informatie te bevatten over het incident of de incidenten :

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

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 het gevolg zijn van de wedstrijd of de competitie.

13. Bijdrage van de organisator.

Artikel 236 van de wet houdende sociale bepalingen, zoals reeds aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers in zitting van 11 december 1997⁽¹⁾ voorziet dat een bijdrage ten belope van 10 % wordt geheven op het bedrag van de premie van de bijzondere aansprakelijkheidsverzekering, af te sluiten door de organisatoren van sportwedstrijden of sportcompetities voor motorvoertuigen die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben. Deze bijdrage, ten laste van de organisatoren, wordt door dezen gestort op een rekening van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Deze bijdrage dient tot financiering van de werking van de Veiligheidscommissie zoals bedoeld in Hoofdstuk VI van het besluit.

(1) Zie stukken 1184/1 e.v. - 96/97 van de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers van de gewone zitting 1997-1998.

- gestion des zones de parking;
- rappel des conseils de sécurité sur les parcours de liaison;
- mise en place et inventaire des zones interdites au public, et leur signalisation;
- ...

La diffusion des informations ci-dessus se fera par les moyens les plus appropriés : radios locales et nationales, petits journaux, affichage,...

Les conseils de prudence essentiels seront imprimés au verso des titres d'accès et feront l'objet d'affichages réguliers le long du parcours.

Par ailleurs, l'organisateur veillera à disposer, à l'occasion de chaque compétition, de trois véhicules munis d'un système de haut-parleur : deux véhicules empruntant l'intégralité du parcours, préalablement aux compétiteurs, indiquant clairement le début de l'épreuve et rappelant les derniers conseils de prudence, et un troisième véhicule, empruntant également l'intégralité du parcours, et indiquant clairement la fin de la compétition d'une épreuve de classement donnée.

Les organisateurs veilleront à ce que la réclame ou la publicité soit formulée de manière à ne pas générer de comportement agressif ou irresponsable et encourage au contraire à la prudence.

10. Alcool.

Référant à l'article 9, premier alinéa de l'arrêté il est recommandé d'interdire la consommation d'alcool dans les environs immédiats du parcours.

11. Evaluation.

L'autorité qui a organisé la coordination telle que prévue à l'article 4 de l'arrêté royal veillera également à l'évaluation a posteriori. Celle-ci porte aussi bien sur les incidents éventuels, sur le fonctionnement du plan de sécurité que sur le caractère effectif des mesures de sécurité prises.

A la fin de chaque saison, les gouverneurs de province doivent rédiger un rapport de synthèse et le transmettre, avant le 15 décembre, au Ministre de l'Intérieur et au Ministre ayant la sécurité routière dans ses attributions. Ce rapport doit présenter une évaluation globale de la saison révolue.

Pour ce qui concerne la saison 1997, ce rapport doit être transmis au Ministre de l'Intérieur et au Secrétaire d'Etat à la Sécurité avant la fin du mois de janvier 1998.

12. Rapport d'incident.

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, et transmis dans le meilleur délai, mentionne au moins les informations suivantes concernant le ou les incidents :

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

Le bourgmestre est prié de prendre en considération les incidents associés de manière directe à l'épreuve de vitesse, mais également les incidents survenus en marge de cette organisation et qui sont la conséquence de l'épreuve ou la compétition.

13. Contribution de l'organisateur.

L'article 236 de la loi portant des dispositions sociales, tel qu'adopté par la Chambre des représentants en sa séance du 11 décembre 1997⁽¹⁾, prévoit qu'une contribution à concurrence de 10 % du montant de la prime de l'assurance de la responsabilité civile particulière à conclure par les organisateurs d'épreuves et de compétitions sportives pour véhicules automobiles, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, est perçue. Cette contribution, à charge des organisateurs, doit être versée sur un compte du Ministère de l'Intérieur. Cette contribution sert au financement du fonctionnement de la Commission de Sécurité, telle que prévue au Chapitre VI de l'arrêté.

