

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

17 juillet 2006

PROJET DE LOI
relatif à la sécurité
d'exploitation ferroviaire**SOMMAIRE**

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	5
3. Avant-projet	32
4. Avis du Conseil d'État	56
5. Projet de loi	67

LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE
80 DE LA CONSTITUTION.

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

17 juli 2006

WETSONTWERP
betreffende de exploitatieveiligheid
van de spoorwegen**INHOUD**

1. Samenvatting	3
2. Memorie van toelichting	5
3. Voorontwerp	32
4. Advies van de Raad van State	56
5. Wetsontwerp	67

DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 80 VAN DE GRONDWET.

Le Gouvernement a déposé ce projet de loi le 17 juillet 2006.

Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 20 juillet 2006.

De Regering heeft dit wetsontwerp op 17 juli 2006 ingediend.

De «goedkeuring tot drukken» werd op 20 juli 2006 door de Kamer ontvangen.

<i>cdH</i>	: <i>Centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	: <i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	: <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	: <i>Front National</i>
<i>MR</i>	: <i>Mouvement Réformateur</i>
<i>N-VA</i>	: <i>Nieuw - Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	: <i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	: <i>Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.</i>
<i>Vlaams Belang</i>	: <i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	: <i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

*Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

*Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be*

RÉSUMÉ

Le projet de loi a pour objectif principal de fixer un cadre de dispositions applicables pour la sécurité ferroviaire, transposant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. Seuls les aspects relatifs à la sécurité repris dans cette directive sont transposés par le projet de loi relatif à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Etant donné que la directive devait être transposée en droit belge pour le 30 avril 2006, l'urgence est demandée au Parlement sur la base de l'article 80 de la Constitution.

Le projet de loi prévoit la mise en place de:

- une autorité de sécurité nationale, indépendante des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure,*
- un organisme d'enquête permanent, indépendant de toute entreprise ferroviaire ou gestionnaire d'infrastructure ou de toute autre partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec ses tâches,*
- un centre de formation des conducteurs et du personnel de bord.*

Tous ceux qui exploitent le système ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, sont rendus par le projet de loi entièrement responsables de la sécurité de leur propre partie du système.

SAMENVATTING

Het wetsontwerp legt de bepalingen vast die van toepassing zijn op de spoorwegveiligheid. Het betreft de omzetting van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004, inzake de veiligheid van de spoorwegen in de Gemeenschap en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad inzake de vergunningen aan spoorwegondernemingen. Daarnaast betreft het ook richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering. Enkel de aspecten inzake veiligheid die in deze richtlijn worden opgenomen, worden door het wetsontwerp, betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, omgezet.

Aangezien deze richtlijn voor 30 april 2006 in Belgisch recht moest worden omgezet, wordt de spoedbehandeling aan het Parlement gevraagd op basis van artikel 80 van de Grondwet.

Het wetsontwerp voorziet de oprichting van:

- een nationale veiligheidsinstantie die onafhankelijk is van de spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder,*
- een permanent onderzoeksorgaan dat onafhankelijk is van elke spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder of van elke andere partij waarvan de belangen in conflict zouden kunnen zijn met zijn taken,*
- een opleidingcentrum voor de bestuurders en het boordpersoneel.*

Door het wetsontwerp wordt iedereen die het spoorwegsysteem exploiteert, namelijk de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, volledig verantwoordelijk voor de veiligheid van hun deel van het systeem.

Ils doivent ainsi instaurer un système de gestion de la sécurité garantissant la maîtrise de tous les risques créés par leurs activités, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Le projet de loi permet la cohérence des divers systèmes de gestion de la sécurité entre eux grâce à une procédure de coordination.

Ce système de gestion de la sécurité constitue la base de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et du certificat de sécurité des entreprises ferroviaires par lesquels l'autorité de sécurité les reconnaît aptes à exercer leurs activités en toute sécurité.

Eu égard à l'ouverture du marché du ferroviaire et à la nécessité du maintien d'un haut niveau de sécurité, un organisme sera désigné afin de fournir sur une base non-discriminatoire la formation nécessaire aux conducteurs et au personnel de bord de toute entreprise ferroviaire souhaitant circuler sur le réseau ferroviaire belge, ainsi que du gestionnaire d'infrastructure.

Le projet de loi impose de mener une enquête du point de vue de la sécurité sur tout accident grave ou tout accident et incident qui pourrait constituer un important précurseur d'accidents graves. L'objectif d'une telle enquête est d'éviter les nouveaux accidents et non pas de déterminer les responsabilités. Pour cette raison, l'enquête est séparée de l'enquête judiciaire.

Zo moeten ze een veiligheidsbeheerssysteem uitwerken dat het beheer van alle, door hun activiteiten veroorzaakte, risico's beheert, waaronder het leveren van materiaal, het onderhoud en het beroep doen op contractanten. Het wetsontwerp beoogt de coherentie tussen de verschillende veiligheidsbeheerssystemen door middel van een coördinatieprocedure.

Dat veiligheidsbeheerssysteem vormt de basis voor de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en het veiligheidsattest van de spoorwegondernemingen, waarbij de veiligheidsinstantie nagaat of beiden hun activiteiten op een veilige manier uitvoeren.

Gelet op het open stellen van de spoormarkt en de noodzaak aan het behoud van een hoog veiligheidsniveau wordt een organisme aangeduid, die op een niet discriminerende basis de nodige opleidingen voor de bestuurders en het boordpersoneel van de infrastructuurbeheerder en van elke spoorwegonderneming, die op het Belgische spoorwegnet wenst te rijden, voorziet.

Het wetsontwerp legt een veiligheidsonderzoek op bij elk zwaar ongeval en elk ongeval of incident dat een belangrijk voorteken van zware ongevallen zou kunnen zijn. Dit onderzoek beoogt het vermijden van verdere ongevallen en niet het vastleggen van de verantwoordelijkheden. Daarom wordt dit onderzoek losgekoppeld van het gerechtelijke onderzoek.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objectif principal de fixer un cadre de dispositions applicables pour la sécurité ferroviaire, transposant la directive relative à la sécurité contenue dans le deuxième paquet ferroviaire.

Il s'agit plus précisément de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

La directive 91/440/CEE et les directives 95/18/CE et 95/19/CE, dans un premier temps, le premier paquet ferroviaire (directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE), ensuite, ont constitué les étapes initiales de la réglementation visant à adapter les chemins de fer européens aux exigences du marché et à accroître leur efficacité.

Les dispositions relatives à la sécurité ferroviaire prévues par ces textes se sont révélées insuffisantes. En conséquence, l'harmonisation du contenu des règles de sécurité, la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, les enquêtes sur les accidents, la création d'une autorité de sécurité et la définition des tâches et du rôle des principaux acteurs, constituent le principal objectif du deuxième paquet ferroviaire.

La libéralisation progressive des chemins de fer a entraîné la restructuration de l'opérateur historique belge initialement verticalement intégré, en trois entités : la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel, ayant chacune la personnalité juridique. D'autres opérateurs sont également autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire. Cette situation implique la nécessité d'externaliser toute une série de missions effectuées antérieurement au sein même de l'opérateur historique unitaire, et de mettre en place des mécanismes de contrôle. Ce processus a été engagé par le premier paquet ferroviaire, qui a imposé l'adoption des réglementations ferroviaires de sécurité par les autorités des Etats membres et la création d'un Organisme de contrôle, appelé à réguler le marché ferroviaire. Le contrôle et l'application des normes et règles de sécurité pouvaient encore être confiées à des entreprises ferroviaires si la neutralité et la non-discri-

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dit wetsontwerp heeft als hoofddoel de vaststelling van een kader van bepalingen die van toepassing zijn op de spoorwegveiligheid, door het omzetten van de richtlijn betreffende de veiligheid vervat in het tweede spoorwegpakket.

Het gaat meer bepaald om richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004, betreffende de veiligheid van de spoorwegen in de Gemeenschap en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, alsook richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering.

De richtlijn 91/440/EEG en de richtlijnen 95/18/EG en 95/19/EG, in eerste instantie, en vervolgens het eerste spoorwegpakket (richtlijnen 2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG), vormden de eerste fasen van de reglementering die beoogt de Europese spoorwegen aan te passen aan de eisen van de markt en hun doeltreffendheid te verhogen.

De bepalingen in deze teksten m.b.t. de spoorwegveiligheid bleken niet te volstaan. De harmonisering van de inhoud van de veiligheidsvoorschriften, de certificering inzake veiligheid van de spoorwegondernemingen, het onderzoek naar ongevallen, de oprichting van een veiligheidsinstantie en de definitie van de taken en de rol van de belangrijkste actoren, vormen bijgevolg het hoofddoel van het tweede spoorwegpakket.

De geleidelijke liberalisering van de spoorwegen leidde tot de herstructurering van de Belgische historische operator die in oorsprong een verticale geïntegreerde structuur bezat, in drie entiteiten: de N.M.B.S.-Holding, de N.M.B.S. en Infrabel, elk met een eigen rechtspersoonlijkheid. Andere operatoren zijn eveneens gemachtigd om gebruik te maken van het spoorweganet. Deze situatie houdt de noodzaak in om een hele reeks taken die voorheen binnen de historische unitaire operator zelf uitgevoerd werden, te veruitwendigen en om controlemechanismen uit te bouwen. Dit proces werd ingezet met het eerste spoorwegpakket dat de overheden van de Lidstaten oplegde om spoorwegreglementeringen inzake veiligheid in te voeren en een controleorgaan voor de regulering van de spoorwegmarkt op te richten. De controle op en de toepassing van de veiligheidsnormen en -voorschriften konden nog

mination étaient garanties dans l'exercice de ces fonctions. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pouvait être amené à certifier le personnel et le matériel aptes à rouler sur le réseau ferroviaire belge. Le deuxième paquet ferroviaire exige davantage d'indépendance dans le contrôle et l'application des règles de sécurité. La Belgique avait, dès la transposition du premier paquet ferroviaire, confié au pouvoir exécutif la tâche d'élaborer les normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Quant au contrôle de la bonne application de ces règles, il était confié tant à l'administration qu'au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Ce processus d'externalisation des missions relatives à la sécurité des chemins de fer nécessite aujourd'hui la création de nouvelles structures intégrées dans l'Administration et fonctionnellement indépendantes les unes des autres. En outre, l'augmentation du nombre d'opérateurs commande une définition plus précise des responsabilités respectives et des tâches que chaque entité doit accomplir.

La directive 2004/49/CE.

Cette directive a pour objet d'assurer le développement et l'amélioration de la sécurité ferroviaire ainsi que l'amélioration de l'accès au marché, par une harmonisation de la structure réglementaire dans l'Union européenne par la définition des responsabilités des différents acteurs, par la mise au point d'objectifs de sécurité communs et de méthodes de sécurité communes en vue d'harmoniser davantage les réglementations nationales, par l'établissement obligatoire dans chaque État membre d'une autorité de sécurité et d'un organisme chargé des enquêtes sur les incidents et les accidents, ainsi que par la définition de principes communs par la gestion, les réglementations et le contrôle de la sécurité ferroviaire.

La directive affine également le système de certification de la sécurité antérieurement mis en place. Les certificats de sécurité délivrés aux entreprises ferroviaires seront composés dorénavant de deux parties, dont une est automatiquement reconnue dans tous les États membres de l'Union européenne. La directive impose en outre que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire soit à présent agréé afin de garantir qu'il répond, lui aussi, aux exigences de sécurité.

toevertrouwd worden aan spoorwegondernemingen, op voorwaarde dat de neutraliteit en de niet-discriminatie gewaarborgd waren bij de uitoefening van deze functies. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan het personeel en het materieel, geschikt om op het Belgische spoorwegnet te rijden certificeren. Het tweede spoorwegpakket vereist meer onafhankelijkheid bij de controle op en de toepassing van de veiligheidsvoorschriften. België had, vanaf de omzetting van het eerste spoorwegpakket, aan de uitvoerende macht de taak toevertrouwd om de technische normen en voorschriften betreffende de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan uit te werken. De controle op de juiste toepassing van deze voorschriften was daarentegen zowel aan het bestuur als aan de spoorweginfrastructuurbeheerder toevertrouwd.

Dit proces ter veruitwendiging van opdrachten betreffende de veiligheid van de spoorwegen vereist heden de oprichting van nieuwe in het Bestuur geïntegreerde structuren die functioneel van elkaar onafhankelijk zijn. Bovendien vereist het toegenomen aantal operatoren een meer nauwkeuriger omschrijving van de respectievelijke verantwoordelijkheden en taken die elke entiteit moet vervullen.

Richtlijn 2004/49/EG.

Deze richtlijn heeft als doel in te staan voor de ontwikkeling en de verbetering van de spoorwegveiligheid, alsook voor de verbetering van de toegang tot de markt, door een harmonisering van de regelgevende structuur in de Europese Unie door de afbakening van de verantwoordelijkheid van de verschillende actoren, door de invoer van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en gemeenschappelijke veiligheidsmethoden om de nationale reglementeringen meer op elkaar af te stemmen, door de verplichte oprichting in elke lidstaat van een veiligheidsinstantie en een organisme dat instaat voor het onderzoek naar incidenten en ongevallen, en door de definitie van de gemeenschappelijke beginselen voor het beheer, de reglementeringen en het toezicht over de spoorwegveiligheid.

De richtlijn verfijnt tevens het systeem van de veiligheidscertificering dat eerder ingevoerd was. De veiligheidscertificaten die uitgereikt worden aan de spoorwegondernemingen bestaan voortaan uit twee stukken, waarvan één deel automatisch erkend is in alle Lidstaten van de Europese Unie. De richtlijn legt bovendien op dat de spoorweginfrastructuurbeheerder nu erkend is als waarborg dat ook hij beantwoordt aan de veiligheidsvereisten.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires sont chacun rendus entièrement responsables de la sécurité de l'exploitation de leur partie du système ferroviaire, en établissant leur propre système de gestion de la sécurité et en coopérant à la mise en œuvre de la maîtrise des risques. Cette responsabilité immédiate en matière de sécurité doit cependant être clairement distincte de la tâche de l'autorité de sécurité consistant notamment à fournir un cadre réglementaire et à surveiller le respect de cette réglementation par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires.

Le rapport entre les dispositions de la directive et les dispositions du projet de loi est établi dans deux tableaux de concordance joints à cet exposé.

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen worden volledig, elk voor hun gedeelte, verantwoordelijk gesteld voor de veiligheid van de uitbating van het spoorwegsysteem, doordat zij een eigen beheersysteem van de veiligheid moeten uitwerken en doordat zij moet meewerken aan de beheersing van de risico's. Deze onmiddellijke verantwoordelijkheid inzake veiligheid dient evenwel duidelijk verschillend te zijn van de opdracht van de veiligheidsinstantie die met name erin bestaat een regelgevend kader te scheppen en erop te waken dat die reglementering door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen nageleefd wordt.

Het verband tussen de bepalingen van de richtlijn en de bepalingen van het ontwerp van wet wordt aangegeven in twee concordantietabellen die bij deze memorie zijn gevoegd.

COMMENTAIRES PAR ARTICLE

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaires.

TITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 2

Cet article n'appelle pas de commentaires.

CHAPITRE PREMIER

Champ d'application

Art. 3

Cette disposition contient l'objectif de la loi. La présente loi a pour objet de régler l'ensemble des prescriptions relatives à la mise en place, à la gestion et au contrôle de la sécurité d'exploitation proprement dite (définition des règles de sécurité, mise en œuvre et contrôle de leur application et de leur bien-fondé).

Art. 4

Cet article détermine le champ d'application personnel de la loi.

CHAPITRE II

Définitions

Art. 5

Les définitions sont celles figurant dans l'ensemble des directives précitées ainsi que celles relatives aux notions introduites par ces directives et qui sont nécessaires à une compréhension correcte des dispositions de la loi.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat, section de législation.

COMMENTAAR PER ARTIKEL

Artikel 1

Dit artikel vereist geen commentaar.

TITEL I

Algemene bepalingen

Art. 2

Dit artikel vereist geen commentaar.

HOOFDSTUK I

Toepassingsgebied

Art. 3

Deze bepaling bevat de doelstelling van de wet. Deze wet regelt het geheel van de voorschriften met betrekking tot de uitwerking, het beheer en de controle van de eigenlijke exploitatieveiligheid (bepaling van de veiligheidsvoorschriften, hun invoering en toezicht op de toepassing en de gegrondheid ervan).

Art. 4

Dit artikel bepaalt het eigenlijke toepassingsgebied van de wet.

HOOFDSTUK II

Definities

Art. 5

De definities zijn die van alle voornoemde richtlijnen, alsook van begrippen die afgeleid zijn uit deze richtlijnen, en die noodzakelijk zijn voor een goed begrip van de bepalingen van de wet.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

TITRE II

La sécurité ferroviaire

CHAPITRE PREMIER

Règles nationales de sécurité

Art. 6

Comme indiqué dans les définitions, les règles nationales de sécurité sont toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, imposées sur le réseau belge, applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à plus d'une entreprise ferroviaire. Cette disposition pose le principe de l'habilitation donnée au Roi d'adopter le cadre réglementaire national de sécurité ainsi que les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification. Le Roi ou toute autre entité qu'il désigne, détermine également les normes de sécurité régissant les sous-systèmes et leur mise en service, ainsi que les exigences y applicables. Ces règles complètent les règles issues de la transposition de la directive 2004/50/CE modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, qui ne vise à régir que l'interopérabilité en toute sécurité des systèmes ferroviaires. Ces règles concernent la sécurité et doivent à ce titre être notifiées à la Commission européenne. Elles peuvent également concerner d'autres domaines, tels que le respect de l'environnement, par exemple. Le Roi adopte également les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents, que ceux-ci soient ou non visés aux articles 44 et 45.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat, section de législation.

Sur la base des normes adoptées par le Roi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est invité à élaborer les règles de sécurité d'utilisation de son infrastructure. Afin de garantir la cohérence de l'ensemble des règles de sécurité ainsi que la conformité des règles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec le cadre réglementaire établi par le Roi, il appartient aux pouvoirs publics d'encadrer, le cas échéant, l'adoption

TITEL II

De spoorwegveiligheid

HOOFDSTUK I

Nationale veiligheidsvoorschriften

Art. 6

Zoals aangegeven in de definities zijn de nationale veiligheidsvoorschriften alle voorschriften die eisen in verband met de spoorwegveiligheid bevatten, en die op het Belgische net verplicht van toepassing zijn voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en voor meer dan één spoorwegonderneming. Deze bepaling gaat uit van het principe dat de Koning gemachtigd is om het nationale regelgevende kader inzake veiligheid vast te stellen evenals de eisen betreffende de veiligheidsbeersystemen en de certificatie. De Koning, of elk andere door Hem aangewezen entiteit, legt ook de veiligheidsnormen vast die bepalend zijn voor de subsystemen en hun indienststelling, alsook de erop van toepassing zijnde. Deze regels vullen de regels aan die voortkomen uit de omzetting van richtlijn 2004/50/EG tot wijziging van richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van richtlijn 2001/16/EG van het Europese Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem, en die enkel ertoe leiden dat de veiligheid in het kader van de interoperabiliteit van de spoorwegsysteem verzekerd is. Deze regels hebben betrekking op de veiligheid en moeten daarom aan de Europese Commissie worden betekend. Ze kunnen ook betrekking hebben op de andere gebieden, zoals bijvoorbeeld de eerbiediging van het leefmilieu. De Koning legt ook de regels vast met betrekking tot het onderzoek van ongevallen en incidenten, ongeacht of deze al dan niet bedoeld zijn in de artikelen 44 en 45.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

Op basis van de normen die zijn vastgesteld door de Koning, dient de spoorweginfrastructuurbeheerder de veiligheidsvoorschriften voor het gebruik van zijn infrastructuur uit te werken. Teneinde de coherentie van alle veiligheidsvoorschriften, evenals de conformiteit van de voorschriften van de spoorweginfrastructuurbeheerder met het regelgevend kader dat door de Koning is ingesteld, te garanderen, heeft de overheid tot taak om, in

de ces règles. Ces règles ne font pas partie du système de gestion de sécurité propre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il ne s'agit pas de règles relatives au fonctionnement de ce dernier mais de règles relatives au fonctionnement des entreprises ferroviaires qui circulent sur l'infrastructure qu'il gère.

Cet article prévoit en outre que toutes les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doivent établir leurs règles internes de sécurité, qui seront reprises dans les systèmes de gestion de la sécurité et sur la base desquels les certificats et agréments de sécurité peuvent être délivrés. Ces dernières règles ne constituent pas des règles nationales de sécurité, dans la mesure où elles ne s'appliquent qu'à l'entreprise qui les a édictées. Elles ne doivent par conséquent ni être notifiées à la Commission européenne, ni faire l'objet d'une publication particulière.

Toutes les règles visées dans cet article sont rassemblées aujourd'hui sous l'appellation du « Règlement général pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire », qui fait l'objet d'un inventaire publié annuellement. La Belgique est donc déjà dotée d'une réglementation détaillée en matière de sécurité ferroviaire. Les dispositions de ce règlement seront remplacées au fur et à mesure de l'adoption par l'une ou l'autre entité des règles nationales de sécurité. Ce processus est un travail de longue haleine qui est en cours. Il est nécessaire afin de bien établir une distinction entre les règles générales et les règles propres au terrain et à l'exploitation journalière.

Un arrêté royal précisera les modalités de publication des règles nationales de sécurité.

Art. 7

Cette disposition règle le cas où il existe déjà des objectifs de sécurité communs mais que l'Etat belge souhaite garantir un niveau plus élevé de sécurité sur son réseau ferroviaire ou lorsque ces règles sont susceptibles d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires. Ce cas requiert la consultation des parties intéressées. Le projet de règle fait également l'objet d'un examen de la Commission européenne afin d'éviter une discrimination arbitraire entre les États membres ou une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci.

voorkomend geval, de goedkeuring van deze voorschriften te begeleiden. Deze regels maken geen deel uit van het eigen veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder. Het gaat hier niet om regels met betrekking tot de werking van laatstgenoemde maar om regels met betrekking tot de werking van de spoorwegondernemingen die rijden op de door hem beheerde infrastructuur.

Dit artikel voorziet bovendien dat alle spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder hun eigen interne veiligheidsvoorschriften vastleggen. Zij zullen opgenomen worden in de veiligheidsbeheersystemen, op basis waarvan de veiligheidsattesten en –vergunningen uitgereikt kunnen worden. Deze laatste voorschriften vormen geen nationale veiligheidsvoorschriften, in die mate dat ze enkel van toepassing zijn op de onderneming die ze uitgevaardigd heeft. Zij moeten derhalve niet kenbaar gemaakt worden aan de Europese Commissie, noch het voorwerp uitmaken van een bijzondere publicatie.

Alle voorschriften die in dit artikel behandeld worden, zijn momenteel gegroepeerd onder de naam «Algemeen Reglement voor het Gebruik van de Spoorweginfrastructuur», dat het voorwerp uitmaakt van een jaarlijks gepubliceerde inventaris. België beschikt dus reeds over een gedetailleerde reglementering op het vlak van de spoorwegveiligheid. De bepalingen van dit reglement zullen vervangen worden naarmate een of andere entiteit de nationale veiligheidsvoorschriften aanneemt. Dit proces is een werk van lange duur dat momenteel aan de gang is. Het is noodzakelijk om een duidelijk onderscheid te maken tussen de algemene voorschriften en de voorschriften die eigen zijn aan het terrein en de dagelijkse exploitatie

Een koninklijk besluit zal de wijze van publicatie van de nationale veiligheidsvoorschriften nauwkeuriger uitwerken.

Art. 7

Deze bepaling zorgt voor een regeling ingeval er reeds gemeenschappelijke veiligheidsdoelen bestaan, maar de Belgische Staat een hoger veiligheidsniveau wenst te verzekeren op haar spoorwegnet of ingeval deze voorschriften mogelijk invloed hebben op de activiteiten van spoorwegondernemingen. Dit geval vereist de raadpleging van de betrokken partijen. Het ontwerp van voorschrift maakt tevens het voorwerp uit van een onderzoek van de Europese Commissie om een willekeurige discriminatie tussen de Lidstaten of een verholde beperking van de spoorwegvervoeroperaties tussen hen te vermijden.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat, section de législation.