(1) Cf. documents 1184/1 et suivants - 96/97 de la Chambre belge des représentants en séance ordinaire 1997-1998.

Deze wet voorziet eveneens dat het voorafgaand en schriftelijk verlof van de burgemeesters van de gemeenten op wiens grondgebied de sportwedstrijden of sportcompetities worden georganiseerd moet melding maken van deze bijdrageplicht.

De bijdrageplicht treedt, in tegenstelling tot het koninklijk besluit, in werking vanaf 1 januari 1998 en is dus verplicht voor alle wedstrijden of competities die vanaf dat ogenblik een verlof bekomen van de burgemeester(s).

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

Hoogachtend,

De Minister van Binnenlandse Zaken,
J. VANDE LANOTTE
De Staatssecretaris voor Veiligheid,
J. PEETERS

Cette loi prévoit aussi que l'autorisation préalable et écrite des bourgmestres des communes sur le territoire desquelles ces épreuves ou compétitions sont organisées doit faire mention de cette contribution obligatoire.

L'obligation de cotisation, contrairement à l'arrêté royal, est d'application à partir du 1^{er} janvier 1998 et est donc obligatoire pour toute épreuve ou compétition qui, à partir de cette date, a reçu l'autorisation du (des) bourgmestre(s).

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.

Veillez agréer, Madame, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre considération distinguée.

Le Ministre de l'Intérieur,
J. VANDE LANOTTE
Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,
J. PEETERS

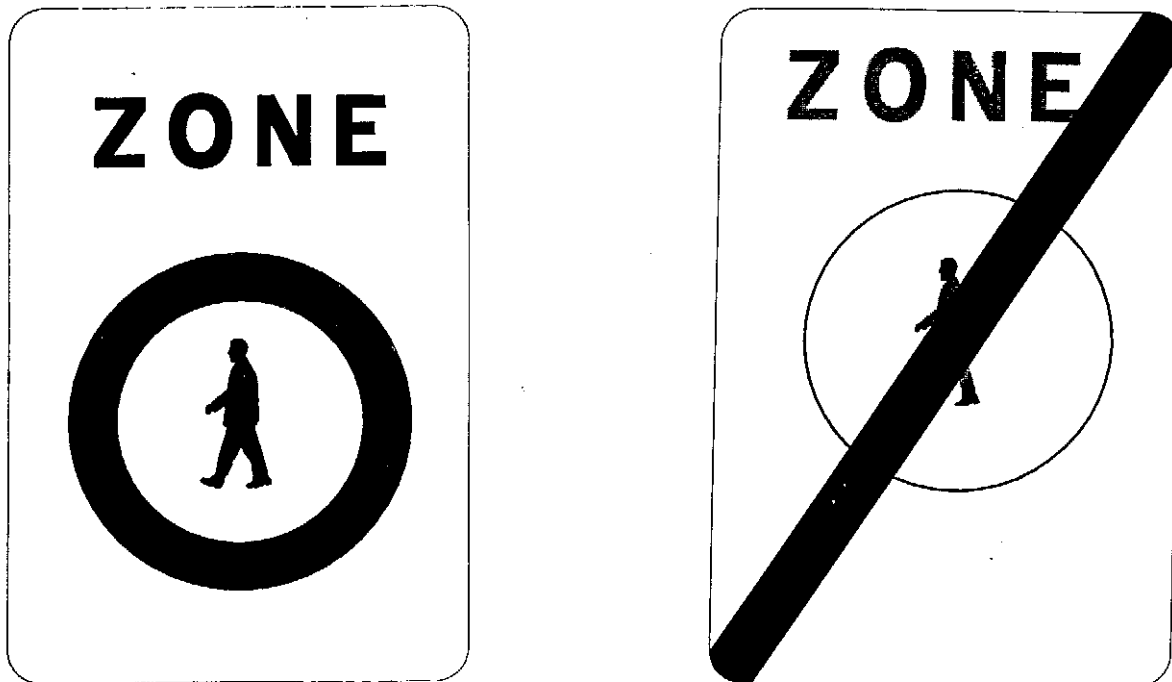
Bijlage 1

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 C 19 gebruikt;
- zijn deze tekens van het lichtweerkaatsend type;
- moet het teken C 19 een minimum diameter hebben van :
 - 0,60 m in de bebouwde kom;
 - 0,70 m op de wegen met minder dan vier rijstroken;
 - 0,90 m op de autosnelwegen, de autowegen en de wegen met minstens vier rijstroken.

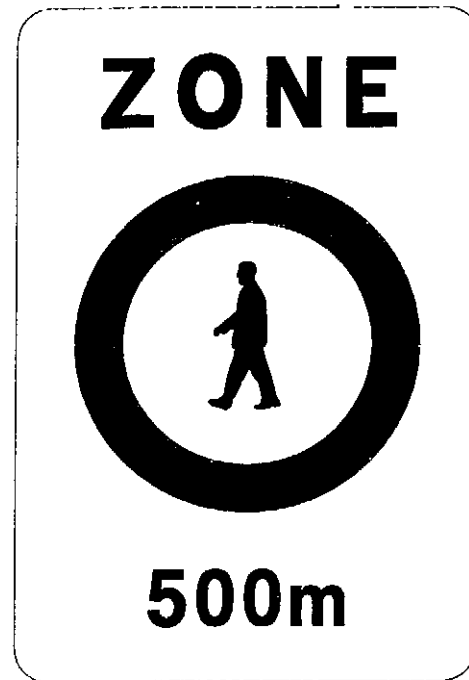
Nochtans kan de diameter van het teken worden herleid tot 0,40 m in functie van de plaatselijke omstandigheden,

— 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 C 19 in dat geval zal worden aangebracht op een bord met witte achtergrond dat de vermelding ZONE bedraagt.

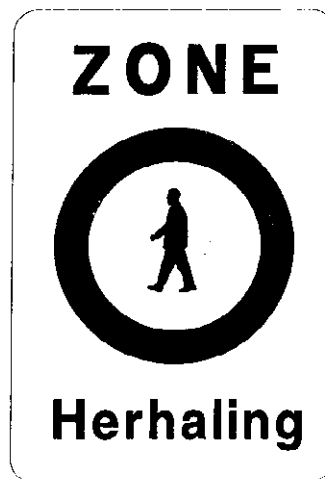


In dit geval zijn de minimumafmetingen van het bord 0,60 m × 0,90 m; zij kunnen worden herleid tot 0,40 m × 0,60 m in functie van de plaatselijke omstandigheden;

— 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 (C 19 met de vermelding "herhaling").



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

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 minimumhoogte van 1,20 m 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 belangrijker schadegevallen.