Art. 8

Cette disposition permet au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'adopter des mesures d'urgence temporaires, qui seront soit directement stoppées, soit prolongées dans leurs effets par une décision de l'autorité de sécurité. Parallèlement aux fonctions essentielles, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est responsable de la sécurité de son réseau ferroviaire. En contre-partie, il possède le pouvoir d'adopter des mesures d'urgence à prendre en cas de danger pour la sécurité. Il détient, grâce à son personnel, la compétence très spécifique et la connaissance approfondie de l'infrastructure ferroviaire nécessaire pour pouvoir apprécier valablement les dispositions prises ou devant être prises pour pouvoir utiliser l'infrastructure ferroviaire en toute sécurité.

Cette disposition ne s'applique pas dans les cas où, suite à un accident ou un incident, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tire la conclusion selon laquelle la réglementation qu'il édicte sur la base de l'article 6 § 3 devrait être modifiée. L'arrêté royal qui déterminera la procédure d'avis conforme de l'autorité de sécurité pourrait prévoir une procédure accélérée dans ce cas.

Art. 9

Cet article permet aux règles nationales de sécurité de progressivement se rapprocher d'objectifs de sécurité communs et de méthodes de sécurité communes.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

Art. 8

Deze bepaling stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder in staat om tijdelijke noodmaatregelen te treffen, die ofwel meteen stopgezet worden ofwel verlengd worden door een beslissing van de veiligheidsinstantie. Parallel met de essentiële taken is de spoorweginfrastructuurbeheerder verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn spoorwegnet. Daartegenover heeft hij de bevoegdheid om noodmaatregelen te nemen ingeval de veiligheid in gevaar is. Dankzij zijn personeel beschikt hij over de zeer specifieke bekwaamheid en de grondige kennis van de spoorweginfrastructuur die nodig zijn om op de juiste wijze te oordelen over aangenomen of aan te nemen bepalingen met betrekking tot het veilig gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Deze bepaling is niet van toepassing in gevallen waarin, naar aanleiding van een ongeval of een incident, de spoorweginfrastructuurbeheerder de conclusie trekt dat de reglementering die hij op basis van artikel 6, § 3, uitvaardigt zou moeten worden gewijzigd. Het koninklijk besluit dat de conforme adviesprocedure van de veiligheidsinstantie zal bepalen zou een versnelde procedure in dit geval kunnen voorzien.

Art. 9

Door dit artikel kunnen de nationale veiligheidsvoorschriften geleidelijk in overeenstemming gebracht worden met de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.

CHAPITRE II

Autorité de sécurité

Section première

La désignation

Art. 10

Cette disposition habilite le Roi à désigner et organiser le service qui, placé au sein de l'administration, aura la compétence et l'autorité voulues pour exercer les missions confiées à l'autorité de sécurité. Si ce service peut s'inscrire dans la structure administrative de l'État, en l'occurrence le Service public fédéral Mobilité et Transports, il doit, dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, être indépendant des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat, section de législation.

Art. 11

Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui lui sont dévolues par les dispositions de la présente loi, l'autorité de sécurité doit pouvoir bénéficier immédiatement d'un personnel qualifié et expérimenté dans les diverses spécificités ferroviaires. Le mécanisme prévu est celui du transfert de personnel de la S.N.C.B.-Holding.

Section II

Les missions et les pouvoirs

Art. 12

Cet article définit les missions de l'autorité de sécurité. Celle-ci est notamment responsable de vérifier que toute entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire respectent les règles de sécurité.

HOOFDSTUK II

Veiligheidsinstantie

Afdeling I

Aanwijzing

Art. 10

Deze bepaling machtigt de Koning tot de aanstelling en de organisatie van de dienst die zich binnen het bestuur bevindt en over de bevoegdheid en gezag beschikt voor de passende invulling van de taken, toevertrouwd aan de veiligheidsinstantie. Indien deze dienst deel uitmaakt van de administratieve structuur van de Staat, in dit geval de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, moet ze in haar organisatie, juridische structuur en beslissingen onafhankelijk zijn van de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerders, de aanvragers van een certificatie en de aanbestedende diensten.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

Art. 11

Om de taken, verantwoordelijkheden en verplichtingen die haar ten deel vallen door de bepalingen van deze wet op zich te nemen, moet de veiligheidsinstantie meteen kunnen beschikken over personeel dat gekwalificeerd is en ervaring heeft in de verschillende spoorwegsificaties. Het mechanisme dat hiervoor voorzien is, is dat van de overdracht van personeel van de N.M.B.S.-Holding.

Afdeling II

Opdrachten en bevoegdheden

Art. 12

Dit artikel bepaalt de taken van de veiligheidsinstantie. Zij is met name verantwoordelijk om te verifiëren of elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder de veiligheidsvoorschriften nakomen.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat, section de législation. Ainsi, l'autorité de sécurité ne compte plus parmi ses missions légales celle d'établir les règles de sécurité visées à l'article 6, §§ 1^{er} et 2, missions qui pourraient toujours être confiées par le Roi à cette autorité relevant de son administration, en vertu de l'article 107 de la Constitution.

Sa compétence s'étend également à la mise en service de nouveaux matériels ou éléments de l'infrastructure, ainsi qu'à la mise en circulation de matériel déjà mis en service dans un autre Etat membre de la Communauté européenne.

Elle a également pour mission de délivrer, renouveler, modifier ou retirer les certificats de sécurité des entreprises ferroviaires et l'agrément de sécurité accordé au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Il convient à cet égard de souligner que cette tâche est dorénavant, et contrairement à ce que permettait le premier paquet ferroviaire, exclusivement dévolue à l'autorité de sécurité. Par conséquent, la mission de service public qui avait été confiée à Infrabel par la loi du 21 mars 1991, portant réformes de certaines entreprises publiques économiques, en matière de certification de l'aptitude du matériel roulant et du personnel, lui est retirée. Il s'agit en effet de compétences confiées à l'autorité de sécurité et qui, par l'adoption du deuxième paquet ferroviaire, ne peuvent être sous-traitées. L'autorité de sécurité reste toutefois libre de requérir l'avis technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des entreprises ferroviaires ou de tout autre organisme, en ces matières.

Enfin, elle contrôle la tenue à jour du registre national imposée au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'infrastructure et le matériel roulant par les dispositions relatives à l'interopérabilité, ainsi que la conformité des activités du ou des organismes de formation avec les exigences établies dans leur agrément ou dans l'arrêté royal visé à l'article 37.

Art. 13

Cet article consacre des pouvoirs étendus à l'autorité de sécurité. Celle-ci peut notamment demander le retrait de sous-systèmes autorisés à être mis en service, retirer les certificats et agrément de sécurité, pro-

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving. Het is zo dat de veiligheidsinstantie niet meer als wettelijke taak heeft de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 6, §§ 1 en 2 vast te leggen; deze opdrachten zouden altijd door de Koning kunnen worden toevertrouwd aan de instantie die onder zijn administratie valt, overeenkomstig artikel 107 van de Grondwet.

Haar bevoegdheid strekt zich ook uit op de ingebruikname van nieuw materieel of delen van de infrastructuur, evenals de ingebruikname van materieel dat reeds in een andere Lidstaat van de Europese Gemeenschap in gebruik genomen is.

Daarnaast heeft ze als taak de aflevering, vernieuwing, wijziging of intrekking van de veiligheidscertificaten van de spoorwegondernemingen en de veiligheidsvergunning die is toegekend aan de spoorweginfrastructuurbeheerder.

In dat opzicht dient benadrukt te worden dat deze taak voortaan, en in tegenstelling tot wat het eerste spoorwegpakket toeliet, uitsluitend voorbehouden is aan de veiligheidsinstantie. Bijgevolg wordt de overheidsopdracht die toevertrouwd was aan Infrabel door de wet van 21 maart 1991, betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, betreffende de certificatie van de geschiktheid van het rollend materieel en het personeel, haar ontnomen. Het gaat immers om bevoegdheden die toevertrouwd worden aan de veiligheidsinstantie en die, door de goedkeuring van het tweede spoorwegpakket, niet uitbesteed mogen worden. De veiligheidsinstantie blijft evenwel vrij om het technisch advies in te winnen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen of elk ander organisme, in deze materie.

Ten slotte houdt de veiligheidsinstantie toezicht op het bijhouden van het rijksregister dat aan de spoorweginfrastructuurbeheerder is opgelegd voor de infrastructuur en het rollend materieel door de bepalingen betreffende de interoperabiliteit, alsook op de overstemming van de werkzaamheden van de instelling(en) met de vereisten van hun erkenning of van het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 37.

Art. 13

Dit artikel geeft uitgebreide bevoegdheden aan de veiligheidsinstantie. Deze kan met name de opheffing vragen van toelatingen tot de ingebruikname van subsystemen, de veiligheidscertificaten en –vergunningen

poser au Roi de retirer l'agrément du ou des organismes de formation, enjoindre aux entreprises ferroviaires ou au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de se conformer aux règles de sécurité, à leur certificat ou agrément de sécurité, aux recommandations formulées par l'organisme d'enquête ou encore aux autres dispositions de la présente loi et ses arrêtés royaux d'exécution, etc.

Art. 14

Cette disposition se borne à retranscrire en droit belge certaines dispositions de la directive. Si l'autorité de sécurité ne peut déléguer ses missions, elle peut toutefois requérir l'aide des entreprises opérationnelles sur le terrain ou s'appuyer sur l'avis de spécialistes. On pense par exemple à la possibilité de demander à la S.N.C.B.-Holding si cette dernière estime que les différents systèmes de gestion de la sécurité sont suffisamment cohérents entre eux. De même, l'autorité pourrait consulter le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire afin de vérifier que le système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire demanderesse peut être mis en œuvre pour une exploitation ferroviaire sûre en Belgique, etc.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat, section de législation.

Section III

Le rapport annuel

Art. 15

Cet article prévoit la publication d'un rapport annuel relatif aux activités de l'autorité de sécurité au cours de l'exercice précédent.

CHAPITRE III

Systèmes de gestion de la sécurité

Art. 16

Cette disposition impose au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires d'établir un système de gestion de la sécurité dans le res-

intrekken, voorstellen aan de Koning om de vergunning van de of het opleidingsorga(n)en in te trekken, de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder gelasten om zich te schikken naar de veiligheidsregels, hun veiligheidscertificaat of –vergunning, de aanbevelingen geformuleerd door het onderzoeksorgaan of nog aan andere bepalingen van de huidige wet en zijn koninklijke uitvoeringsbesluiten, enz.

Art. 14

Deze bepaling beperkt zich ertoe om bepaalde beschikkingen van de richtlijn om te zetten in Belgisch recht. Alhoewel de veiligheidsinstantie zijn bevoegdheden niet kan delegeren, kan hij toch de hulp van de ondernemingen werkzaam op het terrein vorderen of zich op het advies van deskundigen steunen. Men denkt bij voorbeeld aan de mogelijkheid om aan de N.M.B.S.-Holding te vragen of zij de verschillende veiligheidsbeheerssystemen onderling coherent genoeg vindt. De instantie zou ook de spoorweginfrastructuurbeheerder kunnen raadplegen teneinde na te gaan of het veiligheidsbeheerssysteem van een spoorwegonderneming die een aanvraag doet, een veilige spoorwegexploitatie in België verzekert, enz.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

Afdeling III

Jaarverslag

Art. 15

Dit artikel voorziet de publicatie van een jaarverslag betreffende de activiteiten van de veiligheidsinstantie in de loop van het voorgaande jaar.

HOOFDSTUK III

Veiligheidsbeheerssystemen

Art. 16

Deze bepaling verplicht de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen om een veiligheidsbeheerssysteem tot stand te brengen met in-

pect de la hiérarchie des normes imposées par la directive européenne. Ainsi tout système de gestion de la sécurité doit permettre d'atteindre au moins les OSC tout en respectant les règles nationales de sécurité, les exigences de sécurité définies dans les STI et les éléments pertinents des MSC.

Art. 17 et 18

Ces articles, ainsi que l'annexe II, précisent les exigences qui sont applicables au système de gestion de la sécurité ainsi que les éléments essentiels qui le constituent. Le système de gestion comprend notamment les règles de sécurité internes visées à l'article 6, § 4.

Il comprend également des objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité, de procédures à mettre en place pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles, de procédures et méthodes d'évaluation des risques et leur mise en œuvre, des programmes de formation initiale et permanente du personnel de sécurité, des procédures d'information, de communication et de documentation de tout ce qui a trait à la sécurité.

Il est également prévu de prendre les mesures adéquates pour signaler, examiner et analyser les accidents et incidents et prendre les mesures préventives qui s'imposent.

Des plans d'action en cas d'urgence et des dispositions prévoyant un audit interne régulier doivent aussi faire partie du système de gestion propre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à charge de chaque entreprise ferroviaire.

Afin d'assurer une cohérence entre les systèmes de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires, la S.N.C.B.-Holding sert de bureau de consultance à l'élaboration de ces systèmes et des procédures d'urgence. La S.N.C.B.-Holding possède en effet un grand savoir-faire en matière de sécurité d'exploitation. Ce savoir-faire doit être mis au service du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de toutes les entreprises ferroviaires demandant une partie A du certificat de sécurité en Belgique. Un système de gestion de la sécurité étant reconnu dans tous les Etats membres de l'Union européenne, il convient que les systèmes agréés en Belgique présentent un haut niveau de qualité, promouvant le niveau belge de sécurité à travers l'Europe.

achtneming van de hiërarchie van de door de Europese richtlijn opgelegde regels. Aldus moet elk veiligheidsbeheersysteem waarborgen dat ten minste de GVD worden bereikt mits de eerbiediging van de nationale veiligheidsregels de veiligheidseisen, omschreven in de TSI's en de relevante elementen van de GVM te bepalen.

Art. 17 en 18

Deze artikelen, evenals bijlage II, preciseren de eisen die van toepassing zijn op het veiligheidsbeheersysteem evenals de essentiële elementen waaruit het samengesteld is. Het veiligheidsbeheersysteem omvat met name interne veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 6, § 4.

Het omvat eveneens de kwalitatieve en kwantitatieve doelen die behaald moeten worden op het vlak van behoud en verbetering van de veiligheid, tot stand te brengen procedures om te voldoen aan de technische en operationele normen, procedures en methodes van risico-evaluatie en hun toepassing, de initiële en permanente opleidingsprogramma's voor het veiligheidspersoneel, procedures voor informatie, communicatie en documentatie over alles wat met veiligheid heeft te maken.

Er wordt eveneens voorzien in gepaste maatregelen om ongevallen en incidenten te melden, te onderzoeken en te analyseren en de nodige preventieve maatregelen te nemen.

Actieplannen voor noodsituaties en bepalingen met betrekking tot een regelmatige interne controle moeten ook deel uitmaken van het beheersysteem eigen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder en aan van elke spoorwegonderneming.

Teneinde een coherentie te verzekeren tussen de veiligheidsbeheerssystemen van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, treedt de N.M.B.S.-Holding op als adviesbureau voor de uitwerking van die noodsystemen en -procedures. De N.M.B.S.-Holding beschikt immers over een grote knowhow op het vlak van exploitatieveiligheid. Deze knowhow moet ten dienste gesteld worden van de spoorweginfrastructuurbeheerder en alle spoorwegondernemingen die het deel A van het veiligheids-certificaat in België aanvragen. Aangezien een veiligheidsbeheerssysteem erkend is in alle Lidstaten van de Europese Unie, is het passend dat de systemen die erkend zijn in België, een hoog kwaliteitsniveau hebben, om zo het Belgische veiligheidsniveau te bevorderen via Europa.

Le Conseil d'Etat, section de législation estime que la compétence ici dévolue à la SNCB-Holding est critiquable au regard du droit communautaire.

L'objectif de la disposition critiquée était de permettre aux acteurs ferroviaires qui doivent mettre en place un système de gestion de la sécurité dont la conformité aux exigences de la directive 2002/49/CE, précitée, conditionne l'octroi du certificat ou de l'agrément de sécurité, de recourir à l'expertise détenue par la SNCB-Holding. Cette disposition n'avait pas pour but d'entamer l'indépendance de l'autorité de sécurité qui délivre le certificat de sécurité, ni d'amoindrir la responsabilité des entreprises du secteur, qu'elles soient gestionnaires ou utilisatrices de l'infrastructure ferroviaire dans l'établissement de leur système de gestion de la sécurité. Le recours à la SNCB-Holding n'a pas pour but de se substituer à l'autorité de sécurité qui devra examiner la conformité du système de gestion de la sécurité à la réglementation en vigueur. Le recours à la SNCB-Holding a pour objet de coordonner les différents systèmes et procédures d'urgence entre eux. Dès lors, l'entreprise destinataire de cet avis est libre de le suivre ou non, sans préjuger de l'acceptation ou du rejet par l'autorité de sécurité du système mis en place. Afin de mieux traduire la volonté du législateur et donc de répondre à la remarque du Conseil d'Etat, le texte de l'article 18 a été adapté.

Art. 19

Cette disposition prévoit un rapportage annuel sur la sécurité et son contenu minimal. Le Roi est habilité, s'il échet, à déterminer les modalités et des éléments supplémentaires devant figurant dans le rapport.

Art. 20

Outre le rapportage annuel de sécurité, cet article impose aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de fournir un rapport ponctuel à l'autorité de sécurité et à l'organisme d'enquête lors de chaque accident ou incident d'exploitation ou affectant celle-ci. Le but de ce rapportage n'est nullement de déterminer les responsabilités respectives, mais bien d'obtenir une vision globale de la sécurité sur le réseau ferroviaire belge et de son maintien, ainsi que de l'implémentation des systèmes de gestion de la sécurité. Cette vision doit permettre à l'autorité de sécu-

De Raad van State, afdeling wetgeving, meent dat de bevoegdheid die hier aan de NMBS-Holding wordt toevertrouwd betwistbaar is ten opzichte van het communautaire recht.

De bedoeling van de betwiste bepaling was de rolspelers van het spoorverkeer, die een veiligheidsbeheersysteem uitwerken waarvan de conformiteit met de vereisten van bovenvermelde richtlijn 2002/49/EG een voorwaarde is voor de toekenning van het veiligheids-certificaat of –vergunning, de mogelijkheid te bieden een beroep te doen op de ervaring van de N.M.B.S.-Holding. Deze bepaling had niet de bedoeling de onafhankelijkheid af te zwakken van de veiligheidsinstantie, die het veiligheidscertificaat aflevert, noch de verantwoordelijkheid van de ondernemingen van de sector in te krimpen bij de opmaak van hun systeem van veiligheidsbeheer, die de spoorweginfrastructuur beheren of gebruiken. Het feit dat er een beroep kan gedaan worden op de N.M.B.S.-Holding betekent niet dat hierdoor de plaats wordt ingenomen van de veiligheidsinstantie die de conformiteit van het veiligheidsbeheersysteem moet toetsen aan de vigerende regelgeving. De mogelijkheid om een beroep te kunnen doen op de N.M.B.S.-Holding heeft als doel de verschillende systemen en noodprocedures te coördineren. De onderneming die het advies ontvangt is bijgevolg vrij dit al dan niet te volgen, ongeacht de goedkeuring of de weigering door de overheid van het uitgewerkte systeem. Om de intenties van de wetgever beter om te zetten en dus de opmerking van de Raad van State te beantwoorden werd de tekst van artikel 18 aangepast.

Art. 19

Deze bepaling voorziet een jaarlijkse rapportering aangaande de veiligheid en de minimale inhoud ervan. De Koning is gemachtigd om, desgevallend, de modaliteiten en bijkomende elementen die in het verslag moeten staan, vast te leggen.

Art. 20

Naast de jaarlijkse rapportering inzake veiligheid, legt dit artikel de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder de verplichting op om een bijzonder verslag af te leveren aan de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan bij elk ongeval of incident dat zich voordoet tijdens de exploitatie of erop invloed heeft. Het doel van deze rapportering is geenszins de respectievelijke verantwoordelijkheden vast te leggen, maar wel om een algemeen beeld te krijgen van de veiligheid op het Belgische spoorwegnet, zijn evolutie en van de implementatie van de veiligheidsbeheerssystemen. Dit

rité, le cas échéant, de proposer au Roi d'adopter ou de modifier des règles de sécurité ou aux entreprises ferroviaires ou au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de modifier certains comportements. L'organisme d'enquête est également informé afin de lui permettre de la même manière d'appréhender correctement la situation de sécurité de l'ensemble du réseau ferroviaire, utile à l'accomplissement de ses missions. Ces rapports concernent tant les accidents et les incidents pour lesquels l'organisme d'enquête intervient que les autres, de moindre importance.

Eu égard à la très grande expertise dont a hérité en matière de sécurité d'exploitation la S.N.C.B.-Holding, celle-ci est appelée à analyser le contenu des accidents et incidents que n'analyse pas l'organisme d'enquête et de formuler, le cas échéant, des propositions tendant à éviter à l'avenir ces avaries.

Le Conseil d'Etat, section de législation, a émis la même observation pour l'article 20 que pour l'article 18 en ce qui concerne la compétence consultative dévolue à la S.N.C.B.-Holding.

L'objectif de la disposition critiquée est de permettre à l'autorité de sécurité et à l'organisme d'enquête de bénéficier de l'expertise de la S.N.C.B.-Holding en matière de sécurité quant à leur connaissance des événements ferroviaires. L'objectif n'étant pas la détermination des responsabilités, la disposition telle que rédigée nous paraît répondre à suffisance aux craintes émises par le Conseil d'Etat.

Art. 21

Cet article contient une disposition selon laquelle le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire sont, chacun en ce qui le concerne, responsables de leur partie du système et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, sans préjudice de la responsabilité qui reste acquise à chaque fabricant, entreprise de maintenance, exploitant ou fournisseur de wagons ou de services.

Art. 22

Cette disposition met sous secret professionnel les membres du personnel de la S.N.C.B.-Holding qui sont consultés dans le cadre de l'article 18 et qui effectuent des analyses des accidents et incidents.

beeld moet de veiligheidsinstantie in staat stellen om, in voorkomend geval, de Koning voor te stellen om veiligheidsvoorschriften vast te stellen of te wijzigen of om bij de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder te vragen hun gedrag te wijzigen. Het onderzoeksorgaan wordt eveneens geïnformeerd teneinde het voor de goede uitvoering van haar taken eveneens in staat te stellen de veiligheidssituatie van het gehele spoorwernet te evalueren. Deze verslagen hebben zowel betrekking op de ongevallen en incidenten waarvoor het onderzoeksorgaan tussenbeide komt, als op de andere, minder belangrijke ongevallen.

Aangezien de N.M.B.S.-Holding een zeer grote deskundigheid geërfd heeft op het vlak van exploitatieveiligheid, wordt zij gevraagd om de ongevallen en incidenten die het onderzoeksorgaan niet analyseert te onderzoeken en om desgevallend voorstellen te formuleren, met de bedoeling om in de toekomst dergelijke gebeurtenissen te vermijden.

De Raad van State, afdeling wetgeving, heeft voor artikel 20 dezelfde opmerking uitgebracht als voor artikel 18, wat de adviesgevende bevoegdheid toevertrouwd aan de N.M.B.S.-Holding betreft.

De bedoeling van de betwiste bepaling is de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan toe te laten een beroep te kunnen doen op de ervaring van de N.M.B.S.-Holding inzake veiligheid en kennis van spoorwegevenementen. Aangezien de bedoeling ervan niet het vastleggen van verantwoordelijkheden is, lijkt de bepaling die werd opgesteld voldoende te beantwoorden aan de opmerkingen van de Raad van State.

Art. 21

Dit artikel bevat een bepaling volgens dewelke de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming allebei, ieder in hun domein, verantwoordelijk zijn voor hun deel van het systeem en de exploitatieveiligheid ervan, onverminderd de verantwoordelijkheid die eigen blijft aan elke fabrikant, onderhoudsbedrijf, exploitant of leverancier van wagons of diensten.

Art. 22

Deze bepaling plaatst de personeelsleden van de N.M.B.S.-Holding die in het kader van artikel 18 geraadpleegd worden en die accidenten- en incidentenanalyses maken onder het beroepsgeheim.

CHAPITRE IV

Agrément et certificat de sécurité de sécurité

Section première

L'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 23

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est responsable au premier chef de la sécurité de son réseau ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation.

Parallèlement à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit dorénavant obtenir un agrément de sécurité délivré par l'autorité de sécurité en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité et d'autres dispositions visant à satisfaire aux exigences de sécurité.

Art. 24

Cet article contient des dispositions sur la durée de validité de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sa mise à jour, sa révision éventuelle ou son retrait.

Art. 25

Cet article prévoit que toute information en matière d'agrément doit être communiquée à l'Agence.

Art. 26

Cette disposition habilite le Roi à fixer les modalités pratiques relatives à cette section.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat, section de législation.

HOOFDSTUK IV

Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat

Afdeling I

Veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 23

De spoorweginfrastructuurbeheerder draagt de hoofdverantwoordelijkheid voor de veiligheid van zijn spoorwegnet voor wat betreft het ontwerp, het onderhoud en de exploitatie.

Parallel met de certificatie inzake veiligheid van de spoorwegondernemingen moet de spoorweginfrastructuurbeheerder voortaan een veiligheidsvergunning krijgen die uitgereikt wordt door de veiligheidsinstantie, voor wat betreft zijn veiligheidsbeheerssysteem en andere bepalingen die tot doel hebben te voldoen aan de veiligheidseisen.

Art. 24

Dit artikel bevat de bepalingen over de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de bijwerking, de mogelijke herziening of intrekking ervan.

Art. 25

Dit artikel voorziet dat elke informatie in verband met de vergunning meegedeeld moet worden aan het Bureau.

Art. 26

Deze bepaling machtigt de Koning om de praktische modaliteiten in verband met deze afdeling vast te leggen.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

Section II

Le certificat de sécurité des entreprises ferroviaires

Art. 27 à 29

Ces articles consacrent le principe selon lequel une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire. Il précise également l'objet et le contenu de ce certificat. Celui-ci doit démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de se conformer aux règles de sécurité applicables.

La nouveauté par rapport à la réglementation actuelle consiste dans le fait que le certificat est désormais formé de deux parties.

La première partie, qui certifie que l'entreprise ferroviaire a un système de gestion de la sécurité conforme au droit communautaire européen, reçoit une validité dans tous les États membres de l'Union européenne. Quant aux règles nationales de sécurité, leur respect fait l'objet d'une certification supplémentaire propre au réseau belge.

Art. 30

Cet article précise que le certificat est valable trois ans et peut être renouvelé ainsi que les cas où des modifications le concernant peuvent intervenir.

Art. 31

La fixation des modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement ou de retrait du certificat de sécurité sont confiées au Roi par cette disposition.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat, section de législation.

Art. 32

Cet article prévoit que toute information en matière de certification doit être communiquée à l'Agence.

Afdeling II

Veiligheidscertificaat voor spoorwegondernemingen

Art. 27 tot 29

Deze artikelen bevestigen het principe volgens hetwelk een spoorwegonderneming in het bezit moet zijn van een veiligheidscertificaat om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur. Het preciseert tevens het voorwerp en de inhoud van dat certificaat. Dat attest moet aantonen dat de spoorwegonderneming zijn veiligheidsbeheerssysteem heeft opgesteld en in staat is om zich te voegen naar de toepasselijke veiligheidsvoorschriften.

De nieuwigheid in vergelijking met de huidige reglementering schuilt in het feit dat het certificaat voortaan uit twee stukken bestaat.

Het eerste deel, dat bevestigt dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheerssysteem heeft dat in overeenstemming is met het Europees gemeenschapsrecht, is in alle Lidstaten van de Europese Unie rechtsgeldig. De naleving van de nationale veiligheidsvoorschriften maakt het voorwerp uit van een bijkomende certificatie die eigen is aan het Belgisch net.

Art. 30

Dit artikel preciseert dat het certificaat drie jaar geldig is en kan vernieuwd worden, evenals de gevallen waarin wijzigingen ervan kunnen voorkomen.

Art. 31

Het vaststellen van de modaliteiten voor de aanvraag, het onderzoek, de aflevering, de vernieuwing of de intrekking van het veiligheidscertificaat worden door deze bepaling toevertrouwd aan de Koning.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

Art. 32

Dit artikel voorziet dat alle informatie in verband met de certificatie meegedeeld moet worden aan het Bureau.

Section III

La redevance liée à la détention d'un agrément et d'un certificat de sécurité

Art. 33

Cet article impose le prélèvement d'une redevance annuelle à charge des détenteurs d'un agrément ou d'un certificat de sécurité, dont le montant, les modalités de paiement et le mécanisme d'indexation sont fixées par arrêté royal.

CHAPITRE V

Accès aux services de formation

Art. 34 à 37

Il importe que les entreprises ferroviaires qui demandent un certificat de sécurité aient un accès non discriminatoire aux services de formation et de certification pour leurs conducteurs de train et personnels de bord (c'est-à-dire les agents d'accompagnement de trains de voyageurs et les agents d'escorte de trains de marchandises). Tel est l'objet du présent chapitre.

Or, traditionnellement, les sociétés de chemin de fer historiques organisent pour elles-mêmes les formations aux métiers ferroviaires, en particulier les formations des conducteurs de train.

C'est pourquoi les dispositions européennes qui entendent maintenir, voire développer, le haut degré de sécurité atteint dans le secteur ferroviaire imposent à l'État, de garantir l'accessibilité à la formation et la qualité de cette formation.

Pour disposer des garanties suffisantes, l'État doit donc pouvoir s'assurer du contenu et de l'organisation de la formation, s'assurer que les formateurs présentent les qualités techniques et pédagogiques pour garantir la bonne fin de leur mission, s'assurer de la continuité de la formation et du bon déroulement des épreuves.

La reconnaissance des aptitudes des conducteurs de train et des personnels de bord doit être matérialisée par la délivrance d'un brevet.

Afdeling III

Bijdrage verbonden aan het houderschap van een veiligheidsvergunning en een veiligheidscertificaat

Art. 33

Dit artikel legt de heffing van een jaarlijkse bijdrage op ten laste van de houders van een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat, waarvan het bedrag, de betalingsmodaliteiten en het indexeringsmechanisme vastgelegd zijn bij koninklijk besluit.

HOOFDSTUK V

Toegang tot de opleidingsfaciliteiten

Art. 34 tot 37

Het is van belang dat de spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat vragen, beschikken over een niet-discriminerende toegang tot de opleidings- en de certificeringfaciliteiten voor hun treinbestuurders en treinpersoneel (dat wil zeggen, de agenten die reizigers-treinen of goederentreinen begeleiden). Dit is het voorwerp van dit hoofdstuk.

Traditioneel echter organiseren de historische spoorwegmaatschappijen zelf de beroepsopleiding van hun personeel de spoorwegberoepen, in het bijzonder de opleiding van de treinbestuurders.

Dit verklaart waarom de Europese beschikkingen die het hoge veiligheidsniveau in de spoorwegsector willen handhaven, zelfs verder ontwikkelen, de Staat verplichten om borg te staan voor de toegankelijkheid van de opleiding en de kwaliteit van deze opleiding.

Om over voldoende garanties te beschikken, moet de Staat zich dus kunnen vergewissen van de inhoud en de organisatie van de opleiding, en dat de opleiders over de technische en pedagogische kwaliteiten beschikken om hun opdracht tot een goed einde te brengen, en moet ze zich kunnen vergewissen van de continuïteit van de opleiding en het goede verloop van de testen.

De erkenning van de bekwaamheden van de treinbestuurders en het treinpersoneel moet gematerialiseerd worden door de afgifte van een getuigschrift.

Le Roi est habilité à agréer un ou plusieurs organismes belges de formation pour ce type de personnel. Il lui appartient également de fixer la structure, l'organisation et le contenu de cette formation, ainsi que les modalités de délivrance des brevets y relatifs.

La formation offerte doit couvrir la connaissance des lignes, les règles et procédures d'exploitation, le système de signalisation et de contrôle-commande ainsi que les procédures d'urgence sur les lignes exploitées.

CHAPITRE VI

Mise en circulation de matériel roulant en usage dans un autre Etat Membre de l'Union européenne

Art. 38

Cet article habilite le Roi à adopter les règles relatives à la mise en œuvre du présent chapitre.

Art. 39

La directive 2004/49/CE, précitée, a voulu instaurer une procédure commune pour l'autorisation de mise en circulation facilitée de matériel roulant déjà utilisé par une entreprise ferroviaire sur un autre réseau ferroviaire. Tel est l'objet de cet article.

Art. 40 et 41

Ces articles décrivent les informations qui doivent être contenues dans le dossier de demande et les éventuelles vérifications nécessaires préalablement à l'autorisation de la mise en circulation sur le réseau belge. Le matériel roulant visé, a été mis en service dans un autre Etat membre de l'Union européenne, soit conformément à une STI, soit sur la base du droit national de cet Etat. Dans le premier cas, ce matériel devrait être autorisé à circuler sur le réseau ferroviaire belge conformément à l'arrêté royal qui transpose les directives relatives à l'interopérabilité. Dans le deuxième cas, la preuve de l'accomplissement des formalités dans l'autre Etat membre de l'Union et de leur concordance avec le droit belge devrait suffire.

De Koning is gemachtigd om één of meerdere Belgische instanties voor de opleiding van deze personeelscategorie te erkennen. Het komt hem eveneens toe om de structuur, de organisatie en de inhoud van deze opleiding, evenals de modaliteiten voor de uitreiking van de desbetreffende brevetten vast te leggen.

De aangeboden opleiding moet de kennis omvatten inzake de lijnen, de exploitatievoorschriften en -procedures, de seinregeling en het besturingssysteem, alsmede de noodprocedures voor de geëxploiteerde lijnen.

HOOFDSTUK VI

Indienststelling van rollend materieel dat in een andere lidstaat van de Europese unie gebruikt wordt

Art. 38

Dit artikel machtigt de Koning om maatregelen betreffende de uitvoering van dit hoofdstuk aan te nemen.

Art. 39

De voornoemde richtlijn 2004/49/EG heeft een gemeenschappelijke procedure willen instellen voor de vlottere toelating tot de indienststelling van rollend materieel dat reeds gebruikt is door een spoorwegonderneming op een ander spoorwegnet. Dit is het voorwerp van dit artikel.

Art. 40 en 41

Deze artikelen beschrijven welke informatie het aanvraagdossier moet bevatten en welke keuringen eventueel voorafgaan aan de toelating voor de indienststelling op het Belgische net nodig zijn. Het bedoelde rollend materieel werd in dienst genomen in een andere Lidstaat van de Europese Unie ofwel overeenkomstig een TSI, ofwel op basis van het nationaal recht van die Staat. In het eerste geval zou dit materieel gemachtigd moeten zijn om, conform het koninklijk besluit dat de richtlijnen inzake de interoperabiliteit omzet, gebruik te maken van het Belgisch spoorwegnet. In het tweede geval volstaat het bewijs van de vervulling van de formaliteiten in de andere Lidstaat van de Unie en hun overeenstemming met het Belgisch recht.

Art. 42

Cet article permet de moduler l'utilisation du matériel roulant sur le réseau belge. Il se pourrait par exemple que des contingences locales ne permettent pas une utilisation sans restriction d'un matériel roulant, qui pourtant répond en grande partie aux exigences essentielles de sécurité (par exemple, la présence d'une pente sur la ligne que l'entreprise ferroviaire envisage d'emprunter, etc.).

CHAPITRE VII

Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires

Section première

La désignation d'un organisme d'enquête

Art. 43

Cette disposition habilite le Roi à désigner et à déterminer la composition et le fonctionnement de l'organisme d'enquête, moyennant le respect de certaines conditions relatives à l'indépendance de cet organisme. Cette indépendance, de type fonctionnel, doit exister par rapport à l'autorité de sécurité, à la Direction générale Transport terrestre qui établit la réglementation générale du transport ferroviaire, à l'Agence ferroviaire européenne, au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, aux entreprises ferroviaires, aux organismes notifiés et désignés, et toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit. L'organisme est soumis au secret professionnel.

Section II

Les missions

Art. 44 et 45

Ces articles imposent à l'organisme d'enquête de réaliser une enquête pour tout accident ou tout incident grave. Ils lui permettent de décider des autres cas dans lesquels une enquête doit être réalisée, moyennant le respect des modalités déterminées par le Roi.

Art. 42

Dit artikel maakt het mogelijk om het gebruik van het rollend materieel op het Belgisch net te moduleren. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat plaatselijke omstandigheden een onbelemmerd gebruik van rollend materieel, dat nochtans grotendeels beantwoordt aan de essentiële veiligheidsvereisten, onmogelijk maken (bijvoorbeeld, de aanwezigheid van een helling op de lijn die de spoorwegonderneming plant te gebruiken, enz.).

HOOFDSTUK VII

Onderzoek naar spoorwegongevallen en -incidenten

Afdeling I

Aanwijzing van een onderzoeksorgaan

Art. 43

Deze bepaling machtigt de Koning tot het aanstellen en het bepalen van de samenstelling en de werking van het onderzoeksorgaan, mits de naleving van bepaalde voorwaarden betreffende de onafhankelijkheid van dit orgaan. Deze onafhankelijkheid, van het functionele soort, moet bestaan ten opzichte van de veiligheidsinstantie, van het Directoraat-generaal Vervoer te Land die de algemene reglementering van het spoorvervoer opstelt, van het Europees Spoorwegbureau, van de spoorweginfrastructuurbeheerder, van de spoorwegondernemingen, van de aangemelde en aangewezen organen en om het even welke andere instantie waarmee er belangenvermenging zou kunnen zijn. Dit orgaan is onderworpen aan het beroepsgeheim.

Afdeling II

Opdrachten

Art. 44 en 45

Deze artikelen leggen het onderzoeksorgaan de verplichting op om een onderzoek in te stellen voor elk ongeval of ernstig incident. Zij laten het onderzoeksorgaan vrij om te beslissen over de andere gevallen waarvoor een onderzoek ingesteld moet worden, mits naleving van de modaliteiten die bepaald zijn door de Koning.

L'étendue de l'enquête est laissée à l'appréciation de l'organisme d'enquête en fonction des enseignements qu'il espère en tirer pour améliorer la sécurité.

Section III

Les pouvoirs

Art. 46

Cet article décrit les pouvoirs dont est doté l'organisme d'enquête pour mener à bien ses missions. Il peut ainsi obtenir les informations les plus larges lui permettant d'appréhender au mieux les causes de l'accident ou de l'incident analysé.

Art. 47

Cette disposition prévoit une coopération au niveau européen des organismes d'enquête.

Section IV

L'enquête

Art. 48

Cet article règle les cas des accidents ou incidents transfrontaliers ou impliquant des opérateurs relevant d'autres Etats membres de l'Union européenne.

Art. 49 et 50

Selon ces dispositions, l'enquête doit être menée de manière à obtenir un maximum d'informations. La raison en est que cette enquête n'est pas réalisée dans le but de déterminer la faute ou la responsabilité des entités concernées, mais d'améliorer constamment la sécurité des chemins de fer grâce à une meilleure connaissance de la situation.

Art. 51

Par cette disposition, le rétablissement de la circulation ferroviaire dans les meilleurs délais, suite à un incident ou un accident, est assuré en imposant à l'orga-

Over de omvang van het onderzoek beslist het onderzoeksorgaan, afhankelijk van de inlichtingen die het orgaan hoopt te verkrijgen om de veiligheid te kunnen verbeteren.

Afdeling III

Bevoegdheden

Art. 46

Dit artikel beschrijft de bevoegdheden waarover het onderzoeksorgaan beschikt om zijn taken tot een goed einde te brengen. Het kan aldus de meest uitgebreide informatie verkrijgen die het toestaat om beter de oorzaak van het ongeval of van het geanalyseerde incident te begrijpen.

Art. 47

Deze bepaling voorziet een samenwerking op Europees niveau van de onderzoeksorganen.

Afdeling IV

Het onderzoek

Art. 48

Dit artikel regelt de gevallen van ongevallen of incidenten die grensoverschrijdend zijn of die betrekking hebben op operatoren die onder andere Lidstaten van de Europese Unie vallen.

Art. 49 en 50

Volgens deze bepalingen moet het onderzoek op een dergelijke wijze gevoerd worden dat een maximum van informatie verkregen wordt. De reden hiervan is dat dit onderzoek niet gevoerd wordt om de fout of de verantwoordelijkheid van de betrokken entiteiten te bepalen, maar wel om de veiligheid van de spoorwegen voortdurend te verbeteren dankzij een betere kennis van de situatie.

Art. 51

Door deze bepaling wordt het herstel van het spoorwegverkeer binnen de kortste termijn als gevolg van een incident of een ongeval verzekerd door het

nisme d'enquête de conclure ses examens sur le site-même de l'accident le plus rapidement possible.

Art. 52

Cet article souligne que l'enquête est indépendante de toute enquête judiciaire et ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité. L'enquête est effectuée dans un but d'améliorer constamment la sécurité des chemins de fer grâce à une meilleure connaissance de la situation. Elle ne se substitue en aucune manière aux enquêtes judiciaires éventuellement menées.

Section V

Les conclusions et les rapports

Art. 53 à 55

Ces articles exigent un rapportage ponctuel systématique des accidents et des incidents qui font l'objet d'une enquête par l'organisme d'enquête. L'enquête étant effectuée dans un but d'améliorer constamment la sécurité des chemins de fer, le rapport peut contenir des recommandations adressées soit à l'autorité de sécurité (amélioration du cadre réglementaire, des audits, etc.) soit aux entreprises ferroviaires ou au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (amélioration des règles d'utilisation, meilleurs entretiens, meilleure formation du personnel, etc.) ou encore à l'organisme chargé de fournir des services de formation au personnel de sécurité.

Il convient de marquer la différence entre le système de rapportage ici instauré et celui visé à l'article 20. Dans le cadre de l'article 20, chaque entité opérationnelle se doit de faire un rapport à l'autorité de sécurité quant à un incident ou un accident d'exploitation. Ce type d'incident ou d'accident peut également couvrir des cas dans lesquels l'organisme d'enquête n'intervient pas. Il nécessite toutefois un rapport de la part de ces entités afin de permettre à l'autorité de sécurité de vérifier que le système de gestion de la sécurité, sur la base duquel l'agrément ou le certificat de sécurité a été délivré, est correctement mis en œuvre.

Outre le rapportage ponctuel, l'organisme d'enquête doit établir un rapport annuel permettant de rendre compte du nombre d'accidents survenus et des événements moyens qui ont été mis en œuvre pour les éviter.

onderzoeksorgaan de verplichting op te leggen om zijn onderzoek op de plaats zelf van het ongeval zo snel mogelijk af te sluiten.

Art. 52

Dit artikel beklemtoont dat het onderzoek onafhankelijk is van elk gerechtelijk onderzoek en in geen geval als doel heeft de fout of de verantwoordelijkheid te bepalen. Het onderzoek wordt verricht met de bedoeling de veiligheid van de spoorwegen voortdurend te verbeteren dankzij een betere kennis van de situatie. Zij vervangt op geen enkele manier het eventueel gevoerde gerechtelijk onderzoek.

Afdeling V

Conclusies en verslagen

Art. 53 à 55

Deze artikelen vereisen een systematisch punctuele verslaggeving van de ongevallen en incidenten die een onderzoek uitgevoerd door het onderzoeksorgaan ondergaan. Gezien het onderzoek uitgevoerd wordt om de veiligheid van de spoorwegen voortdurend te verbeteren, kan het verslag aanbevelingen inhouden die ofwel tot de veiligheidsinstantie (verbetering van de reglementering, van de doorlichtingen, enz), ofwel tot de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder (verbetering van de gebruiksmaatregelen, betere onderhouden, betere opleiding van het personeel, enz) of nog tot het orgaan belast met de levering van opleidingdiensten aan het veiligheids-personeel gericht zijn.

Een onderscheid moet gemaakt worden tussen het hiermee ingesteld systeem van verslag en het systeem bedoeld in artikel 20. In het kader van artikel 20, is elk operationele eenheid verplicht om een verslag inzake een exploitatie-incident of ongeval aan de veiligheidsinstantie op te stellen. Dit soort incident of ongeval kan ook gevallen waarin het onderzoeksorgaan niet tussenkomt dekken. Er moet echter een verslag van deze eenheden zijn om de veiligheidsinstantie toe te laten om te checken dat het veiligheidsbeheersysteem, op basis van hetwelk de erkenning of veiligheidscertificaat werd afgegeven, correct ingesteld wordt.

Naast de punctuele verslaggeving, moet het onderzoeksorgaan een jaarlijks verlag opstellen dat toelaat om het aantal voorgekomen ongevallen en de eventuele middelen die gebruik werden om die te vermijden

De même les instances auxquelles des recommandations ont été formulées doivent fournir des informations à l'organisme d'enquête quant à l'implémentation de ces recommandations.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat, section de législation.

Section VI

La concertation européenne

Art. 56 et 57

Ces articles règlent les contacts avec l'Agence.

TITRE III

contrôle et inspection ferroviaires et sanctions

CHAPITRE PREMIER

Contrôles et inspections ferroviaires

Art. 58

Cet article précise que le Roi désigne les agents de l'Administration chargés de contrôler l'application de la présente loi et de constater les infractions en matière ferroviaire.

Cette désignation leur confère un mandat d'officier de police judiciaire qui les autorise à procéder à tout devoir d'enquête dans leurs missions de contrôle et d'inspection et, au besoin, de réquisitionner l'assistance de la force publique.

Conformément à la suggestion du Conseil d'Etat, section de législation, les visites domiciliaires sont limitées aux cas de délivrance préalable d'une autorisation par un magistrat impartial et indépendant. De plus, les horaires de visites domiciliaires ont été étendus aux visites effectuées au siège social ou d'exploitation de l'entreprise étant donné que ces lieux doivent jouir de la même protection que le domicile au sens commun du terme, conformément aux articles 8, § 1^{er}, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et 17 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

weer te geven. De instanties aan wie de aanbevelingen werden geformuleerd moeten eveneens informatie aan het onderzoeksorgaan leveren inzake de implementatie van deze aanbevelingen.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

Afdeling VI

Europees overleg

Art. 56 en 57

Deze artikels regelen de contacten met het Bureau.

TITEL III

controle en inspectie van de spoorwegen en boetes

HOOFDSTUK I

Controles en inspecties van de spoorwegen

Art. 58

Dit artikel preciseert dat de Koning de agenten van het Bestuur aanduidt die belast zijn met de controle van de toepassing van deze wet en de vaststelling van de inbreuken op spoorweginn.

Deze aanduiding verleent hen een mandaat van officier van gerechtelijke politie dat hen toelaat om tot elke onderzoeksverrichting over te gaan in hun controle- en inspectieopdrachten en, zo nodig, de bijstand van de openbare macht op te eisen.

Overeenkomstig de suggestie van de Raad van State, afdeling wetgeving worden de huiszoeken beperkt tot de gevallen van voorafgaande aflevering van een machtiging door een onpartijdig en onafhankelijk magistraat. Bovendien zijn de uurregelingen voor de zoeken uitgebreid tot de zoeken uitgevoerd op de maatschappelijke zetel van het bedrijf aangezien voor deze oorden dezelfde bescherming moet gelden als voor de woonplaats in de gewone betekenis van het woord overeenkomstig artikels 8, §1 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden en 17 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten.

Quant à la force probante des procès-verbaux établis par les agents visés au paragraphe 1^{er}, le projet de loi fait dorénavant implicitement référence au droit commun de l'administration de la preuve.

CHAPITRE II

Sanctions

Art. 59

Cet article érige en infraction pénale tout manquement à la présente loi et ses arrêtés royaux d'exécution ou le non-respect des décisions prises par les instances visées dans la présente loi, ainsi que les obstructions aux vérifications et investigations.

Le montant minimal de l'amende a été révisé conformément à l'article 38 du Code pénal qui fixe le minimum pour les peines correctionnelles à un montant de 26 euros.

TITRE IV

dispositions finales et abrogatoires

CHAPITRE PREMIER

Disposition transitoire

Art. 60

Le régime de délivrance des certificats de sécurité instauré dans le cadre du deuxième paquet ferroviaire diffère sensiblement du régime qui était antérieurement en vigueur, en application du premier paquet ferroviaire. Cette disposition prévoit que les dispositions relatives au certificat de sécurité s'appliquent directement à toute nouvelle demande introduite après l'entrée en vigueur de tous les instruments nécessaires à l'application de la présente loi.

Cette disposition a été modifiée par rapport à la version de l'avant-projet afin de tenir compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat, section de législation.