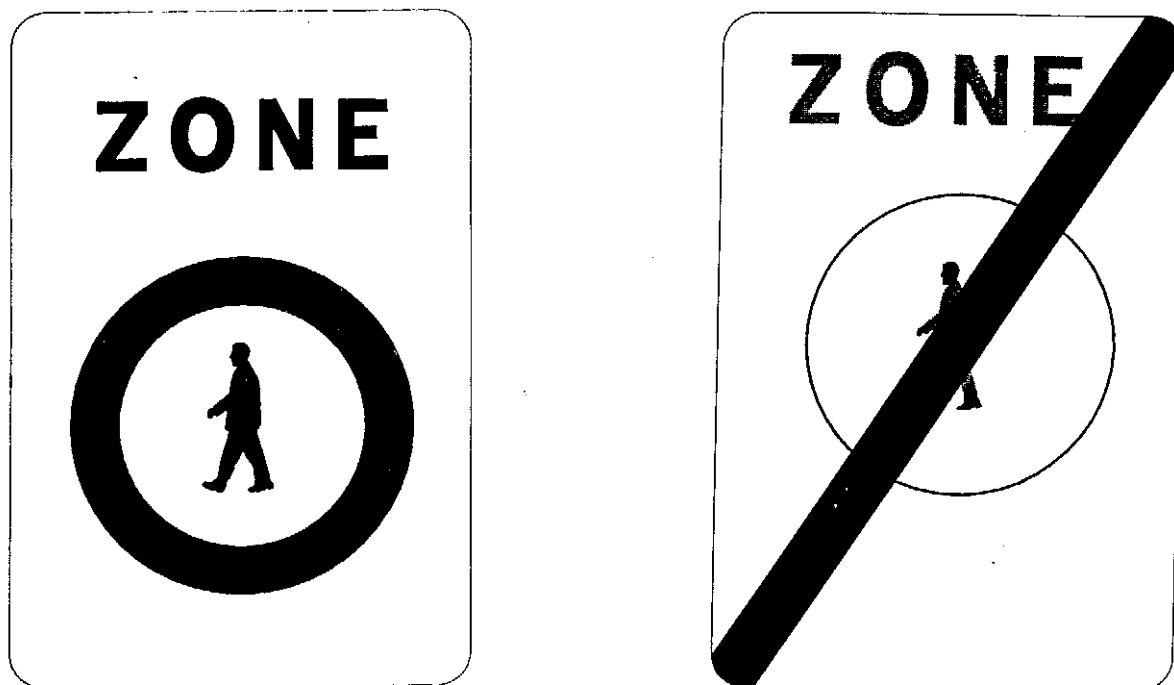
Annexe 1

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 C 19;
- ces signaux sont du type réfléchissant;
- le signal C 19 doit avoir pour diamètre minimal :
 - 0,60 m en agglomération;
 - 0,70 m sur les routes comportant moins de quatre bandes de circulation;
 - 0,90 m sur les autoroutes, les routes pour automobiles et les routes comportant au moins quatre bandes de circulation.

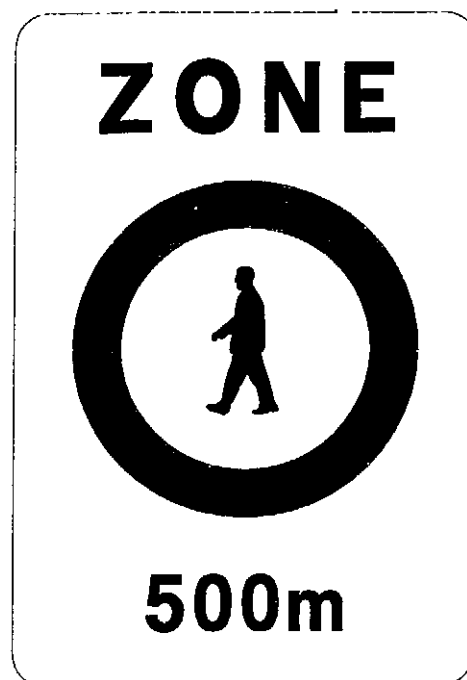
Toutefois, le diamètre du signal peut être réduit à 0,40 m compte tenu des circonstances locales;

— 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 C 19 étant dans ce cas inscrit dans un panneau à fond blanc portant la mention ZONE.

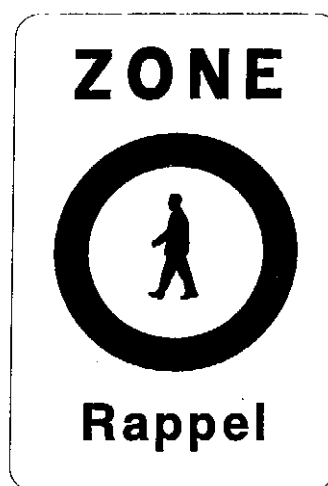


Dans ce cas, les dimensions minimales du signal sont de 0,60 m × 0,90 m; elles peuvent être réduites à 0,40 m × 0,60 m compte tenu de circonstances locales;

— 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 (C 19 avec la mention "rappel").



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

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

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.