En outre, il convient de souligner que par « demandes de certificat de sécurité » au sens de cet article, on entend l'ensemble de la procédure initiée par une entreprise ferroviaire conformément à l'arrêté royal du 12 mars 2003, précité et ses arrêtés d'exécution et que,

Wat de bewijskracht van de processen-verbaal opgesteld door de agenten bedoeld in §1 betreft, verwijst het proces-verbaal voortaan impliciet naar het gemeen recht van de bewijslevering.

HOOFDSTUK II

Straffen

Art. 59

Dit artikel verheft tot strafrechtelijk misdrijf elk misbruik op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten of het niet naleven van de beslissingen van de instanties bedoeld in deze wet, alsook het hinderen van vaststellingen en onderzoeken.

Het minimale bedrag van de boete is herzien overeenkomstig artikel 38 van het Strafwetboek dat het minimale bedrag voor correctionele straffen op 26 euro vastlegt.

TITEL IV

slot- en opheffingsbepalingen

HOOFDSTUK I

Overgangsbepaling

Art. 60

De regeling van afgifte van de veiligheidsattesten ingesteld in het kader van het tweede spoorwegpakket verschilt aanzienlijk van de regeling die eerder gold, in toepassing van het eerste spoorwegpakket. Deze bepaling voorziet dat de bepalingen betreffende het veiligheidsacertificaat onmiddellijk op elk nieuw gedane aanvraag van toepassing zijn na de inwerkingtreding van al de instrumenten nodig voor de toepassing van deze wet.

Deze bepaling is gewijzigd in vergelijking met de versie van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerking geformuleerd door de Raad van State, afdeling wetgeving.

Daarenboven moet worden opgemerkt dat onder «aanvragen van veiligheidscertificaat» in de zin van dit artikel, de hele procedure ingediend door een spoorwegonderneming, overeenkomstig bovenvermeld koninklijk besluit van 12 maart 2003 en de uitvoeringsbesluiten

dès lors, la demande de certificat de sécurité comprend également la « demande préalable d'attestations d'aptitude du personnel et du matériel » (telle que prévue à l'article 20 § 2 de l'arrêté royal du 17 novembre 2003, portant exécution des chapitres III, V, et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire).

CHAPITRE II

Dispositions abrogatoires

Art. 61 et 62

Ces articles abrogent les dispositions qui sont soit reprises dans la présente loi, soit devenues obsolètes. Le Conseil d'Etat, section de législation, avait observé à juste titre que l'abrogation de l'arrêté royal du 12 mars 2003, relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire n'aurait pas été complète par l'adoption du présent projet de loi, ainsi que du projet de loi relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, alors que tel semblait être l'objectif recherché par l'auteur du projet. Pour cette raison, une modification a été apportée à la disposition abrogatoire pertinente du projet de loi relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

La vice-première ministre et ministre du Budget,

Freya VAN DEN BOSSCHE

Le secrétaire d'État aux Entreprises publiques,

Bruno TUYBENS

ervan, moet worden verstaan, alsook dat de aanvraag van een veiligheidscertificaat ook «de voorafgaande aanvraag van de goedkeuringsattesten inzake het personeel en het materieel » omvat (zoals bepaald bij artikel 20, § 2 van het koninklijk besluit van 17 november 2003 houdende de uitvoering van de hoofdstukken III, V en VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur).

HOOFDSTUK II

Opheffingsbepalingen

Art. 61 en 62

Deze artikelen heffen de bepalingen op die ofwel in deze wet zijn opgenomen ofwel voorbijgestreefd zijn. De Raad van State, afdeling wetgeving had terecht opgemerkt dat de opheffing van het koninklijk besluit van 12 maart 2003, betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur niet was aangevuld met de aanneming van dit wetsontwerp en met het wetsontwerp betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, hoewel dit de bedoeling leek te zijn van de opsteller van het ontwerp. Daarom is een wijziging aangebracht aan de relevante afwijkende bepaling van het wetsontwerp betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT

De vice-eerste minister en minister van Begroting,

Freya VAN DEN BOSSCHE

De staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

Bruno TUYBENS

CONCORDANCE

DIRECTIVE 2004/49/CE – LOI RELATIVE À LA SÉCURITÉ D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

ARTICLE DE LA DIRECTIVE 2004/49/CE	ARTICLE DE LA LOI
1	/
2.1	3
2.2	4
3	5
4.1 - 2	disposition horizontale, transposée dans l'ensemble du dispositif
4.3 - 4	8, 18, alinéa 2, 20, 21, 58, 59
5	15
6.1 - 4	dispositions destinées à la Commission européenne et à l'Agence
6.5	9
7.1 - 5	dispositions destinées à la Commission européenne et à l'Agence
7.6	6 § 5 et 9
8.1	6 §§ 1 à 4 et 6 § 6
8.2	6 §§ 5 et 6
8.3	disposition destinée à l'Agence
8.4	6 § 5
8.5	disposition destinée à l'Agence
8.6	7 §§ 1 et 2
8.7	7 § 3
9.1	16
9.2	17
9.3	18, alinéa 1er
9.4	19
10.1	27 § 1er, 29, alinéa 1er et 2
10.2	27 § 2
10.3	28
10.4	29, alinéa 1er et 2
10.5	30 et 31
10.6	32
10.7	disposition à la Commission européenne et à l'Agence
11.1	23
11.2	24
11.3	25
12.1 - 2	14, alinéa 2
12.3	arrêté royal sur la base des articles 26 et 31
13.1 - 2	34 et arrêté royal sur la base de l'article 37
13.3	35
13.4	36
14.1	39
14.2	40
14.3	41
14.4	14, alinéa 2, et 42
15	disposition destinée à l'Agence

CONCORDANTIE

RICHTLIJN 2004/49/EG – WET BETREFFENDE DE EXPLOITATIEVEILIGHEID VAN DE SPOORWEGEN

ARTIKEL VAN RICHTLIJN 2004/49/EG	ARTIKEL VAN DE WET
1	/
2.1	3
2.2	4
3	5
4.1 - 2	horizontale bepaling, omgezet in het volledige dispositief
4.3 - 4	8, 18, lid 2, 20, 21, 58, 59
5	15
6.1 - 4	bepalingen bestemd voor de Commissie en het Agentschap
6.5	9
7.1 - 5	bepalingen bestemd voor de Commissie en het Agentschap
7.6	6 § 5 en 9
8.1	6 §§ 1 tot 4 en 6 § 6
8.2	6 §§ 5 en 6
8.3	bepaling bestemd voor het Agentschap
8.4	6 § 5
8.5	bepaling bestemd voor het Agentschap
8.6	7 §§ 1 en 2
8.7	7 § 3
9.1	16
9.2	17
9.3	18, lid 1
9.4	19
10.1	27 § 1, 29, lid 1 en 2
10.2	27 § 2
10.3	28
10.4	29, alinéa 1 en 2
10.5	30 et 31
10.6	32
10.7	bepaling bestemd voor de Commissie en het Agentschap
11.1	23
11.2	24
11.3	25
12.1 - 2	14, lid 2
12.3	koninklijk besluit op basis van artikels 26 en 31
13.1 - 2	34 en koninklijk besluit op basis van artikel 37
13.3	35
13.4	36
14.1	39
14.2	40
14.3	41
14.4	14, lid 2, et 42
15	bepaling bestemd voor het Agentschap

16.1	10
16.2	12
16.3	61
17.1, alinéa 1 et 2	14, alinéa 1er et 2
17.1, alinéa 3	arrêté royal sur la base de l'article 6
17.2	58
17.3	Application des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat
17.4	14, alinéa 4
18	15
19.1	44
19.2	45
19.3	AR sur base de l'article 6
19.4	52
20.1	43
20.2	46
20.3	52
21.1 - 6	43
21.7	47
22.1	48
22.2	50
22.3	49
22.4	51
23.1 - 2	53
23.3	54
24.1	56
24.2	57
25.1 - 2	55 § 1
25.3	55 § 2
26	/
27	disposition destinée à la Commission
28	/
29	voir le projet de loi relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
30	62 et voir le projet de loi relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
31	disposition destinée à la Commission
32	13, 21, 59
33	2
34	/
35	/

16.1	10
16.2	12
16.3	61
17.1, lid 1 et 2	14, lid 1 en 2
17.1, lid 3	koninklijk besluit op basis van artikel 6
17.2	58
17.3	Toepassing van de gecoördineerde wetten op de Raad van State
17.4	14, lid 4
18	15
19.1	44
19.2	45
19.3	koninklijk besluit op basis van artikel 6
19.4	52
20.1	43
20.2	46
20.3	52
21.1 - 6	43
21.7	47
22.1	48
22.2	50
22.3	49
22.4	51
23.1 - 2	53
23.3	54
24.1	56
24.2	57
25.1 - 2	55 § 1
25.3	55 § 2
26	/
27	bepaling bestemd voor de Commissie
28	/
29	Zie ontwerp van wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur
30	62 en zie ontwerp van wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur
31	bepaling bestemd voor de Commissie
32	13, 21, 59
33	2
34	/
35	/

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État****avant-projet de loi relative à la sécurité
d'exploitation ferroviaire****Article 1^{er}.**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

TITRE PREMIER*Dispositions générales***Art. 2**

La présente loi transpose la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

CHAPITRE PREMIER**Champ d'application****Art. 3**

La présente loi règle l'ensemble des prescriptions relatives à la sécurité d'exploitation ferroviaire belge.

A cet égard, l'on opère une distinction entre l'exploitation ferroviaire conventionnelle via le heavy rail et les systèmes de métro, de tram et autres systèmes de transport urbain et de transport ferroviaire régional via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer.

Art. 4

La présente loi ne s'applique pas:

– aux infrastructures ferroviaires privées utilisées uniquement par leur propriétaire pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****voorontwerp van wet betreffende
de exploitatieveiligheid van de spoorwegen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

TITEL I*Algemene bepalingen***Art. 2**

Deze wet zet richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering om.

HOOFDSTUK I**Toepassingsgebied****Art. 3**

Deze wet regelt het geheel van de voorschriften met betrekking tot de exploitatieveiligheid van de Belgische spoorwegen.

Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen de conventionele spoorexplotatie door middel van heavy rail en de metro-, tram en andere systemen van stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light en andere spoorgebonden modi.

Art. 4

Deze wet is niet van toepassing op:

– spoorweginfrastructuur in particulier eigendom die uitsluitend door de eigenaar van de infrastructuur voor zijn eigen goederenvervoer wordt gebruikt;

– aux lignes désaffectées, non démantelées, mais utilisées à des fins touristiques, ni aux entreprises opérant uniquement sur ces réseaux;

– aux métros, aux tramways et aux autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer, pour autant que ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

CHAPITRE II

Définitions

Art. 5

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

– «Ministre»: le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

– «Administration»: la Direction générale Transport terrestre du SPF Mobilité et Transports;

– «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire»: la S.A. de droit public «Infrabel»;

– «entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité est la fourniture de prestations de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise; cette notion recouvre également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

– «infrastructure ferroviaire»: l'ensemble des éléments visés à l'annexe I, partie A, du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juillet 1970, à l'exception du dernier tiret qui, aux fins de la présente loi, se lit comme suit: «bâtiments affectés au service des infrastructures»;

– «réseau»: l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

– «sillon»: la capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre, à un moment donné;

– «certificat de sécurité»: le document qui constate le respect par une entreprise ferroviaire des exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur les trajets concernés;

– «organismes désignés»: les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande

– buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen die gebruikt worden voor toeristische doeleinden en de ondernemingen waarvan de activiteit beperkt is tot deze lijnen;

– metro, tram en andere systemen van stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorwegbond modi, voor zover deze geen gebruik maken van het spoorwegnet.

HOOFDSTUK II

Definities

Art. 5

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

– «Minister»: de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;

– «Bestuur»: het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de FOD Mobiliteit en Vervoer;

– «spoorweginfrastructuurbeheerder»: de NV van publiek recht «Infrabel»;

– «spoorwegonderneming»: iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die houder is van een vergunning overeenkomstig de van kracht zijnde Europese wetgeving, waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij deze onderneming verplicht voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook de ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

– «spoorweginfrastructuur»: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie, van 18 december 1970 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's, bedoeld in bijlage I van Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juli 1970, met uitzondering van het laatste streepje dat in de zin van deze wet «dienstgebouwen voor de infrastructuur» luidt;

– «net»: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

– «treinpad»: de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

– «veiligheidscertificaat»: het document waarbij wordt vastgesteld dat een spoorwegonderneming voldoet aan de eisen inzake veiligheid om een spoordienst zonder gevaar op de betrokken trajecten te verzekeren;

– «aangewezen instanties»: de instanties die belast zijn met het onderzoek van de conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties van de subsystemen die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheids-

vitesse et du système ferroviaire conventionnel, dans le cas de l'application des règles techniques nationales en usage en l'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci;

– «objectifs de sécurité communs (OSC)»: les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;

– «méthodes de sécurité communes (MSC)»: les méthodes qui seront élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;

– «autorité de sécurité»: l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution;

– «règles nationales de sécurité»: toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, imposées sur le réseau belge et applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à plus d'une entreprise ferroviaire, autorisée à circuler sur le réseau, quel que soit l'organisme qui les édicte;

– «système de gestion de la sécurité»: l'organisation et les dispositions établies par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;

– «organisme d'enquête»: l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents conformément à la présente loi et de ses arrêtés d'exécution;

– «enquêteur principal»: la personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;

– «accident»: un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres; cette définition ne comprend pas les accidents causés par les actes de terrorisme;

– «accident grave»: toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire;

spoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem, wanneer de gebruikelijke nationale technische voorschriften van toepassing zijn bij afwezigheid van TSI's of in geval van afwijkingen hiervan;

– «gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD)»: de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risico-acceptatie

– «gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM)»: de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld;

– «veiligheidsinstantie»: de overheid belast met de taken betreffende de veiligheid op het spoor, krachtens deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten;

– «nationale veiligheidsvoorschriften»: alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die van toepassing zijn op het Belgische net en op de spoorweginfrastructuurbeheerder en op meer dan één spoorwegonderneming die gemachtigd is om het net te gebruiken, van welke instantie de regelgeving ook uitgaat;

– «veiligheidsbeheersysteem»: de organisatie en de regelingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

– «onderzoeksorgaan»: het orgaan aangewezen om overeenkomstig deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten onderzoeken te voeren naar ongevallen en incidenten;

– «eerste onderzoeker»: de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;

– «ongeval»: ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of bijzondere reeks gebeurtenissen van die aard met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op overwegen, ongevallen met personen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, branden en andere ongevallen; deze definitie bevat niet de ongevallen veroorzaakt door terreurdaden;

– «ernstig ongeval»: elke botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of die grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel elk soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of

on entend par «importants dommages» des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros; cette définition ne comprend pas les accidents causés par les actes de terrorisme;

– «incident»: tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

– «enquête»: une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

– «causes»: les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident;

– «Agence»: l'Agence ferroviaire européenne, c'est-à-dire l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le Règlement (CE) n°881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004;

– «spécifications techniques d'interopérabilité (STI)»: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel;

– «système ferroviaire»: l'ensemble constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau de transport à grande vitesse et conventionnel, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

– «sous-systèmes»: le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

– «constituants d'interopérabilité»: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système et dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel; la notion de constituant recouvre des objets matériels ou immatériels comme les logiciels;

– «mise en service»: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;

– «autorisation de mise en circulation»: l'acte par lequel l'utilisation d'un sous-système est autorisée sur le réseau ferroviaire belge;

voor het veiligheidsbeheer; onder «grote schade» wordt schade verstaan die onmiddellijk door een onderzoeksinstantie op een totaal van ten minste 2 miljoen euro kan worden geraamd; deze definitie bevat niet de ongevallen veroorzaakt door terreurdaden;

– «incident»: ieder ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

– «onderzoek»: een procedure die erop gericht is ongevallen en incidenten te voorkomen en die bestaat in de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, met inbegrip van het bepalen van de oorzaken en, eventueel, het formuleren van veiligheidsaanbevelingen;

– «oorzaken»: de handelingen, verzuim, gebeurtenissen of omstandigheden, of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of het incident hebben geleid;

– «Bureau»: het Europees Spoorwegbureau, het communautaire bureau voor de veiligheid op het spoor en de interoperabiliteit dat werd ingesteld door Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

– «technische specificaties inzake inter-operabiliteit (TSI)»: de specificaties die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem gelden teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit te verzekeren van van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem;

– «spoorwegsysteem»: het geheel van spoorweginfrastructuur, omvattende de lijnen en vaste installaties van het conventionele en hogesnelheidsspoorwegnet en het rollend materieel dat ontworpen is voor het gebruik van deze infrastructuur;

– «subsystemen»: het resultaat van de onderverdeling van van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem. Deze subsystemen, waarvoor essentiële vereisten moeten worden gedefinieerd, zijn van structurele of functionele aard;

– «interopereabiliteitsonderdeel»: iedere basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem en waarvan de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip «onderdeel» dekt materiële en immateriële zaken, zoals programmatuur;

– «ingebruikname»: alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;

– «toelating tot indienststelling»: handeling waardoor een vergunning wordt toegekend voor het gebruik van een subsysteem op het Belgische spoornetwerk;

– «actes de terrorisme»: les infractions terroristes telles que définies à l'article 137 du Code pénal;

– «personnel de bord»: le personnel composé, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, des «autres agents», présents sur la locomotive ou le train, qui participent indirectement à la conduite et dont les qualifications professionnelles concourent, par conséquent, à la sécurité de la circulation;

– «conducteur de train»: la personne capable de conduire de façon autonome, responsable et sûre des locomotives de manœuvre, des trains de travaux ou des trains en vue du transport ferroviaire de passagers ou de marchandises.

TITRE II

la sécurité ferroviaire

CHAPITRE PREMIER

Règles nationales de sécurité

Art. 6

§ 1^{er}. Le Roi adopte, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, le cadre réglementaire national de sécurité. Ce cadre fixe les objectifs et les méthodes de sécurité nationaux, définissant le niveau de sécurité afférent à l'utilisation et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ainsi qu'à l'exploitation du matériel roulant, prévalant à l'élaboration des règles nationales de sécurité visées aux §§ 2 et 3 et aux règles internes de sécurité visées au § 4.

§ 2. Le Roi adopte les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires, à leurs règles internes, et les exigences et procédures relatives à la certification ou l'agrément en matière de sécurité, ainsi que les exigences relatives à la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires à leur agrément ou certificat de sécurité.

Le Roi adopte les exigences applicables au personnel de sécurité et au matériel roulant. Le Roi peut déléguer cette compétence.

Le Roi adopte les règles relatives aux sous-systèmes et à leur autorisation de mise en service. Le Roi peut déléguer cette compétence.

Le Roi adopte les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents. Le Roi peut déléguer cette compétence.

§ 3. En l'absence de STI, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adopte les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Ces règles et leurs modifications sont soumises à l'avis conforme de l'autorité de sécurité, selon une procédure déterminée par le Roi.

– «terreurdaden»: de terroristische misdrijven zoals gedefinieerd in artikel 137 van het Strafwetboek;

– «treinpersoneel»: het personeel samengesteld uit enerzijds treinbestuurders en anderzijds «andere werknemers», aanwezig op locomotieven of treinen, die indirect bij de besturing betrokken zijn en wier beroepskwalificaties mede bepalend zijn voor de verkeersveiligheid;

– «treinbestuurder»: de persoon die in staat is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van rangeer locomotieven, werktreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen.

TITEL II

spoorwegveiligheid

HOOFDSTUK I

Nationale Veiligheidsvoorschriften

Art. 6

§ 1. De Koning neemt, bij een in Ministerraad overlegd besluit, het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften aan. Dit regelgevende kader stelt de nationale veiligheidsdoelstellingen en –methodes vast, door het bepalen van het veiligheidsniveau voor het gebruik en het beheer van de spoorweginfrastructuur, en voor de exploitatie van het rollend materieel; het is bepalend voor de uitwerking van de nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in §§ 2 en 3 en voor de interne veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in § 4.

§ 2. De Koning neemt de toe te passen vereisten aan voor de veiligheidsbeheerssystemen van de spoorweginfrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen, en op hun interne regelgeving, evenals de vereisten en procedures inzake veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen en de vereisten voor de overeenstemming van de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen met hun veiligheidsvergunning of –certificaat.

De Koning neemt de vereisten aan die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en op het rollend materieel. De Koning kan deze bevoegdheid overdragen.

De Koning neemt de regels aan betreffende de subsystemen en de vergunning voor hun indienststelling. De Koning kan deze bevoegdheid overdragen.

De Koning neemt de regels aan betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten. De Koning kan deze bevoegdheid overdragen.

§ 3. In afwezigheid van TSI's, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder de veiligheidsvoorschriften vast betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur. Deze voorschriften en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie, volgens een door de Koning te bepalen procedure.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

§ 5. L'Administration notifie à la Commission européenne les règles adoptées ou modifiées sur la base des §§ 1^{er} à 3, sauf si ladite règle concerne exclusivement la mise en œuvre d'une STI. La notification comprend des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, la forme des règles, et sur l'instance qui a procédé à leur publication.

§ 6. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble de la réglementation visée aux §§ 1 à 3.

Art. 7

§ 1^{er}. Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent adopter, conformément à l'article 6, §§ 1 à 3, une nouvelle règle nationale de sécurité basée sur un niveau de sécurité plus élevé que celui des objectifs de sécurité communs ou qui est susceptible d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires sur le réseau belge, dans le respect des conditions prévues aux paragraphes suivants.

§ 2. L'autorité de sécurité consulte les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou les fabricants et/ou la S.N.C.B.-Holding, selon le contenu des règles nationales de sécurité visées au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Le projet de règle de sécurité est soumis par l'autorité de sécurité à l'examen de la Commission européenne. En cas d'avis négatif de la Commission européenne, l'adoption est suspendue. Le projet de règle est adapté, le cas échéant, à l'avis contraignant de la Commission européenne.

Art. 8

En cas d'extrême urgence ou de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut prendre des mesures d'urgence qui dérogent aux règles nationales de sécurité. Il en informe immédiatement et au plus tard le jour ouvrable suivant l'autorité de sécurité. Ces mesures sont applicables immédiatement. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie ces mesures d'urgence immédiatement à toutes les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau. Ces mesures sont valables au maximum pour une durée de dix jours ouvrables, sauf décision contraire de l'autorité de sécurité.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en alle spoorwegondernemingen stellen hun interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.

§ 5. Het Bestuur betekent aan de Europese Commissie de op basis van de §§ 1 tot 3 vastgestelde of gewijzigde voorschriften mee, tenzij de voorschriften uitsluitend verband houden met de uitvoering van TSI's. Deze betekening omvat informatie betreffende de hoofdinhoud van de voorschriften met verwijzing naar de wetteksten, de vorm van de voorschriften en de instantie die ze heeft bekendgemaakt.

§ 6. De Koning bepaalt de wijze van bekendmaking voor het geheel van de regelgeving zoals bedoeld in §§ 1 tot 3.

Art. 7

§ 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kunnen de Koning en de spoorweginfrastructuurbeheerder, overeenkomstig artikel 6, §§ 1 tot 3, een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift aannemen dat gebaseerd is op een hoger veiligheidsniveau dan dat van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen of dat een weerslag zou kunnen hebben op de activiteiten van spoorwegondernemingen op het Belgische net, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.

§ 2. De veiligheidsinstantie raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of de vervaardigers en/of de N.M.B.S.-Holding, volgens de inhoud van de nationale veiligheidsvoorschriften als bedoeld in paragraaf 1.

§ 3. Het ontwerp van veiligheidsvoorschrift wordt ter onderzoek voorgelegd aan de Europese Commissie. Indien de Commissie een negatief advies geeft, wordt de vaststelling opgeschort. Het ontwerp wordt in voorkomend geval aangepast volgens het bindend advies van de Europese Commissie.

Art. 8

In geval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder urgentiemaatregelen treffen die afwijken van de nationale veiligheidsvoorschriften. Hij deelt ze onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag mee aan de veiligheidsinstantie. Deze maatregelen zijn onmiddellijk van toepassing. De spoorweginfrastructuurbeheerder deelt deze urgentiemaatregelen onmiddellijk mee aan alle spoorwegondernemingen die op het net rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste tien werkdagen geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.

Art. 9

Le Roi et, le cas échéant le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, adapte les règles nationales de sécurité adoptées sur la base de l'article 6, §§ 1^{er} à 3, aux OSC et des MSC au fur et à mesure de leur adoption.

CHAPITRE II

Autorité de sécurité

Section première

La désignation

Art. 10

Le Roi désigne l'autorité de sécurité au sein du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Art. 11

Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'autorité de sécurité par les dispositions de la présente loi, des agents statutaires de la S.N.C.B. Holding peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration et placés sous son autorité selon les modalités fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Ces transferts ne constituent pas de nouvelles nominations. Les agents concernés conservent notamment leur ancienneté administrative et pécuniaire, leur dernier signalement ou évaluation et leurs titre et grade, ou se voient conférer un titre et un grade équivalents.

La situation administrative et pécuniaire ainsi que le régime des pensions des agents issus de la S.N.C.B.-Holding ne peut jamais être moins favorable que celle qui aurait été la leur s'ils étaient restés agents de la S.N.C.B.-Holding.

Par situation pécuniaire, on entend tout ce qui a trait à la rémunération au sens large, notamment le traitement, le pécule de vacances, les allocations, les indemnités, les primes et les avantages sociaux de toute nature.

Section II

Les missions et les pouvoirs

Art. 12

Les missions de l'autorité de sécurité sont les suivantes:

1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité en Belgique, conformément aux dispositions adoptées par le Roi, et la vérification qu'ils sont exploi-

Art. 9

De Koning en in voorkomend geval de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgt voor de aanpassing van de nationale veiligheidsvoorschriften die vastgesteld werden op grond van artikel 6, §§ 1 tot 3, aan de GVD en de GVM naarmate ze worden aangenomen.

HOOFDSTUK II

Veiligheidsinstantie

Afdeling I

Aanwijzing

Art. 10

De Koning wijst de veiligheidsinstantie binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer aan.

Art. 11

Teneinde het bestuur in staat te stellen de opdrachten, verantwoordelijkheden en verplichtingen op zich te nemen die het door de bepalingen van deze wet worden opgelegd, kunnen statutaire personeelsleden van N.M.B.S. Holding met hun instemming worden overgeplaatst naar het Bestuur en onder zijn gezag worden geplaatst volgens de modaliteiten bepaald bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Deze overplaatsingen zijn geen nieuwe benoemingen. De betrokken personeelsleden behouden inzonderheid hun administratieve en geldelijke anciënniteit, hun laatste signalement of evaluatie en hun titels en graad, of krijgen een gelijkwaardige titel en graad toegekend.

De administratieve en geldelijke toestand, en het pensioenstelsel van de personeelsleden afkomstig van N.M.B.S. Holding kunnen op geen enkel ogenblik minder gunstig zijn dan de toestand die zij zouden gekend hebben indien zij personeelsleden van de N.M.B.S.-Holding zouden zijn gebleven.

Onder geldelijke toestand wordt verstaan, al wat in de ruime zin op de bezoldiging betrekking heeft, inzonderheid de wedde, het vakantiegeld, de toelagen, de vergoedingen, de premies en de sociale voordelen van aller aard.

Afdeling II

Opdrachten en bevoegdheden

Art. 12

De opdrachten van de veiligheidsinstantie zijn de volgende:

1° de toelating tot ingebruikname van de subsystemen van structurele aard die samen het spoorwegsysteem vormen dat aangelegd is of geëxploiteerd wordt in België, overeenkomstig de door de Koning aangenomen bepalingen en het con-

tés et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;

2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles conformément aux dispositions adoptées par le Roi;

3° l'autorisation de la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI conformément aux dispositions adoptées par le Roi, et la vérification qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;

4° l'autorisation de mise en circulation de matériel roulant en usage dans un autre État membre de l'Union européenne, conformément au chapitre VI et aux dispositions adoptées par le Roi, et la vérification qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences les concernant;

5° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité et des agréments de sécurité accordés conformément au chapitre IV, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir l'agrément ou le certificat;

6° l'élaboration, des règles de sécurité visées à l'article 6, §§ 1^{er} et § 2 et la délivrance d'un avis conforme quant aux autres règles nationales de sécurité visées à l'article 6, § 3;

7° le contrôle du respect des règles nationales de sécurité;

8° le contrôle de l'enregistrement du matériel roulant et des informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément aux dispositions adoptées par le Roi;

9° le suivi des mesures prises sur base des rapports d'accidents ou d'incidents ferroviaires visés à l'article 20 et la participation éventuelle aux enquêtes y relatives réalisées par la S.N.C.B. - Holding;

10° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation et de la conformité de la délivrance de brevets aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi.

Art. 13

L'autorité de sécurité peut, dans l'accomplissement de ses tâches visées à l'article 12, prendre toutes les mesures nécessaires, y compris l'interdiction pour le matériel ou le personnel de sécurité de circuler.

troleren of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

2° de controle van de overeenstemming van de interoperabele onderdelen met de essentiële eisen volgens de door de Koning aangenomen bepalingen;

3° de toelating tot ingebruikname van nieuw of wezenlijk gewijzigd rollend materieel dat nog niet gedekt is door een TSI overeenkomstig de door de Koning vastgestelde bepalingen en het controleren of dit materieel wordt geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

4° de toelating tot de indienststelling van rollend materieel dat reeds in gebruik is in een andere lidstaat van de Europese Unie, overeenkomstig hoofdstuk VI en overeenkomstig de door de Koning vastgestelde bepalingen en het controleren of dit materieel wordt geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

5° de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen die zijn toegekend overeenkomstig hoofdstuk IV, met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen met de eisen die voor het bekomen van vergunning of certificaat worden gesteld;

6° de uitwerking van de veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 6, §§ 1 en 2 en de aflevering van een eensluitend advies aangaande de andere nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 6, § 3;

7° het toezicht op de naleving van de nationale veiligheidsvoorschriften;

8° de controle van de registratie van het rollend materieel en van de gegevens met betrekking tot de veiligheid opgenomen in het nationale register dat overeenkomstig de door de Koning vastgestelde bepalingen wordt bijgehouden;

9° de opvolging van de maatregelen die werden genomen op grond van verslagen over spoorwegongevallen of -incidenten bedoeld in artikel 20 en de eventuele deelname aan de door de N.M.B.S. Holding gevoerde onderzoeken die erop betrekking hebben;

10° het nazien van de overeenstemming van de verleende opleidingsdiensten en van de afgifte van getuigschriften met de veiligheidseisen bepaald in de TSI of in de door de Koning vastgestelde voorschriften.

Art. 13

De veiligheidsinstantie kan, in de uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 12, al de noodzakelijke maatregelen nemen, met inbegrip van het verbod voor materieel of veiligheidspersoneel om te rijden.

Art. 14

L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

Elle répond rapidement aux requêtes et demandes d'informations et adopte toutes ses décisions dans un délai maximal de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies.

Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 12, elle peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés.

L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres États membres. La coopération vise en particulier à faciliter et coordonner la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ayant obtenu des sillons internationaux conformément à la procédure prévue à l'article 37 de la loi du ... relative à l'utilisation de l'infrastructure.

Section III

Le rapport annuel

Art. 15

Chaque année, l'autorité de sécurité publie un rapport annuel concernant ses activités au cours de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre. Le rapport contient des informations sur:

- a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis dans l'annexe I;
- b) les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;
- c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;
- d) les résultats des contrôles effectués auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment sur base des rapports visés à l'article 20.

Art. 14

De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Zij geeft met name alle partijen de gelegenheid, te worden gehoord en zij motiveert haar besluiten.

Zij antwoordt snel op de verzoeken en vragen om inlichtingen en neemt al haar besluiten binnen de vier maanden nadat al de gevraagde inlichtingen werden verstrekt.

Zij kan voor de uitvoering van de in artikel 12 bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen of andere gekwalificeerde instanties.

De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten. De samenwerking heeft in het bijzonder tot doel het vergemakkelijken en coördineren van de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen die internationale treintrajecten toegewezen hebben gekregen volgens de procedure van artikel 37 van de wet van ... betreffende het gebruik van de infrastructuur.

Afdeling III

Jaarverslag

Art.15

Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten tijdens het vorige jaar; zij zendt het uiterlijk 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:

- a) de evolutie van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een inventaris van de in bijlage I beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;
- b) belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering betreffende de veiligheid op de spoorweg;
- c) de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;
- d) de resultaten van het bij de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen uitgeoefende toezicht en de eruit getrokken lering, met name op basis van de verslagen bedoeld in artikel 20.

CHAPITRE III

Systèmes de gestion de la sécurité

Art. 16

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité dans le respect des objectifs de sécurité communs, des règles nationales de sécurité visées à l'article 6 ainsi que des exigences de sécurité définies dans les STI, et des éléments pertinents des méthodes de sécurités communes.

Art. 17

Le système de gestion de la sécurité satisfait aux règles nationales de sécurité visées à l'article 6 et aux exigences de sécurité définies dans les STI et contient les éléments définis dans l'annexe II, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice de la législation nationale et internationale existante en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties.

Art. 18

Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité. En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

A cette fin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires consultent la S.N.C.B.-Holding lors de l'établissement de leur système de gestion de la sécurité et des procédures d'urgence. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires peuvent intégrer les conseils de la S.N.C.B. Holding dans leur système de gestion de la sécurité.

Art. 19

Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'autorité de sécurité un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

HOOFDSTUK III

Veiligheidsbeheersystemen

Art. 16

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met eerbiediging van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de nationale veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 6, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.

Art. 17

Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de nationale veiligheidsvoorschriften bedoeld bij artikel 6 en aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en bevat de in bijlage II omschreven elementen, aangepast volgens de aard, het belang en andere kenmerken van de uitgeoefende activiteit. Het systeem waarborgt de beheersing van alle risico's die de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van de spoorwegonderneming met zich brengen, met inbegrip van het verstrekken van onderhoud en materieel en het inzetten van aannemers. Zonder afbreuk te doen aan de nationale en internationale wetgeving inzake aansprakelijkheid, houdt het veiligheidsbeheersysteem naargelang het geval en binnen de grenzen van het redelijke ook rekening met de risico's die voortvloeien uit de activiteiten van andere partijen.

Art. 18

Het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met de weerslag van de activiteiten van de verschillende spoorwegondernemingen op het net en bevat bepalingen die alle spoorwegondernemingen in staat stellen te handelen overeenkomstig de TSI, de nationale veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat bepaalde voorwaarden. Het heeft bovendien tot doel de noodprocedures van de spoorweginfrastructuurbeheerder te coördineren met alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken.

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen raadplegen de N.M.B.S.-Holding bij de opstelling van hun veiligheidsbeheersysteem en de vaststelling van de noodprocedures. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen kunnen de raadgevingen van N.M.B.S.-Holding verwerken in hun veiligheidsbeheersysteem.

Art. 19

De spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 30 juni bij de veiligheidsinstantie een verslag in over de veiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Het veiligheidsverslag bevat:

a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I, dans la mesure où ils sont pertinents pour l'organisation déclarante;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

Art. 20

Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci fait l'objet d'un rapport dont une copie est envoyée dans les plus brefs délais à l'autorité de sécurité et à l'organisme d'enquête par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire.

La S.N.C.B.-Holding analyse, sous réserve de l'application des articles 44 et 45, les incidents et accidents d'exploitation et formule des propositions destinées à les prévenir. Ces propositions sont envoyées à l'autorité de sécurité qui les répercute, après approbation, aux personnes concernées.

Dans le cadre de l'application du point h) du point 2.1., de l'annexe II, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires peuvent s'appuyer sur les analyses effectuées par la S.N.C.B.-Holding.

En cas d'accident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en informe immédiatement le Ministre, l'autorité de sécurité, l'organisme d'enquête et les autorités judiciaires.

Art. 21

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

Ces dispositions n'affectent pas la responsabilité de chaque fabricant, de chaque fournisseur de services d'entretien, de chaque exploitant de wagons, de chaque prestataire de services et de chaque entité adjudicatrice de livrer du matériel

a) inlichtingen over de wijze waarop de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming zijn eigen veiligheidsdoelen verwezenlijkt en de resultaten van de veiligheidsplannen;

b) de bijwerking van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage I gedefinieerde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;

c) de resultaten van de interne veiligheidsaudits;

d) opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

De Koning kan een model voor het verslag van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen vastleggen en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Art. 20

Voor elk exploitatieongeval en -incident of met een weer-slag op de exploitatie stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder en naar gelang het geval, de spoorwegonderneming een verslag op waarvan zo vlug mogelijk een kopie naar de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan wordt gestuurd.

Onder voorbehoud van de toepassing van de artikelen 44 en 45 analyseert de N.M.B.S. Holding de exploitatie-incidenten en -ongevallen en formuleert voorstellen om deze te voorkomen. Deze voorstellen worden naar de veiligheidsinstantie gezonden die ze, na goedkeuring, doorgeeft aan de betrokken personen.

Voor de toepassing van punt h) van het punt 2.1., van bijlage II, kunnen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen steunen op de door N.M.B.S.-Holding uitgevoerde analyses.

Bij een ernstig ongeval licht de spoorweginfrastructuurbeheerder de Minister, de veiligheidsinstantie, het onderzoeksorgaan en de gerechtelijke instanties hierover onmiddellijk in.

Art. 21

Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, wordt elke spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en derden.

Dit laat echter de verantwoordelijkheid van elke fabrikant, elke leverancier van onderhoudsdiensten, wagonexploitant, dienstverlener en aankoopeenheid onverlet om rollend materieel, installaties, toebehoren en materialen te leveren, als-

roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 22

§ 1^{er}. Au sein de la S.N.C.B. Holding, les tâches visées à l'article 18, alinéa 2, et 20, alinéa 2, sont confiées à un service spécialisé dépendant directement du comité de direction.

§ 2. Les membres du service visé au § 1^{er} sont tenus au secret professionnel et ne peuvent divulguer à quelque personne que ce soit les informations commerciales confidentielles qui leur sont communiquées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou par des entreprises ferroviaires dans le cadre des tâches visées à l'article 18, alinéa 2, et 20, alinéa 2, hormis les exceptions prévues par la loi.

§ 3. Les infractions au § 2 sont punies des peines prévues à l'article 458 du Code pénal. Les dispositions du livre premier du même Code, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables à ces infractions.

CHAPITRE IV

Agrément et certificat de sécurité

Section première

L'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 23

§ 1^{er}. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit disposer d'un agrément de sécurité, délivré par l'autorité de sécurité.

§ 2. L'agrément de sécurité comprend:

a) l'agrément confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tel que décrit à l'article 18 et à l'annexe II;

b) l'agrément confirmant l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

mede diensten te verrichten die voldoen aan de vastgelegde eisen en gebruiksvoorwaarden, zodat zij door de spoorwegondernemingen en/of spoorweginfrastructuurbeheerders bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet.

Art. 22

§ 1. Binnen N.M.B.S.-Holding worden de taken bedoeld in artikel 18, lid 2, en 20, lid 2, toevertrouwd aan een gespecialiseerde dienst die rechtstreeks afhangt van het directiecomité.

§ 2. De leden van de dienst bedoeld in § 1 zijn gehouden aan het beroepsgeheim en mogen aan niemand vertrouwelijke of commerciële informatie bekend maken die hun werd meegedeeld door de spoorweginfrastructuurbeheerder of door de spoorwegondernemingen in het kader van de taken bedoeld in artikel 18, lid 2, en 20, lid 2, behalve in de uitzonderingsgevallen waarin de wet voorziet.

§ 3. De overtredingen van § 2 worden gestraft met de straffen bedoeld in artikel 458 van het Strafwetboek. De voorschriften van het eerste boek van hetzelfde Wetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op deze overtredingen.

HOOFDSTUK IV

Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat

Afdeling I

Veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 23

§ 1. Om de spoorweginfrastructuur te kunnen beheren en exploiteren, moet de spoorweginfrastructuurbeheerder beschikken over een veiligheidsvergunning, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.

§ 2. De veiligheidsvergunning omvat:

a) de bevestiging dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder zoals beschreven in artikel 18 en bijlage II, is aanvaard;

b) de bevestiging dat de voorzieningen die de spoorweginfrastructuurbeheerder heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke vereisten van een veilig ontwerp, een veilig onderhoud en een veilige exploitatie van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van, waar nodig, het onderhoud en de exploitatie van het verkeersregelings- en seinsysteem, zijn goedgekeurd.

Art. 24

L'agrément de sécurité est valable cinq ans et est renouvelable à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien. Le titulaire de l'agrément de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toute modification de ce type.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle des règles visées à l'article 6, §§ 1^{er} et 2.

Si le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire agréé ne remplit plus les conditions requises pour l'obtention de l'agrément de sécurité, l'agrément peut être retiré.

Art. 25

L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité des agréments de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

Art. 26

Le Roi fixe les modalités de demande, de délivrance, de prorogation ou de retrait de l'agrément de sécurité. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire introduit sa demande pour la première fois avant le 31 décembre 2006.

Section II

Le certificat de sécurité des entreprises ferroviaires

Art. 27

§ 1^{er}. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit notamment disposer d'un certificat de sécurité, conformément à la présente section. Le certificat de sécurité a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin de maîtriser les risques et d'utiliser le réseau en toute sécurité. Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferroviaire belge ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

Art. 24

De veiligheidsvergunning is vijf jaar geldig en kan op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder worden vernieuwd. Zij wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de infrastructuur, het seinsysteem of de energievoorziening of de beginselen die van toepassing zijn op de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. De houder van de veiligheidsvergunning stelt de veiligheidsinstantie onverwijld van die wijzigingen in kennis.

De veiligheidsinstantie kan eisen dat de veiligheidsvergunning wordt herbekeken indien de voorschriften zoals bedoeld in artikel 6, §§ 1 en 2 ingrijpend veranderen.

Wanneer de vergunde spoorweginfrastructuurbeheerder niet langer aan de voorwaarden voor het bekomen van de veiligheidsvergunning voldoet, kan de vergunning worden ingetrokken.

Art. 25

De veiligheidsinstantie betekent aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de veiligheidsvergunning. De betekening vermeldt de naam en het adres van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunning en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.

Art. 26

De Koning stelt de wijze vast waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, verlengd en ingetrokken. De spoorweginfrastructuurbeheerder dient zijn aanvraag de eerste keer in voor 31 december 2006.

Afdeling II

Veiligheidscertificaat voor spoorwegondernemingen

Art. 27

§ 1. Om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming onder meer beschikken over een veiligheidscertificaat overeenkomstig deze afdeling. Het veiligheidscertificaat is het bewijs dat de spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft tot stand gebracht en in staat is te voldoen aan de eisen die in de TSI, in andere communautaire bepalingen en in de nationale veiligheidsvoorschriften zijn vastgelegd om de risico's te beheersen en het net veilig te gebruiken. Het veiligheidscertificaat kan voor het gehele Belgische spoorweginet of enkel een welbepaald deel hiervan gelden.

§ 2. Le certificat de sécurité comprend deux parties:

a) une certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire;

b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une exploitation sûre du réseau concerné, les exigences pouvant porter sur l'application des STI et des règles nationales de sécurité, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service ou en circulation le matériel roulant utilisé par l'entreprise ferroviaire. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV.

Art. 28

La certification accordée à l'entreprise ferroviaire établie en Belgique par l'autorité de sécurité, conformément à l'article 27, § 2, a) précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. La certification accordée conformément à l'article 27, § 2, point a), est valable dans toute l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaire équivalentes.

Art. 29

L'entreprise ferroviaire établie en Belgique ou dans un autre pays de l'Union européenne qui prévoit d'exploiter des services de transport ferroviaire sur le réseau belge doit avoir reçu de l'autorité de sécurité la certification nationale supplémentaire nécessaire visée à l'article 27, § 2, point b).

La certification accordée conformément à l'article 27, b) précise les lignes du réseau couvert.

Pour obtenir la certification nationale supplémentaire visée à l'article 27, § 2, point b), les entreprises ferroviaires disposent d'une couverture en responsabilité civile suffisante ou prennent des dispositions équivalentes.

Les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile sont fixés par le Roi.

Art. 30

Le certificat de sécurité est valable trois ans et peut être renouvelé. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

Le titulaire du certificat de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toutes les modifications importantes des conditions de la partie concernée du certificat. Il informe en outre l'autorité de sécurité de l'engagement de nouvelles ca-

§ 2. Het veiligheidscertificaat omvat twee delen:

a) een certificering die bevestigt dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming is goedgekeurd;

b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen om veilig op het betrokken net te kunnen opereren, zijn goedgekeurd. De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI en de nationale veiligheidsvoorschriften, de aanvaarding van de certificaten van het personeel en de machtiging om het door de spoorwegonderneming gebruikte rollend materieel in gebruik te nemen of in verkeer te brengen. De certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorwegonderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage IV.

Art. 28

De certificering dat de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 27, § 2, a) verleent aan de in België gevestigde spoorwegonderneming vermeldt het type en de omvang van de spoorwegactiviteiten waarvoor het geldt. De overeenkomstig artikel 27, § 2 a) verleende certificering is geldig in de hele Europese Unie voor evenwaardige spoorvervoeractiviteiten.

Art. 29

De in België of in een andere lidstaat van de Europese Unie gevestigde spoorwegonderneming die voornemens is spoorwegvervoerdiensten te exploiteren op het Belgische net moet van de veiligheidsinstantie de overeenkomstig artikel 27, § 2, punt b) vereiste aanvullende nationale certificering hebben ontvangen.

De overeenkomstig artikel 27 b) toegekende certificering vermeldt de lijnen van het net waarvoor het geldt.

Om de in artikel 27, § 2, punt b) bedoelde aanvullende nationale certificering te bekomen, moeten de spoorwegondernemingen beschikken over een voldoende dekking van hun burgerlijke aansprakelijkheid of gelijkwaardige schikkingen getroffen hebben.

De minimumbedragen voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid worden door de Koning bepaald.

Art. 30

Het veiligheidscertificaat is drie jaar geldig en kan worden vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt bij elke substantiële wijziging van het type of de omvang van de activiteiten.

De houder van het veiligheidscertificaat geeft de veiligheidsinstantie onverwijld kennis van alle belangrijke wijzigingen in de voorwaarden van het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat. Voorts licht hij de veiligheidsinstantie in

tégories de personnel ou de l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de la partie concernée du certificat de sécurité en cas de modification substantielle des règles visées à l'article 6, §§ 1^{er} à 3.

Si le titulaire d'un certificat de sécurité ne remplit plus les conditions requises, la partie a) et/ou b) du certificat est retirée. En cas de retrait de la partie b), l'autorité de sécurité qui a délivré la partie a) du certificat doit être immédiatement informée.

S'il apparaît que le titulaire du certificat de sécurité qui le détient n'en a pas fait l'usage prévu pendant l'année qui suit sa délivrance le certificat est retiré.

Art. 31

Le Roi fixe les conditions et les modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement ou de retrait du certificat de sécurité.

Art. 32

L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des certificats de sécurité visés à l'article 27. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Section III

La redevance liée à la détention d'un agrément et d'un certificat de sécurité

Art. 33

§ 1^{er}. Il est dû par le titulaire d'un agrément ou d'un certificat de sécurité, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance de l'autorité de sécurité et aux frais d'enquête de l'organisme d'enquête, une redevance annuelle indexée.

§ 2. Cette redevance doit être acquittée lors de la délivrance du certificat ou de l'agrément de sécurité et ensuite, avant le 1^{er} janvier de chaque année, sous peine de suspension du certificat ou de l'agrément.

§ 3. Cette redevance n'est pas sujette à remboursement en cas de retrait du certificat ou de l'agrément de sécurité ou de cessation de l'exercice des activités couvertes par le certificat ou l'agrément.

over het inzetten van nieuwe categorieën personeel of van nieuwe soorten rollend materieel.

De veiligheidsinstantie kan eisen dat het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer de voorschriften zoals bedoeld in artikel 6, §§ 1 tot 3 ingrijpend zijn gewijzigd.

Wanneer de houder van een veiligheidscertificaat niet langer aan de eisen voldoet, wordt deel a) en/of b) van het certificaat ingetrokken. Wanneer deel b) wordt ingetrokken, moet de veiligheidsinstantie die deel a) van het certificaat heeft afgeleverd onverwijld op de hoogte worden gebracht.

Wanneer blijkt dat de houder van het veiligheidscertificaat gedurende het jaar dat volgde op de afgifte, er niet het bedoelde gebruik van heeft gemaakt, wordt het certificaat ingetrokken.

Art. 31

De Koning bepaalt de voorwaarden en modaliteiten voor de aanvraag, het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing en de intrekking van het veiligheidscertificaat.

Art. 32

De veiligheidsinstantie betekent aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de in artikel 27 bedoelde veiligheidscertificaten. De betekening vermeldt de naam en het adres van de spoorwegaonderneming, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor die beslissing.

Afdeling III

Bijdrage verbonden aan het bezit van een veiligheidsvergunning en een veiligheidscertificaat

Art. 33

§ 1. De houder van een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat is, voor deelneming in de kosten voor administratie, controle en toezicht van de veiligheidsinstantie en voor onderzoek van het onderzoeksorgaan, een jaarlijkse, geïndexeerde bijdrage verschuldigd.

§ 2. Deze bijdrage moet betaald worden bij de afgifte van het veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning en vervolgens vóór 1 januari van elk jaar, op straffe van de schorsing van het veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning.

§ 3. Deze bijdrage wordt niet teruggestort bij intrekking van het veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning of bij stopzetting van de activiteiten waarvoor het certificaat of de vergunning geldt.

§ 4. Le Roi fixe le montant, les modalités de paiement et le mécanisme d'indexation de la redevance.

CHAPITRE V

Accès aux services de formation

Art. 34

Le Roi agrée par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres le ou les organismes chargés de fournir des services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord. L'agrément impose au(x) organisme(s) de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train et du personnel de bord chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

L'agrément impose au(x) organisme(s) de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

Art. 35

Lorsqu'elles recrutent de nouveaux conducteurs de trains, de nouveaux membres du personnel de bord et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doivent être en mesure de tenir compte de toutes qualifications, formation et expérience pouvant avoir été acquises dans d'autres entreprises ferroviaires. À cet effet, ces membres du personnel peuvent avoir accès aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et communiquer celles-ci.

Art. 36

Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire sont responsables du niveau de formation et de la qualification de leur personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 17 et à l'annexe II.

Art. 37

Le Roi fixe les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation, des examens, ainsi que les modalités de la délivrance des brevets des conducteurs de train et du personnel de bord.

§ 4. De Koning bepaalt het bedrag, de betalingswijze en het indexeringsmechanisme voor de bijdrage.

HOOFDSTUK V

Toegang tot de opleidingsfaciliteiten

Art. 34

De Koning erkent, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de instelling of instellingen die instaan voor de verlening van opleidingsdiensten voor treinbestuurders en voor treinpersoneel. De erkenning verplicht de instelling of instellingen de treinbestuurders en het treinpersoneel een billijke en niet-discriminerende toegang te verlenen tot opleidingsdiensten telkens wanneer deze opleiding nodig is om aan de voorwaarden te voldoen voor het bekomen van een veiligheidscertificaat of, desgevallend een veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de instelling of instellingen opleidingsdiensten van goede kwaliteit aan te bieden aan spoorwegondernemingen en aan de spoorweginfrastructuurbeheerder tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs die in verhouding staat tot de kosten en een winstmarge mag bevatten.

Art. 35

Bij de aanwerving van nieuwe treinbestuurders, nieuw treinpersoneel en personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, moeten de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder in staat zijn, alle eventueel eerder bij andere spoorwegondernemingen verworven kwalificaties, gevolgde opleidingen en opgedane ervaring in aanmerking te nemen. Daartoe kunnen deze personeelsleden toegang krijgen tot de documenten die hun opleiding, kwalificaties en ervaring bewijzen en kunnen ze van deze documenten kopieën verkrijgen en deze doorgeven.

Art. 36

Iedere spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder staan te allen tijde in voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat met de veiligheid verband houdende taken zoals bedoeld in artikel 17 en bijlage II, verricht.

Art. 37

De Koning bepaalt de modaliteiten voor de organisatie en de minimum inhoud van de opleiding en de examens, evenals de wijze van afgifte van de getuigschriften van treinbestuurders en treinpersoneel.

CHAPITRE VI

Mise en circulation de matériel roulant en usage dans un autre État Membre de l'Union européenne

Art. 38

Le Roi arrête les modalités de demande et d'autorisation de mise en circulation de matériel roulant en usage dans un autre État membre de l'Union européenne.

Art. 39

Le matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un État membre mais qui n'est pas entièrement couvert par les STI pertinentes ou qui est entièrement couvert par les STI pertinentes mais pour lesquelles l'État belge a prévu des dérogations dans les limites définies par le Roi, fait l'objet d'une autorisation de mise en circulation sur le réseau ferroviaire belge conformément au présent chapitre.

Art. 40

L'entreprise ferroviaire soumet à l'autorité de sécurité un dossier technique concernant le matériel roulant ou le type de matériel roulant en indiquant l'utilisation prévue sur le réseau. Le dossier contient les informations suivantes:

- a) la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre État membre et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'autorité de sécurité et nécessaires pour son autorisation complémentaire;
- c) une attestation délivrée par l'organisme désigné relative aux caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
- d) des informations sur les dérogations aux règles nationales de sécurité qui sont nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, délivrée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque de sécurité sur le réseau.

HOOFDSTUK VI

Indienststelling van reeds in een andere lidstaat van de Europese Unie in gebruik zijnde rollend materieel

Art. 38

De Koning bepaalt de modaliteiten voor de aanvraag en de machtiging tot indienststelling van reeds in een andere lidstaat van de Europese unie in gebruik zijnde rollend materieel.

Art. 39

Rollend materieel voor de inzet waarvan in één lidstaat een vergunning is verleend, maar dat niet geheel onder de TSI valt, of dat geheel valt onder de TSI die er betrekking op hebben, maar waarvoor de Belgische Staat binnen de grenzen bepaald door de Koning in afwijkingen heeft voorzien, is onderworpen aan een machtiging tot indienststelling op het Belgische spoorwegennet overeenkomstig dit hoofdstuk.

Art. 40

De spoorwegonderneming legt aan de veiligheidsinstantie een technisch dossier voor met betrekking tot het rollend materieel of het type rollend materieel, met opgave van het voorziene gebruik op het spoorwegennet. Het dossier bevat de volgende informatie:

- a) een bewijs dat in een andere lidstaat toelating tot het inzetten van rollend materieel is gegeven, en registers met de staat van dienst van het materieel, zijn onderhoud en in voorkomend geval de technische wijzigingen die na de toelating zijn aangebracht;
- b) de door de veiligheidsinstantie verlangde technische gegevens, het onderhoudsprogramma en de operationele kenmerken die nodig zijn voor de aanvullende vergunning;
- c) een attest afgegeven door de aangewezen instantie inzake de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het rollend materieel voldoet aan de eisen voor het systeem van energievoorziening, het seingevoerings- en besturings-systeem, de spoorbreedte en infrastructuurprofielen, de maximale asbelasting en andere netwerkeisen;
- d) informatie over vrijstellingen van nationale veiligheidsvoorschriften die nodig zijn om een vergunning te verlenen en het bewijs, geleverd door de Belgische beheerder van de spoorweginfrastructuur, op basis van een risicobeoordeling, dat de vergunning van het rollend materieel op het net geen veiligheidsrisico's veroorzaakt.

Art. 41

L'autorité de sécurité peut inviter l'entreprise ferroviaire à faire des essais sur le réseau moyennant la conclusion d'un contrat avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en application de l'article 40, point c), afin de définir la portée et le contenu de ces essais.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les dispositions nécessaires pour octroyer des sillons à cet effet. Les sillons attribués dans ce cadre sont facturés par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à l'entreprise ferroviaire.

Art. 42

L'autorisation de mise en circulation du matériel roulant en usage dans un autre État membre de l'Union européenne peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

CHAPITRE VII

Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires

Section première

La désignation d'un organisme d'enquête

Art. 43

Le Roi désigne l'organisme d'enquête.

L'organisme d'enquête comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident, d'accident grave ou d'incident. Il est en outre fonctionnellement indépendant de l'autorité de sécurité, de tout organisme de réglementation des chemins de fer ou de toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.

Le ou les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions visées à la section II; toute violation du secret professionnel est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Le Roi détermine la composition de l'organisme d'enquête et les modalités d'exécution des missions qui lui sont confiées.

Section II

Les missions

Art. 44

L'organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire.

Art. 41

De veiligheidsinstantie kan de spoorwegonderneming uitnodigen om testen op het spoorwegnet te doen mits de afsluiting van een overeenkomst met de spoorweginfrastructuurbeheerder bij toepassing van artikel 40, punt c) om de omvang en inhoud van deze testen vast te stellen.

De spoorweginfrastructuurbeheerder treft de nodige maatregelen om hiervoor treinpaden toe te kennen. De in dit kader toegekende treinpaden worden aan de spoorwegonderneming gefactureerd door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Art. 42

De toelating tot indienststelling van rollend materieel dat in een andere Lidstaat van de Europese Unie gebruikt wordt kan gebruiksomstandigheden en andere beperkingen bevatten.

HOOFDSTUK VII

Onderzoek naar spoorwegongevallen en -incidenten

Afdeling I

Aanwijzing van een onderzoeksorgaan

Art. 43

De Koning wijst het onderzoeksorgaan aan.

Het onderzoeksorgaan bestaat uit ten minste één onderzoeker die bekwaam is om de functie van hoofdonderzoeker te vervullen bij een ongeval, een ernstig ongeval of een incident. Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, van elk orgaan voor spoorwegregelgeving of elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met de onderzoeksopdracht.

Het lid of de leden van het onderzoeksorgaan is/zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun opdrachten bedoeld in afdeling II; elke schending van het beroepsgeheim wordt gestraft met de straffen voorzien in artikel 458 van het Strafwetboek.

De Koning bepaalt de samenstelling van het onderzoeksorgaan en de uitvoeringsmodaliteiten voor de aan het onderzoeksorgaan toevertrouwde opdrachten.

Afdeling II

Opdrachten

Art. 44

Het onderzoeksorgaan stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan.

Art. 45

En plus des accidents graves, l'organisme d'enquête peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel.

L'organisme d'enquête décide s'il convient d'effectuer ou non une enquête sur tel accident ou incident, selon les modalités fixées par le Roi.

Section III

Les pouvoirs

Art. 46

Sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires et le cas échéant, en collaboration avec les autorités judiciaires, l'organisme d'enquête a dès que possible:

- a) accès au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de gestion du trafic;
- b) le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement contrôlé d'épaves, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) accès au contenu des enregistreurs de messages verbaux, au contenu des enregistrements des équipements de bord et à l'enregistrement du fonctionnement du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;
- d) accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;
- e) accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;
- f) la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué et d'autres témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;
- g) accès à toute information ou document pertinent détenu par la S.N.C.B.-Holding, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires impliquées et l'autorité de sécurité.

Les pouvoirs visés à l'alinéa 1^{er}, ne peuvent être exercés que lorsque les nécessités de l'éventuelle information et instruction judiciaire ne s'y opposent plus et le cas échéant, dans

Art. 45

Naast het onderzoeken van ernstige ongevallen kan het onderzoeksorgaan ook onderzoeken voeren naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem.

Het onderzoeksorgaan beslist of een dergelijk ongeval of incident al dan niet wordt onderzocht, volgens de door de Koning vastgestelde modaliteiten.

Afdeling III

Bevoegdheden

Art. 46

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden en, in voorkomend geval, in samenwerking met de gerechtelijke instanties, krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk:

- a) toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, tot het betrokken rollend materieel, tot de desbetreffende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevinginstallaties;
- b) het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;
- c) toegang tot recorders van verbale boodschappen, de geregistreerde gegevens van de boordapparatuur en de registratie van de werking van het seingeving- en verkeersregelingssysteem waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;
- d) toegang tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;
- e) toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;
- f) de mogelijkheid het betrokken spoorwegpersoneel en andere getuigen te ondervragen en het recht om kopieën te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;
- g) toegang tot alle ter zake dienende informatie of gegevens die in het bezit zijn van de N.M.B.S.-Holding, de spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen en de veiligheidsinstantie.

De bevoegdheden vermeld in lid 1, kunnen slechts worden uitgeoefend van zodra de noodwendigheden van het eventuele opsporings- en gerechtelijk onderzoek zich hier niet meer

le respect de l'article 125 du règlement général du 28 décembre 1950 sur les frais de justice en matière répressive.

Art. 47

L'organisme d'enquête procède avec les organismes d'enquête des autres États membres de l'Union européenne à un échange de vues et d'expériences en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité et d'adaptation au progrès scientifique et technique.

Section IV

L'enquête

Art. 48

Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel État membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit, et que cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se concerta avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir de l'effectuer en coopération. Si l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse le ou les autre(s) organisme(s) concerné(s) participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

Les organismes homologues d'un autre État membre de l'Union européenne sont invités à participer à une enquête chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie et agréée dans cet État membre est impliquée dans l'accident ou l'incident.

Art. 49

L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et des usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans le projet de rapports. Les éléments de l'éventuelle information et instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires.

tegen verzetten en in voorkomend geval, overeenkomstig artikel 125 van het Algemeen reglement van 28 december 1950 op de gerechtskosten in strafzaken.

Art. 47

Het onderzoeksorgaan wisselt meningen en ervaringen uit met onderzoeksorganen van de andere lidstaten van de Europese Unie met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden en beginselen voor de opvolging van de veiligheidsaanbevelingen en de aanpassing aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Afdeling IV

Het onderzoek

Art. 48

Wanneer een ongeval of een incident vlakbij een grensinstallatie van België heeft plaatsgevonden of als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident heeft plaatsgevonden en dat dit in België zou kunnen zijn, overlegt het onderzoeksorgaan samen met zijn tegenhangers om het orgaan te bepalen dat het onderzoek gaat verrichten of nemen zij gezamenlijk deze taak op zich. Als het Belgische onderzoeksorgaan aangeduid wordt, laat het de of het andere betrokken orga(n)en aan het onderzoek deelnemen en geeft het hen toegang tot alle resultaten van dit onderzoek.

Onderzoeksorganen van een andere lidstaat van de Europese Unie worden uitgenodigd deel te nemen aan een onderzoek wanneer een in deze lidstaat gevestigde spoorwegonderneming met een vergunning van deze lidstaat, bij het ongeval of incident betrokken is.

Art. 49

Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord en in voorkomend geval worden, de resultaten samengelegd met de andere onderzoeksorganen. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, de slachtoffers en hun naaste familie, de eigenaren van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van het personeel betrokken bij het ernstig ongeval, ongeval of incident, en de gebruikers worden geregeld op de hoogte gebracht van de voortgang van het onderzoek en, in de mate van het mogelijke, krijgen ze de kans om hun mening te geven in het kader van het onderzoek en de gegevens uit de ontwerpverslagen te becommentariëren. Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden.

Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause de l'accident ou de l'incident visé aux articles 44 et 45 est une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités judiciaires.

Art. 50

Pour chaque accident ou incident visé aux articles 44 et 45, l'organisme responsable de l'enquête prend les dispositions voulues; il fait notamment appel aux compétences opérationnelles et techniques nécessaires pour mener l'enquête. Ces compétences peuvent être sollicitées au sein de l'organisme ou en dehors de celui-ci, en fonction de la nature de l'accident ou de l'incident sur lequel il doit enquêter.

Art. 51

L'organisme d'enquête conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de remettre l'infrastructure en état et de l'ouvrir aux services de transport ferroviaire dans les meilleurs délais.

Art. 52

L'enquête est effectuée indépendamment de toute information et instruction judiciaire et ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité. Les autorités judiciaires s'efforcent de permettre à l'organisme d'enquête d'effectuer ses tâches.

Section V

Les conclusions et les rapports

Art. 53

Chaque enquête sur un accident ou un incident visé aux articles 44 et 45, fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête et dont le contenu est déterminé à l'annexe III. Ce rapport indique l'objectif de l'enquête et contient, le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité.

Art. 54

Chaque année, l'organisme d'enquête établit, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

Wanneer uit de door het onderzoeksorgaan verzamelde bewijzen blijkt dat de oorzaak van het ongeval of van het incident zoals bedoeld in de artikelen 44 en 45, een misdrijf is, waarschuwt het onderzoeksorgaan onmiddellijk de politiediensten en gerechtelijke overheden.

Art. 50

Voor elk ongeval of incident bedoeld in artikelen 44 en 45, treft het verantwoordelijke onderzoeksorgaan de gewenste maatregelen; het wendt met name de operationele en technische vaardigheden aan nodig om het onderzoek te voeren. Deze vaardigheden kunnen van binnen of buiten het orgaan worden aangetrokken al naargelang de aard van het te onderzoeken ongeval of het incident.

Art. 51

Het onderzoeksorgaan rondt zijn onderzoek op de plaats van het ongeval zo snel mogelijk af zodat de spoorweginfrastructuurbeheerder de infrastructuur zo snel mogelijk kan herstellen en openstellen voor de spoorwegvervoerdiensten.

Art. 52

Het onderzoek wordt onafhankelijk van opsporings- en gerechtelijk onderzoeken gevoerd en kan in geen geval betrekking hebben op het vaststellen van schuld of aansprakelijkheid. De gerechtelijke overheden spannen zich in om het mogelijk te maken dat het onderzoeksorgaan zijn taken kan uitvoeren.

Afdeling V

Conclusies en verslagen

Art. 53

Van elk onderzoek van een ongeval of incident bedoeld in artikelen 44 en 45 wordt een verslag opgesteld dat naar zijn vorm is afgestemd op het type en de ernst van het ongeval of incident en het belang van de onderzoeksbevindingen; zijn inhoud is in bijlage III vastgesteld. Dit verslag beschrijft duidelijk het onderzoeksdoel en bevat, waar nodig, veiligheidsaanbevelingen.

Art. 54

Uiterlijk op 30 september van elk jaar publiceert het onderzoeksorgaan een jaarverslag waarin verantwoording wordt afgelegd over de onderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die zijn gedaan en de maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere aanbevelingen.

Art. 55

§ 1^{er}. Les recommandations en matière de sécurité formulées par l'organisme d'enquête sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes concernés. Elles ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

§ 2. L'autorité de sécurité et les autres autorités ou organismes auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport au moins une fois par an, pour le 30 juin au plus tard, à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.

Section VI

La concertation européenne

Art. 56

Dans un délai d'une semaine après sa décision d'ouvrir une enquête, l'organisme d'enquête en informe l'Agence. La notification indique la date, l'heure et le lieu de l'accident ou de l'incident, ainsi que son type et ses conséquences en termes de pertes humaines, de personnes blessées et de dommages matériels.

Art. 57

L'organisme d'enquête transmet à l'Agence une copie du rapport final visé à l'article 53 et du rapport annuel visé à l'article 54.

TITRE III

Contrôle et inspection ferroviaires et sanctions

CHAPITRE PREMIER

contrôles et inspections ferroviaires

art. 58

§ 1^{er}. Sur proposition du Ministre, le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux agents de l'Administration et de l'autorité de sécurité chargés de contrôler l'application et constater les manquements aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les agents visés au § 1^{er} peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment, dans tout matériel circulant ou destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des

Art. 55

§ 1. De door het onderzoeksorgaan opgestelde aanbevelingen worden gericht aan de veiligheidsinstantie en, indien de aard van de aanbeveling dit noodzaakt, aan andere betrokken organen. De aanbevelingen mogen in geen geval een vermoeden van fout of aansprakelijkheid uiten.

§ 2. De veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen tot welke aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan ten minste eenmaal per jaar en uiterlijk tegen 30 juni weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbevelingen hebben genomen of gepland.

Afdeling VI

Europees overleg

Art. 56

Binnen één week nadat besloten werd een onderzoek in te stellen, brengt het onderzoeksorgaan het Bureau daarvan op de hoogte. Hierbij worden de datum, de tijd en de plaats van het ongeval of het incident aangegeven, alsook het type van ongeval of incident en de gevolgen ervan in termen van doden, gewonden en materiële schade.

Art. 57

Het onderzoeksorgaan zendt het Bureau een exemplaar van het eindverslag bedoeld in artikel 53 en van het jaarverslag bedoeld in artikel 54.

TITEL III

Controle en inspectie van de spoorwegen en boetes

HOOFDSTUK I

controles en inspectie van de spoorwegen

art. 58

§ 1. Op voordracht van de Minister, kan de Koning de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie verlenen aan de agenten van het Bestuur en van de veiligheidsinstantie belast met de controle op de naleving van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten en de vaststelling van de inbreuken hierop.

§ 2. In het kader van de uitvoering van hun opdrachten, kunnen de agenten bedoeld in § 1:

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voor-

documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires à la recherche ou à la constatation ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

§ 3. Ils peuvent procéder à des visites:

– entre 8 et 18 heures au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

– à tout moment au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

§ 4. Les procès-verbaux des agents visés au §1^{er} font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils sont envoyés au procureur du Roi du lieu de l'infraction.

§ 5. Les agents visés au § 1^{er} peuvent pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions requérir la force publique.

§ 6. Sous réserve des lois particulières qui garantissent le secret des déclarations, les administrations publiques sont tenues de prêter leur concours aux officiers de police judiciaire dans l'exécution de leurs missions.

CHAPITRE II

Sanctions

Art. 59

Sous réserve de l'application des articles 22, § 3 et 43, alinéa 3, les manquements à la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris sur la base de cette loi, le non-respect des décisions prises par l'autorité de sécurité, l'Administration ou le Ministre, toute obstruction aux vérifications et investigations de ces instances ainsi que toute entrave à l'action de l'organisme d'enquête constituent des infractions punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 12,5 euros à 125 euros ou d'une de ces peines seulement. Les dispositions du livre I du Code pénal sont applicables à ces infractions.

werpen doen vertonen en die in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of vaststelling of nodig zijn om aan de overtreding een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen huiszoeken verrichten:

– tussen 8 en 18 uur in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, rekenplichtig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

– op elk ogenblik in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde agenten zijn rechtsgeldig tot bewijs van het tegendeel. Zij worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van het misdrijf.

§ 5. De in § 1 bedoelde agenten kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 6. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun opdrachten.

HOOFDSTUK II

BOETES

Art. 59

Onverminderd de artikelen 22, § 3 en 43, lid 3, vormen inbreuken op deze wet of op de uitvoeringsbesluiten die werden genomen op basis van deze wet, het niet naleven van de beslissingen van de veiligheidsinstantie, het Bureau of de Minister, het hinderen van vaststellingen en onderzoeken van deze instanties, evenals elke belemmering van de activiteiten van het onderzoeksorgaan overtredingen waarop een gevangenisstraf staat van acht dagen tot één jaar en een boete van 12,5 tot 125 euro of met een van deze straffen alleen. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek zijn op deze inbreuken van toepassing.

TITRE IV

Dispositions finales et abrogatoires

CHAPITRE PREMIER

Disposition transitoire

Art. 60

La présente loi ne s'applique pas:

1° aux demandes de certificat de sécurité introduites avant l'entrée en vigueur des arrêtés royaux exécutant les articles 10 et 31;

2° aux demandes de certificat de sécurité introduites dans les six mois à partir de la dite entrée en vigueur, pour lesquelles l'autorité de sécurité a consenti une dérogation.

CHAPITRE II

Dispositions abrogatoires

Art. 61

L'article 452, § 1^{er}, 6°, de la loi-programme du 22 décembre 2003, l'article 199, 6°, de la loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, telle que modifiée par l'arrêté royal du 14 juin 2004 et l'article 82 de la loi du 23 décembre 2005 portant des dispositions diverses, sont abrogés.

Art. 62

Les articles 4 à 11, 37 à 47, 98 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que ses modifications ultérieures, sont abrogés.

TITEL IV

Slot- en opheffingsbepalingen

HOOFDSTUK I

Overgangsbepaling

Art. 60

Deze wet is niet van toepassing:

1° op de aanvragen voor een veiligheidscertificaat die worden ingediend vóór de inwerkingtreding van de koninklijke besluiten ter uitvoering van artikels 10 en 31;

2° op de aanvragen voor een veiligheidscertificaat die worden ingediend binnen de zes maand vanaf de bedoelde inwerkingtreding en waarvoor de veiligheidsinstantie een afwijking heeft toegestaan.

HOOFDSTUK II

Opheffingsbepalingen

Art. 61

Artikel 452, § 1, 6°, van de programmawet van 22 december 2003, artikel 199, 6°, van de wet van 21 maart 1991, betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 14 juni 2004 en artikel 82 van de wet van 23 december 2005 houdende diverse bepalingen, worden opgeheven.

Art. 62

De artikelen 4 tot 11, 37 tot 47 en 98 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 en zijn latere wijzigingen betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, worden opgeheven.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

N° 40.442/4

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 10 mai 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi «relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire», a donné le 7 juin 2006 l'avis suivant:

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

Observations générales

1. Dans le cadre de la transposition de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, l'avant-projet vise notamment à transférer à une future autorité (nationale) de sécurité diverses compétences en matière de certification de sécurité des entreprises ferroviaires, de leur personnel et de leur matériel roulant; ces compétences sont actuellement dévolues au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel, et elles font partie des missions de service public de cette entreprise publique autonome.

Aucun projet d'arrêté de présentation ne figurant dans le dossier joint à la demande d'avis, la section de législation du Conseil d'État n'a pu vérifier si l'avant-projet examiné est bien proposé tant par le Ministre ayant la Mobilité dans ses attributions que par le membre du Gouvernement compétent en matière d'entreprises publiques. L'avant-projet doit également être soumis à l'avis de l'inspecteur des finances accrédité auprès de ce dernier.

2.1. L'avant-projet de loi précise, en son article 2:

«La présente loi transpose la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE con-

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

NR. 40.442/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 10 mei 2006 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen», heeft op 7 juni 2006 het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Algemene opmerkingen

1. In het kader van de omzetting van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids-certificering, beoogt het voorontwerp inzonderheid verschillende bevoegdheden inzake veiligheids-certificering van de spoorwegondernemingen, hun personeel en hun rollend materieel over te dragen aan een toekomstige (nationale) veiligheidsinstantie; deze bevoegdheden komen thans toe aan Infrabel, de spoorweginfrastructuurbeheerder, en maken deel uit van de taken van openbare dienst van dit autonoom overheidsbedrijf.

Aangezien geen ontwerp van indieningsbesluit is opgenomen in het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier, heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State niet kunnen nagaan of het onderzochte voorontwerp wel degelijk zowel door de Minister bevoegd voor Mobiliteit als door het Regeringslid dat bevoegd is voor de overheidsbedrijven is voorgedragen. Het voorontwerp dient eveneens ter fine van advies te worden voorgelegd aan de inspecteur van financiën die bij laatstgenoemde is geaccrediteerd.

2.1. In artikel 2 van het voorontwerp van wet staat:

«Deze wet zet de richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en richtlijn 2001/14/

cernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en sécurité.»

2.2. L'exposé des motifs doit être complété par la présentation d'un tableau de correspondance entre le texte de l'avant-projet et celui des normes européennes pertinentes, ainsi que d'un tableau établissant une correspondance en sens inverse, afin que les Chambres législatives puissent se prononcer en connaissance de cause sur le choix des moyens mis en oeuvre par l'auteur de l'avant-projet pour assurer la transposition des directives concernées, et éviter que l'exercice du droit d'amendement inscrit dans l'article 76 de la Constitution ne dépasse les limites du pouvoir d'appréciation laissé aux États membres par le droit européen.

2.3. Ces tableaux de correspondance permettraient par ailleurs de vérifier aisément si la transposition des différents articles de la directive 2004/49/CE est complètement ou seulement partiellement assurée et d'être informé des dispositions qui tendent à assurer cette transposition, qu'il s'agisse de dispositions déjà existantes dans l'arsenal juridique belge, des dispositions de l'avant-projet examiné, de dispositions encore à prendre notamment par arrêté royal ou de dispositions actuellement en vigueur dans l'ordre juridique belge et destinées à être remplacées ou abrogées par l'avant-projet à l'examen. Pour éclairer ces derniers aspects, l'auteur de l'avant-projet devrait indiquer non seulement les mesures législatives et réglementaires qui devraient encore être adoptées de manière à parfaire la transposition de la directive mais aussi les arrêtés royaux qu'il y aura lieu de modifier ou d'abroger ⁽¹⁾.

Cette façon de faire est d'autant plus indiquée que l'auteur de l'avant-projet a opté, dans l'exercice de transposition, pour une structure ne correspondant pas entièrement à celle de la directive 2004/49/CE.

2.4. Il eût été souhaitable de communiquer ces tableaux à la section de législation du Conseil d'État en vue de l'examen de l'avant-projet auquel elle a procédé pour l'établissement du présent avis.

À défaut, il n'est pas certain qu'un examen exhaustif des questions relatives à l'exacte transposition de la directive précitée ait pu être mené.

C'est sous cette réserve que les observations suivantes sont formulées.

¹ L'attention de l'auteur du texte doit être attirée sur le fait que la transposition de la directive 2004/49/CE précitée ne sera complètement assurée qu'après l'adoption des différents arrêtés d'exécution qu'appelle l'avant-projet. Le délai de transposition de cette directive étant expiré à ce jour, il convient donc d'adopter sans délai ces différents arrêtés.

EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering om.»

2.2. De memorie van toelichting moet worden aangevuld door de opname van een tabel met de overeenstemming tussen de tekst van het voorontwerp en de tekst van de relevante Europese regelgeving, alsook met een tabel met de overeenstemming in omgekeerde zin, opdat de wetgevende kamers zich met kennis van zaken kunnen uitspreken over de keuze van de middelen die de steller van het voorontwerp aanwendt om te zorgen voor de omzetting van de betrokken richtlijnen, en om te voorkomen dat de uitoefening van het recht tot amendementen dat in artikel 76 van de Grondwet is vastgelegd niet verder gaat dan de grenzen van de beoordelingsbevoegdheid die door het Europees recht aan de lidstaten wordt gelaten.

2.3. Deze overeenstemmingstabellen zouden het bovendien mogelijk maken gemakkelijk na te gaan of de verschillende artikelen van richtlijn 2004/49/EG volledig dan wel slechts gedeeltelijk omgezet zijn en te weten welke bepalingen ertoe strekken voor deze omzetting te zorgen, ongeacht of het gaat om reeds bestaande bepalingen in het Belgische rechtsbestel, om de bepalingen van het onderzochte voorontwerp, om bepalingen die nog moeten worden uitgevaardigd, inzonderheid bij koninklijk besluit, of om bepalingen die thans van kracht zijn in de Belgische rechtsorde en die bij het onderzochte voorontwerp moeten worden vervangen of opgeheven. Om deze laatste aspecten te verduidelijken, zou de steller van het voorontwerp niet alleen moeten aangeven welke wets- en verordeningsbepalingen nog zouden moeten worden uitgevaardigd om de omzetting van de richtlijn volledig tot stand te brengen, maar ook welke koninklijke besluiten moeten worden gewijzigd of opgeheven ⁽¹⁾.

Deze werkwijze is des te meer aangewezen daar de steller van het voorontwerp bij de omzetting heeft geopteerd voor een structuur die niet volledig overeenstemt met die van richtlijn 2004/49/CE.

2.4. Het zou wenselijk geweest zijn dat deze tabellen aan de afdeling wetgeving van de Raad van State waren medege-deeld met het oog op het onderzoek van het voorontwerp dat ze heeft uitgevoerd voor het opstellen van dit advies.

Doordat dit niet geschied is, is het niet zeker dat er een exhaustief onderzoek is kunnen worden gewijd aan de kwesties die de juiste omzetting van de voormelde richtlijn betreffen.

Onder dit voorbehoud worden de volgende opmerkingen gemaakt.

¹ L'attention de l'auteur du texte doit être attirée sur le fait que la transposition de la directive 2004/49/CE précitée ne sera complètement assurée qu'après l'adoption des différents arrêtés d'exécution qu'appelle l'avant-projet. Le délai de transposition de cette directive étant expiré à ce jour, il convient donc d'adopter sans délai ces différents arrêtés.

3. L'article 18 de l'avant-projet, relatif à l'élaboration du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et de celui du gestionnaire de l'infrastructure, dispose:

«Art.18. Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité nationales et aux conditions fixées dans leurs certificat de sécurité. En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

À cette fin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires consultent la S.N.C.B.-Holding lors de l'établissement de leur système de gestion de la sécurité et des procédures d'urgence. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires peuvent intégrer les conseils de la S.N.C.B.-Holding dans leur système de gestion de la sécurité.»

La compétence consultative dévolue à la S.N.C.B.-Holding par l'article 18, alinéa 2, précité, est critiquable au regard du droit communautaire. L'adoption, par chaque entreprise ferroviaire, d'un système de gestion de la sécurité est en effet l'un des aspects fondamentaux du régime mis en place par la directive 2004/49/CE. La conformité aux exigences de la directive de ce système de gestion de la sécurité conditionne l'octroi du certificat de sécurité (cf. article 10, paragraphe 2, a), de la directive précitée, transposé par l'article 27, § 2, a) de l'avant-projet examiné), certificat de sécurité dont la directive 2004/49/CE vise expressément à transférer la responsabilité de l'octroi du gestionnaire de l'infrastructure à une autorité nationale de sécurité, indépendante des entreprises du secteur, qu'elles soient gestionnaires ou utilisatrices de l'infrastructure ferroviaire.

Il est par conséquent incompatible avec le droit communautaire d'imposer que l'élaboration de ces systèmes de gestion de la sécurité nécessite l'intervention de la société mère d'une entreprise ferroviaire oeuvrant sur le marché national, d'autant qu'il s'agit de l'entreprise historique qui le domine.

À cet égard, il convient de relever que la procédure prévue à l'article 11 du projet, permet de transférer de la S.N.C.B.-Holding à l'autorité de sécurité les ressources humaines nécessaires à cette dernière.

La même observation vaut pour la mission d'analyse des incidents et accidents d'exploitation confiée à la S.N.C.B.-Holding par l'article 20, alinéa 2, du projet.

Le seul fait que les missions visées aux articles 18, alinéa 2, et 20, alinéa 2, soient confiées à un service spécialisé dépendant directement du comité de direction de la S.N.C.B.-

3. Artikel 18 van het voorontwerp, betreffende het uitwerken van het veiligheidsbeheersysteem voor de spoorwegondernemingen en van dat van de infrastructuurbeheerder, bepaalt het volgende:

«Art. 18. Het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuur-beheerder houdt rekening met de weerslag van de activiteiten van de verschillende spoorwegondernemingen op het net en bevat bepalingen die alle spoorwegondernemingen in staat stellen te handelen overeenkomstig de TSI, de nationale veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat bepaalde voorwaarden. Het heeft bovendien tot doel de noodprocedures van de spoorweginfrastructuurbeheerder te coördineren met alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken.

De spoorweginfrastructuur-beheerder en de spoorwegondernemingen raadplegen de NMBS-Holding bij de opstelling van hun veiligheidsbeheersysteem en de vaststelling van de noodprocedures. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorweg-ondernemingen kunnen de raadgevingen van NMBS-Holding verwerken in hun veiligheidsbeheersysteem.»

De adviserende bevoegdheid die door het voormelde artikel 18, tweede lid, wordt toegewezen aan de NMBSHolding, is vatbaar voor bezwaar in het licht van het gemeenschapsrecht. Het uitwerken van een veiligheidsbeheersysteem door elke spoorwegonderneming is immers een van de fundamentele aspecten van de regeling die door richtlijn 2004/49/EG is ingevoerd. De overeenstemming van dit veiligheidsbeheersysteem met de vereisten van de richtlijn is bepalend voor de toekenning van het veiligheidscertificaat (cf. artikel 10, lid 2, a), van voormelde richtlijn, omgezet door artikel 27, § 2, a), van het onderzochte voorontwerp), in verband waarmee richtlijn 2004/49/EG uitdrukkelijk beoogt de verantwoordelijkheid voor de toekenning over te dragen van de infrastructuurbeheerder aan een nationale veiligheidsinstantie, die onafhankelijk is van de ondernemingen van de sector, ongeacht of ze beheerder dan wel gebruiker van de spoorweginfrastructuur zijn.

Het is bijgevolg onverenigbaar met het gemeenschapsrecht voor te schrijven dat het uitwerken van deze veiligheidsbeheersystemen het optreden van de moedervennootschap van een spoorwegonderneming die op de nationale markt actief is noodzakelijk maakt, des te meer daar de historische onderneming de nationale markt beheerst.

In dit opzicht dient erop te worden gewezen dat de procedure bepaald in artikel 11 van het ontwerp de mogelijkheid biedt het personeel dat de veiligheidsinstantie nodig heeft over te dragen van de NMBS-Holding aan deze veiligheidsinstantie.

Dezelfde opmerking geldt voor de taak van onderzoek van de exploitatie-incidenten en-ongevallen die bij artikel 20, tweede lid, van het ontwerp aan de NMBSHolding wordt toegewezen.

Het loutere feit dat de taken bedoeld in de artikelen 18, tweede lid, en 20, tweede lid, worden toevertrouwd aan een gespecialiseerde dienst die rechtstreeks afhangt van het

Holding et dont les membres seraient soumis au secret professionnel, comme le prévoit l'article 22 de l'avant-projet, ne suffit pas à satisfaire à l'exigence d'indépendance imposée par le droit communautaire.

Observations particulières

Dispositif

Article 5

1. Il n'est pas recommandé d'utiliser des tirets dans un texte normatif parce que ceux-ci sont de nature à compliquer des références ultérieures faites à la définition ou à la règle énoncée après les tirets. En outre, en cas de modification ultérieure de l'énumération par l'ajout ou de la suppression d'un ou de plusieurs tirets, les références éventuellement faites au texte risquent de devenir erronées.

Il vaut dès lors mieux remplacer les tirets par «1°», «2°», «3°», etc.

2. Les notions d'accident et d'accident grave sont définies à l'article 5, 17^e et 18^e tirets, de l'avant-projet. Ces définitions sont identiques à celles figurant à l'article 3, k) et l), de la directive 2004/49/CE précitée. Les termes «cette définition ne comprend pas les accidents causés par des actes de terroristes» y sont toutefois ajoutés.

Il conviendrait de les supprimer, afin d'assurer une transposition fidèle de la directive.

Le 29^e tiret de l'article 5 de l'avant-projet, qui définit la notion d'acte de terrorisme par référence à l'article 137 du Code pénal, sera également omis.

Article 6

L'article 6, § 2, alinéa 4, de l'avant-projet dispose:

«Le Roi adopte les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents. Le Roi peut déléguer cette compétence.»

Eu égard aux larges pouvoirs d'investigation que l'article 46 de l'avant-projet reconnaît aux agents de l'organisme d'enquête, il ne se conçoit pas que les pouvoirs réglementaires délégués au Roi par l'article 6, § 2, alinéa 4, précité, puissent être subdélégués en totalité.

La deuxième phrase de l'article 6, § 2, alinéa 4, de l'avant-projet sera, par conséquent, omise, le Roi pouvant toujours, le cas échéant, déléguer des aspects secondaires de son pouvoir dans le respect des principes constitutionnels.

directiecomité van de NMBS-Holding en waarvan de leden gehouden zijn aan het beroepsgeheim, zoals artikel 22 van het voorontwerp bepaalt, volstaat niet om te voldoen aan het vereiste van onafhankelijkheid dat door het gemeenschapsrecht wordt opgelegd.

Bijzondere opmerkingen

Dispositief

Artikel 5

1. Het valt af te raden in een normatieve tekst streepjes te gebruiken, omdat ze latere verwijzingen naar de definitie of naar de bepaling na de streepjes kunnen bemoeilijken. Bovendien kunnen bij eventuele verwijzingen naar de tekst veranderingen worden begaan als de opsomming later wordt gewijzigd door toevoeging of schrapping van een of meer streepjes.

Het is derhalve beter de streepjes door «1°», «2°», «3°», enz. te vervangen.

2. De begrippen ongeval en ernstig ongeval worden omschreven in artikel 5, 17^e en 18^e streepje, van het voorontwerp. Deze definities zijn dezelfde als die welke opgenomen zijn in artikel 3, k) en l), van voormelde richtlijn 2004/49/EG. De bewoordingen «deze definitie bevat niet de ongevallen veroorzaakt door terreurdaden» zijn er evenwel aan toegevoegd.

Ze zouden moeten worden geschrapt om te zorgen voor een getrouwe omzetting van de richtlijn.

Het 29^e streepje van artikel 5 van het voorontwerp, waarbij het begrip terreurdaad wordt omschreven onder verwijzing naar artikel 137 van het Strafwetboek, dient eveneens te vervallen.

Artikel 6

Artikel 6, § 2, vierde lid, van het voorontwerp bepaalt:

«De Koning neemt de regels aan betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten. De Koning kan deze bevoegdheid overdragen.»

Gelet op de ruime onderzoeksbevoegdheid die artikel 46 van het voorontwerp aan het personeel van het onderzoeksorgaan toekent, valt het niet in te zien dat de aan de Koning door het voormelde artikel 6, § 2, vierde lid, gedelegeerde verordeningsbevoegdheden in hun geheel kunnen worden gesubdelegeerd.

De tweede zin van artikel 6, § 2, vierde lid, van het voorontwerp dient bijgevolg te vervallen, daar de Koning altijd, in voorkomend geval, secundaire aspecten van Zijn bevoegdheid kan delegeren met inachtneming van de grondwettelijke principes.

Article 7

L'article 7, § 3, de l'avant-projet prévoit:

«§ 3. Le projet de règle de sécurité est soumis par l'autorité de sécurité à l'examen de la Commission européenne. En cas d'avis négatif de la Commission européenne, l'adoption est suspendue. Le projet de règle est adapté, le cas échéant, à l'avis de la Commission européenne.»

Cette disposition vise à transposer l'article 8, paragraphe 7, de la directive 2004/49/CE précitée, lequel dispose:

«7. L'État membre soumet le projet de règle de sécurité à l'examen de la Commission, en exposant les raisons pour lesquelles il entend l'introduire.

Si la Commission estime que le projet de règle de sécurité est incompatible avec les MSC, qu'il ne permet pas d'atteindre au moins les OSC ou qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, elle adopte une décision, dont le destinataire est l'État membre concerné, conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.

Si la Commission a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle de sécurité avec les MSC ou avec la possibilité d'atteindre au moins les OSC, ou si elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, elle informe immédiatement l'État membre concerné, qui suspend l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle jusqu'au moment où une décision est adoptée, dans un délai de six mois, conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.»

L'article 7, § 3, de l'avant-projet ne transpose cette disposition que de manière incomplète et imprécise. En effet:

– il opère une confusion entre les notions de décision négative (article 8, paragraphe 7, alinéa 3, de la directive) et de suspension (article 8, paragraphe 7, alinéa 3, de la directive);

– il limite l'hypothèse de cette suspension au seul processus d'adoption, alors que l'article 8, paragraphe 7, alinéa 2, de la directive, couvre également les hypothèses de suspension de «l'entrée en vigueur ou (de) l'application de la règle».

L'article 7, § 3, de l'avant-projet, sera revu afin de tenir compte de cette observation.

Article 11

L'article 11 de l'avant-projet organise le transfert d'agents statutaires de la S.N.C.B.-Holding, à l'autorité de sécurité que le Roi est chargé de créer au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports. Son alinéa 1^{er} dispose:

Artikel 7

Artikel 7, § 3, van het voorontwerp bepaalt het volgende:

«§ 3. Het ontwerp van veiligheidsvoorschrift wordt ter onderzoek voorgelegd aan de Europese Commissie. Indien de Commissie een negatief advies geeft, wordt de vaststelling opgeschort. Het ontwerp wordt in voorkomend geval aangepast volgens het bindend advies van de Europese Commissie.»

Deze bepaling strekt ertoe artikel 8, lid 7, van voormelde richtlijn 2004/49/EG om te zetten, dat het volgende bepaalt:

«7. De lidstaat legt de Commissie het ontwerp van het veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, onder opgave van de redenen voor de invoering ervan.

Indien de Commissie van mening is dat het veiligheidsvoorschrift onverenigbaar is met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijke veiligheidsdoel, of dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegvervoersactiviteiten tussen lidstaten inhoudt, wordt er volgens de procedure van artikel 27, lid 2, ten aanzien van die lidstaat een besluit genomen.

Indien de Commissie ernstige twijfels heeft over de verenigbaarheid van het ontwerp van het veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijke veiligheidsdoel, of van mening is dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegactiviteiten tussen lidstaten inhoudt, stelt zij onverwijld de lidstaat in kwestie op de hoogte, die de aanneming, inwerkingtreding of uitvoering van het voorschrift opschort totdat, binnen zes maanden, een besluit wordt genomen volgens de procedure van artikel 27, lid 2.»

Artikel 7, § 3, van het voorontwerp zet deze bepaling slechts onvolledig en onduidelijk om. Het is immers zo dat:

– het verwarring schept tussen de begrippen negatief besluit (artikel 8, lid 7, tweede alinea, van de richtlijn) en opschorting (artikel 8, lid 7, derde alinea, van de richtlijn);

– het de mogelijkheid van deze opschorting beperkt tot het goedkeuringsproces, terwijl artikel 8, lid 7, derde alinea, eveneens de gevallen van opschorting van «inwerkingtreding of uitvoering van het voorschrift» dekt.

Artikel 7, § 3, van het voorontwerp moet worden herzien om met deze opmerking rekening te houden.

Artikel 11

Artikel 11 van het voorontwerp regelt de overplaatsing van de vastbenoemde ambtenaren van de NMBS-Holding naar de veiligheidsinstantie die de Koning dient aan te wijzen binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Het eerste lid ervan bepaalt:

«Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'autorité de sécurité par les dispositions de la présente loi, des agents statutaires de la S.N.C.B. Holding peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration et placés sous son autorité selon les modalités fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.»

Il convient d'omettre, dans cette disposition, les mots «et placés sous son autorité». Il va en effet de soi que des agents transférés, qui acquièrent par ce fait la qualité d'agents de l'État, sont placés sous l'autorité du Service public d'accueil.

Outre leur inutilité, ces mots sont également porteurs d'ambiguïté, en ce qu'ils pourraient être interprétés comme permettant de mettre en place, à côté du transfert pur et simple, une forme de mise à disposition sans rupture du lien statutaire unissant les agents concernés à la S.N.C.B.-Holding, ce qui serait contraire à l'exigence d'indépendance consacrée à l'article 16, paragraphe 1, de la directive 2004/49/CE.

Article 12

Les missions de l'autorité de sécurité sont énumérées à l'article 12 de l'avant-projet. Parmi celles-ci, figurent au 6°:

«l'élaboration des règles de sécurité visées à l'article 6, §§ 1^{er} et 2, et la délivrance d'un avis conforme quant aux autres règles nationales de sécurité visées à l'article 6, § 3;»

Si l'intervention de l'autorité de sécurité est bien prévue, à l'article 6, § 3, de l'avant-projet, relatif à la procédure d'adoption de règles de sécurité par le gestionnaire de l'infrastructure, elle ne figure par contre pas aux paragraphes 1^{er} et 2 du même article 6, relatifs à la procédure d'adoption par le Roi, de règles de sécurité (hiérarchiquement supérieures).

L'auteur du texte veillera à assurer une meilleure concordance entre les articles 6, §§ 1^{er} et 2, et 12, 6°, de l'avant-projet.

Article 14

1. À l'article 14, alinéa 3, les termes «autres organismes qualifiés» devraient être remplacés par une identification plus précise, le cas échéant sous la forme d'une énumération.

«Teneinde het bestuur in staat te stellen de opdrachten, verantwoordelijkheden en verplichtingen op zich te nemen die het door de bepalingen van deze wet worden opgelegd, kunnen statutaire personeelsleden van NMBS-Holding met hun instemming worden overgeplaatst naar het Bestuur en onder zijn gezag worden geplaatst volgens de modaliteiten bepaald bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.»

In deze bepaling dienen de woorden «en onder zijn gezag worden geplaatst» te vervallen. Het is immers vanzelfsprekend dat overgeplaatste ambtenaren, die daardoor de hoedanigheid van lid van het Rijkspersoneel verkrijgen, onder het gezag worden geplaatst van de federale overheidsdienst die hen in dienst neemt.

Deze woorden zijn niet alleen nutteloos, maar houden eveneens een dubbelzinnigheid in, doordat ze zouden kunnen worden uitgelegd in die zin dat ze het mogelijk maken om, naast de loutere overplaatsing, een vorm van terbeschikkingstelling in te voeren zonder verbreking van het bij statuut vastgelegde dienstverband tussen de betrokken ambtenaren en de NMBS-Holding, wat in strijd zou zijn met het vereiste van onafhankelijkheid dat is vastgelegd in artikel 16, lid 1, van richtlijn 2004/49/EG.

Artikel 12

De opdrachten van de veiligheidsinstantie zijn opgesomd in artikel 12 van het voorontwerp. Hiertoe behoren, in onderdeel 6°:

«de uitwerking van de veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 6, §§ 1 en 2 en de aflevering van een eensluitend advies aangaande de andere nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 6, § 3;»

In het optreden van de veiligheidsinstantie is weliswaar duidelijk voorzien in artikel 6, § 3, van het voorontwerp, betreffende de procedure voor de vaststelling van veiligheidsvoorschriften door de spoorweginfrastructuurbeheerder, maar er is daarentegen geen sprake van in de paragrafen 1 en 2 van hetzelfde artikel 6, betreffende de procedure van aanname van (hiërarchisch hogere) veiligheidsvoorschriften door de Koning.

De steller van de tekst dient ervoor te zorgen dat er een betere overeenstemming tot stand komt tussen de artikelen 6, §§ 1 en 2, en 12, 6°, van het voorontwerp.

Artikel 14

1. In artikel 14, derde lid, zouden de woorden «andere gekwalificeerde instanties» moeten worden vervangen door een nauwkeurigere vermelding, in voorkomend geval in de vorm van een opsomming.

2. À l'article 14, alinéa 4, de l'accord de la déléguée du ministre, la référence à l'article 37 de la loi du ... relative à l'utilisation de l'infrastructure doit être remplacée par la référence à l'article 34.

Article 26

Outre le transfert de la responsabilité de la certification de sécurité des entreprises ferroviaires anciennement dévolue aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à une autorité de sécurité, nationale et indépendante des entreprises du secteur, la directive 2004/49/CE vise également à organiser une procédure d'agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, similaire à la procédure de certification des entreprises ferroviaires.

Cette nouvelle procédure d'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, à savoir Infrabel, fait l'objet des articles 23 à 26 de l'avant-projet, transposant l'article 11 de la directive 2004/49/CE précitée.

L'article 26 de l'avant-projet prévoit:

«Art. 26. Le Roi fixe les modalités de demande, de délivrance, de prorogation ou de retrait de l'agrément de sécurité. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire introduit sa demande pour la première fois avant le 31 décembre 2006.»

Le délai de transposition de la directive 2004/49/CE précitée ayant expiré le 30 avril 2006 (cf. article 33, alinéa 1^{er}, de la directive), la section de législation du Conseil d'État n'aperçoit pas ce qui permettrait à l'auteur du texte de reporter de la sorte l'application de la procédure d'agrément du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire nationale.

Article 31

L'article 31 habilite le Roi à

«fixe[r] les conditions et les modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement ou de retrait du certificat de sécurité».

Les conditions de fond relatives au certificat de sécurité ici visé résultent de l'article 27 de l'avant-projet. On n'aperçoit dès lors pas quelles autres «conditions» le Roi pourrait fixer en application de la disposition à l'examen, dont le commentaire n'évoque d'ailleurs que les «modalités» de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement ou de retrait du certificat de sécurité.

Il est suggéré en conséquence d'omettre les mots «les conditions et».

2. De gemachtigde van de Minister is het ermee eens dat in artikel 14, vierde lid, de verwijzing naar artikel 37 van de wet van ... betreffende het gebruik van de infrastructuur moet worden vervangen door een verwijzing naar artikel 34.

Artikel 26

Richtlijn 2004/49/EG regelt niet alleen de overdracht van de verantwoordelijkheid voor de veiligheidscertificering voor de spoorweg-ondernemingen, die voorheen berustte bij de spoorweginfrastructuurbeheerders, aan een nationale veiligheidsinstantie die onafhankelijk is van de ondernemingen van de sector, maar strekt eveneens ertoe een procedure van veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerders te regelen, die gelijkenis vertoont met de procedure van veiligheidscertificering voor spoorwegondernemingen.

Deze nieuwe procedure van veiligheidsvergunning van Infrabel, de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder, is vervat in de artikelen 23 tot 26 van het voorontwerp, die artikel 11 van de voormelde richtlijn 2004/49/EG omzetten.

Artikel 26 van het voorontwerp bepaalt het volgende:

«Art. 26. De Koning stelt de wijze vast waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, verlengd en ingetrokken. De spoorweginfrastructuurbeheerder dient zijn aanvraag de eerste keer in voor 31 december 2006.»

Daar de termijn voor de omzetting van de genoemde richtlijn 2004/49/EG op 30 april 2006 verstreken is (cf. artikel 33, lid 1, van de richtlijn), is het voor de afdeling wetgeving van de Raad van State niet duidelijk op welke basis de steller van de tekst aldus de toepassing van de procedure van vergunning van de nationale spoorweginfrastructuurbeheerder zou kunnen uitstellen.

Artikel 31

Artikel 31 machtigt de Koning om

«(...) de voorwaarden en modaliteiten voor de aanvraag, het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing en de intrekking van het veiligheidscertificaat (te bepalen)».

De grondvoorwaarden betreffende het veiligheidscertificaat waarvan hier sprake is, vloeien voort uit artikel 27 van het voorontwerp. Het valt derhalve niet in te zien welke andere «voorwaarden» de Koning zou kunnen vaststellen met toepassing van de onderzochte bepaling, waarvan in de artikelsgewijze bespreking trouwens alleen sprake is van de «modaliteiten» voor de aanvraag, het onderzoek, de aflevering, de vernieuwing of de intrekking van het veiligheidscertificaat.

Er wordt bijgevolg voorgesteld de woorden «voorwaarden en» weg te laten en het woord «modaliteiten» te vervangen door de woorden «nadere regels».

Article 53

L'article 53 de l'avant-projet, relatif au rapport d'enquête sur un accident ou un incident ferroviaire, opère la transposition de l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2004/49/CE.

Cette disposition devrait être complétée afin d'assurer également la transposition de l'article 23, paragraphe 2, de la directive, relatif au délai de publication et aux exigences minimales de communication de ce rapport.

Article 58

1. L'article 58, § 3, autorise les agents chargés de contrôler l'application et de constater les manquements aux prescriptions de l'avant-projet et de ses arrêtés d'exécution, à procéder à des visites domiciliaires dans les termes suivants:

«§ 3. Ils peuvent procéder à des visites:

– entre 8 et 18 heures au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

– à tout moment au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.»

La possibilité de procéder à des visites domiciliaires doit être conditionnée à l'octroi d'une autorisation préalable par un magistrat indépendant et impartial. Comme l'a souligné la Cour d'arbitrage:

«[...] l'intervention du juge d'instruction, magistrat impartial et indépendant [...], apparaît comme une garantie essentielle du respect des conditions auxquelles est subordonnée une atteinte à l'inviolabilité du domicile, garantie par l'article 15 de la Constitution et par l'article 8.1. de la Cour européenne des droits de l'homme» ⁽²⁾

² Cour d'arbitrage, n° 140/98, 16 décembre 1998, B.1.

Artikel 53

Artikel 53 van het voorontwerp, betreffende het verslag over het onderzoek naar een spoorwegongeval of-incident zet artikel 23, lid 1, van richtlijn 2004/49/EG om.

Deze bepaling zou moeten worden aangevuld om eveneens te zorgen voor de omzetting van artikel 23, lid 2, van de richtlijn, betreffende de termijn van bekendmaking en de minimumvereisten inzake de mededeling van dit verslag.

Artikel 58

1. Artikel 58, § 3, machtigt de ambtenaren belast met de controle op de naleving en de vaststelling van overtredingen van de voorschriften van het voorontwerp en de uitvoeringsbesluiten ervan, om huiszoeken te verrichten, onder de volgende voorwaarden:

«§ 3. Zij kunnen huiszoeken verrichten:

– tussen 8 en 18 uur in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, rekenplichtig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

– op elk ogenblik in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.»

De mogelijkheid om huiszoeken te verrichten moet worden afhankelijk gesteld van de toekenning van een voorafgaande machtiging door een onafhankelijk en onpartijdig magistraat. Zoals het Arbitragehof heeft onderstreept,

«[lijkt] het optreden van de onderzoeksrechter, onpartijdig en onafhankelijk magistraat, [...] een essentiële waarborg te zijn voor de inachtneming van de voorwaarden waaraan een aantasting van de onschendbaarheid van de woning is onderworpen, die is gewaarborgd bij artikel 15 van de Grondwet en artikel 8.1 van het Europees Verdrag voor der Rechten van de Mens» ⁽²⁾

² Arbitragehof, nr. 140/98, 16 december 1998, B.1.

Au regard de l'étendue de la notion de domicile au sens de l'article 8, paragraphe 1, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, et de l'article 17 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, la distinction opérée par l'article 58, § 3, en projet, entre les locaux dans lesquels une visite domiciliaire n'est possible qu'entre 8 et 18 heures et ceux dans lesquelles de telles visites sont possibles «à tout moment» pose également problème ⁽³⁾.

Si l'auteur du projet entend maintenir cette distinction, qui établit au détriment de la seconde catégorie de locaux, une exception au principe, consacré par la loi du 7 juin 1969 fixant le temps pendant lequel il ne peut être procédé à des perquisitions ou visites domiciliaires ⁽⁴⁾, il lui revient à tout le moins d'être en mesure d'en apporter la justification ⁽⁵⁾.

2. En vertu du paragraphe 4, première phrase, les procès-verbaux dressés par les agents visés au paragraphe 1^{er} font foi jusqu'à preuve du contraire.

Cette règle constitue une exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et, partant, comme la Cour d'arbitrage l'a souligné, au régime de la libre administration de la preuve en matière répressive, selon lequel le juge apprécie, en fonction de sa propre conviction, la valeur probante d'un élément déterminé, de sorte que la différence de traitement qui en résulte doit être raisonnablement justifiée et ne peut restreindre les droits du prévenu d'une manière disproportionnée ⁽⁶⁾.

Il est recommandé de justifier dans le commentaire de la disposition l'attribution d'une valeur probante particulière aux procès-verbaux visés.

Gelet op de strekking van het begrip woning in de zin van artikel 8, lid 1, van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, en van artikel 17 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten, doet het onderscheid dat wordt gemaakt in het ontworpen artikel 58, § 3, tussen de lokalen waarin slechts tussen 8 en 18 uur een huiszoeking kan worden verricht en die waarin deze huiszoekingen «op elk ogenblik» mogelijk zijn, eveneens een probleem rijzen ⁽³⁾.

Indien het de bedoeling van de steller van het ontwerp is dit onderscheid te handhaven, waarbij ten nadele van de tweede categorie van lokalen een uitzondering wordt vastgesteld op het beginsel vervat in de wet van 7 juni 1969 tot vaststelling van de tijd gedurende welke geen opsporing ten huize of huiszoeking mag worden verricht ⁽⁴⁾, dient hij op zijn minst een verantwoording hiervoor te kunnen geven ⁽⁵⁾.

2. Luidens paragraaf 4, eerste zin, zijn de processen-verbaal van de in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren rechtsgeldig tot bewijs van het tegendeel.

Die regel vormt een uitzondering op de algemene regel dat een proces-verbaal geldt als loutere inlichting en bijgevolg, zoals het Arbitragehof heeft onderstreept, op de vrije bewijsoverlevering in strafzaken, waarbij de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde beoordeelt van een bepaald element, zodat een redelijke verantwoording moet bestaan voor het verschil in behandeling dat eruit voortvloeit en de rechten van de beklaagde niet onevenredig mogen, worden beperkt door dat verschil in behandeling ⁽⁶⁾.

In de bespreking van de bepaling behoort te worden gewettigd waarom bijzondere bewijskracht wordt toegekend aan de bedoelde processen-verbaal.

³ Concernant l'étendue de la notion de domicile, au sens de l'article 8, paragraphe 1, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, et de l'article 17 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, voir notamment l'avis 38.503/1, donné le 5 juillet 2005, sur un avant-projet devenu le projet de loi sur la protection de la concurrence économique (Doc. parl., Chambre, 2005-2006, n° 2180/1) et l'avis 39.529/2, donné le 4 janvier 2006, sur un avant-projet devenu le projet de loi relatif aux offres publiques d'instruments de placement et aux admissions d'instruments de placement à la négociation sur des marchés réglementés (Doc. parl., Chambre, 2005-2006, n° 2344/1).

⁴ Principe selon lequel «(...) aucune perquisition ni visite domiciliaire ne peut être faite dans un lieu non ouvert au public avant 5 heures du matin et après 9 heures du soir».

⁵ En ce sens, voir notamment l'avis 38.624/2/V, donné le 18 juillet 2005 sur un avant-projet devenu le projet de loi réglant des activités économiques et individuelles avec des armes (Doc. parl., Chambre, 2005-2006, n° 2263/1).

⁶ C.A., n° 40/2000, 6 avril 2000, B.14.1; n° 16/2001, 14 février 2001, B.12.1.

³ In verband met de strekking van het begrip «woning», in de zin van artikel 8, lid 1, van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, en van artikel 17 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten, zie inzonderheid advies 38.503/1, gegeven op 5 juli 2005, over een voorontwerp dat heeft geleid tot het wetsontwerp tot bescherming van de economische mededinging (Gedr. St., Kamer, 2005-2006, nr. 2180/1) en advies 39.529/2, gegeven op 4 januari 2006, over een voorontwerp dat heeft geleid tot het wetsontwerp op de openbare aanbidding van beleggingsinstrumenten en de toelating van beleggingsinstrumenten tot de verhandeling op een gereglementeerde markt (Gedr. St., Kamer, 2005-2006, nr. 2344/1).

⁴ Volgens dit beginsel «(mag) geen opsporing of huiszoeking (...) in een voor het publiek toegankelijke plaats worden verricht vóór vijf uur 's morgens en na negen uur 's avonds».

⁵ In deze zin zie onder meer advies 38.624/2/V, gegeven op 18 juli 2005 over een voorontwerp dat aanleiding heeft gegeven tot het wetsontwerp houdende regeling van economische en individuele activiteiten met wapens (Gedr. St., Kamer, 2005-2006, nr. 2263/1).

⁶ Arbitragehof, nr. 40/2000, 6 april 2000, B.14.1; nr. 16/2001, 14 februari 2001, B.12.1.

Article 59

S'agissant de la réserve faite en ce qui concerne les articles 22, § 3, et 43, alinéa 3, il est renvoyé à l'observation générale n° 3.

Article 60

L'article 60 de l'avant-projet prévoit, à titre transitoire:

«Art. 60. La présente loi ne s'applique pas:

1° aux demandes de certificat de sécurité introduites avant l'entrée en vigueur des arrêtés royaux exécutant les articles 10 et 31;

2° aux demandes de certificat de sécurité introduites dans les six mois à partir de la dite entrée en vigueur, pour lesquelles l'autorité de sécurité a consenti une dérogation.»

Il est compréhensible de prévoir que les demandes de certificat de sécurité introduites avant l'entrée en vigueur des arrêtés d'exécution nécessaires à la mise en oeuvre de l'avant-projet, restent traitées selon la procédure actuelle.

La section de législation du Conseil d'État n'aperçoit par contre pas la raison d'être de la seconde disposition transitoire, prévue à l'article 60, 2°, de l'avant-projet. Cette prolongation de la période transitoire n'est, en outre, pas compatible avec l'exigence imposée aux États membres de transposer la directive 2004/49/CE précitée pour le 30 avril 2006 au plus tard.

Article 62

La section de législation se demande pour quelle raison, compte tenu de la transmission au Conseil d'État d'un avant-projet de loi «relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire» examiné ce jour sous l'avis 40.443/4, il n'a pas été décidé d'abroger l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité dans son entier.

Artikel 59

In verband met het voorbehoud dat wordt gemaakt wat betreft de artikelen 22, § 3, en 43, derde lid, wordt verwezen naar algemene opmerking nr. 3.

Artikel 60

Artikel 60 van het voorontwerp schrijft het volgende voor, bij wijze van overgangsbepaling:

«Art. 60.- Deze wet is niet van toepassing:

1° op de aanvragen voor een veiligheidscertificaat die worden ingediend vóór de inwerkingtreding van de koninklijke besluiten ter uitvoering van artikels 10 en 31;

2° op de aanvragen voor een veiligheidscertificaat die worden ingediend binnen de zes maand vanaf de bedoelde inwerkingtreding en waarvoor de veiligheidsinstantie een afwijking heeft toegestaan.»

Het is begrijpelijk te bepalen dat de aanvragen voor een veiligheidscertificaat die worden ingediend vóór de inwerkingtreding van de uitvoeringsbesluiten die noodzakelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van het voorontwerp, behandeld blijven volgens de huidige procedure.

Het is de afdeling wetgeving van de Raad van State daarentegen niet duidelijk wat de bestaansreden is van de tweede overgangsbepaling, waarin artikel 60, 2°, van het voorontwerp voorziet. Deze verlenging van de overgangsperiode is bovendien niet verenigbaar met het aan de lidstaten opgelegde vereiste om tegen uiterlijk 30 april 2006 de voormelde richtlijn 2004/49/EG om te zetten.

Artikel 62

De afdeling wetgeving vraagt zich af om welke reden, gelet op de overzending aan de Raad van State van een voorontwerp van wet «betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur», heden onderzocht onder het nr. 40.443/4, niet besloten is het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 in zijn geheel op te heffen.

La chambre était composée de

Messieurs

R. ANDERSEN, premier président du
Conseil d'État,
P. LIÉNARDY,
P. VANDERNOOT, conseillers d'État,

Madame

C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER,

C. GIGOT

LE PREMIER PRÉSIDENT,

R. ANDERSEN

De kamer was samengesteld uit

de Heren

R. ANDERSEN, eerste voorzitter van de
Raad van State,
P. LIÉNARDY,
P. VANDERNOOT, staatsraden,

Mevrouw

C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY.

DE GRIFFIER,

C. GIGOT

DE EERSTE VOORZITTER,

R. ANDERSEN

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS:

Notre Ministre de la Mobilité est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

TITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 2

La présente loi transpose la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

TITEL I

Algemene bepalingen

Art. 2

Deze wet zet richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering om.

CHAPITRE PREMIER

Champ d'application

Art. 3

La présente loi règle l'ensemble des prescriptions relatives à la sécurité d'exploitation ferroviaire belge.

A cet égard, l'on opère une distinction entre l'exploitation ferroviaire conventionnelle via le heavy rail et les systèmes de métro, de tram et autres systèmes de transport urbain et de transport ferroviaire régional via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer.

Art. 4

La présente loi ne s'applique pas:

- aux infrastructures ferroviaires privées utilisées uniquement par leur propriétaire pour leurs propres opérations de transport de marchandises;
- aux lignes désaffectées, non démantelées, mais utilisées à des fins touristiques, ni aux entreprises opérant uniquement sur ces réseaux;
- aux métros, aux tramways et aux autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer, pour autant que ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

CHAPITRE II

Définitions

Art. 5

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

- 1° «Ministre»: le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;
- 2° «Administration»: la Direction générale Transport terrestre du SPF Mobilité et Transports;
- 3° «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire»: la S.A. de droit public «Infrabel»;

HOOFDSTUK I

Toepassingsgebied

Art. 3

Deze wet regelt het geheel van de voorschriften met betrekking tot de exploitatieveiligheid van de Belgische spoorwegen.

Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen de conventionele spoorexploitatie door middel van heavy rail en de metro-, tram en andere systemen van stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi.

Art. 4

Deze wet is niet van toepassing op:

- spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom die uitsluitend door de eigenaar van de infrastructuur voor zijn eigen goederenvervoer wordt gebruikt;
- buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen die gebruikt worden voor toeristische doeleinden en de ondernemingen waarvan de activiteit beperkt is tot deze lijnen;
- metro, tram en andere systemen van stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover deze geen gebruik maken van het spoorweginet.

HOOFDSTUK II

Definities

Art. 5

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

- 1° «Minister»: de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;
- 2° «Bestuur»: het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- 3° «spoorweginfrastructuurbeheerder»: de NV van publiek recht «Infrabel»;

4° «entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité est la fourniture de prestations de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise; cette notion recouvre également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

5° «infrastructure ferroviaire»: l'ensemble des éléments visés à l'annexe I, partie A, du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juillet 1970, à l'exception du dernier tiret qui, aux fins de la présente loi, se lit comme suit: «bâtiments affectés au service des infrastructures»;

6° «réseau»: l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

7° «sillon»: la capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre, à un moment donné;

8° «certificat de sécurité»: le document qui constate le respect par une entreprise ferroviaire des exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur les trajets concernés;

9° «organismes désignés»: les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel, dans le cas de l'application des règles techniques nationales en usage en l'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci;

10° «objectifs de sécurité communs (OSC)»: les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;

11° «méthodes de sécurité communes (MSC)»: les méthodes qui seront élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des ob-

4° «spoorwegonderneming»: iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die houder is van een vergunning overeenkomstig de van kracht zijnde Europese wetgeving, waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij deze onderneming verplicht voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook de ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

5° «spoorweginfrastructuur»: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie, van 18 december 1970 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's, bedoeld in bijlage I van Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juli 1970, met uitzondering van het laatste streepje dat in de zin van deze wet «dienstgebouwen voor de infrastructuur» luidt;

6° «net»: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

7° «treinpad»: de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

8° «veiligheidscertificaat»: het document waarbij wordt vastgesteld dat een spoorwegonderneming voldoet aan de eisen inzake veiligheid om een spoordienst zonder gevaar op de betrokken trajecten te verzekeren;

9° «aangewezen instanties»: de instanties die belast zijn met het onderzoek van de conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties van de subsystemen die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem, wanneer de gebruikelijke nationale technische voorschriften van toepassing zijn bij afwezigheid van TSI's of in geval van afwijkingen hiervan;

10° «gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD)»: de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risico-acceptatie;

11° «gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM)»: de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van

jectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;

12° «autorité de sécurité»: l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution;

13° «règles nationales de sécurité»: toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, imposées sur le réseau belge et applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à plus d'une entreprise ferroviaire, autorisée à circuler sur le réseau, quel que soit l'organisme qui les édicte ;

14° «système de gestion de la sécurité»: l'organisation et les dispositions établies par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;

15° «organisme d'enquête»: l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents conformément à la présente loi et ses arrêtés d'exécution;

16° «enquêteur principal »: la personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;

17° «accident»: un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

18° «accident grave»: toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par «importants dommages» des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

19° «incident»: tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld;

12° «veiligheidsinstantie»: de overheid belast met de taken betreffende de veiligheid op het spoor, krachtens deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten;

13° «nationale veiligheidsvoorschriften»: alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die van toepassing zijn op het Belgische net en op de spoorweginfrastructuurbeheerder en op meer dan één spoorwegonderneming die gemachtigd is om het net te gebruiken, van welke instantie de regelgeving ook uitgaat;

14° «veiligheidsbeheersysteem»: de organisatie en de regelingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

15° «onderzoeksorgaan»: het orgaan aangewezen om overeenkomstig deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten onderzoeken te voeren naar ongevallen en incidenten;

16° «eerste onderzoeker»: de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;

17° «ongeval»: ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of bijzondere reeks gebeurtenissen van die aard met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op overwegen, ongevallen met personen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toes

tand, branden en andere ongevallen;

18° «ernstig ongeval»: elke botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of die grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel elk soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of voor het veiligheidsbeheer; onder «grote schade» wordt schade verstaan die onmiddellijk door een onderzoeksinstantie op een totaal van ten minste 2 miljoen euro kan worden geraamd;

19° «incident»: ieder ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

20° «enquête»: une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

21° «causes»: les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident;

22° «Agence»: l'Agence ferroviaire européenne, c'est-à-dire l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le Règlement (CE) n°881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004;

23° «spécifications techniques d'interopérabilité (STI)»: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel;

24° «système ferroviaire»: l'ensemble constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau de transport à grande vitesse et conventionnel, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

25° «sous-systèmes»: le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

26° «constituants d'interopérabilité»: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système et dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel; la notion de constituant recouvre des objets matériels ou immatériels comme les logiciels;

27° «mise en service»: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;

28° «autorisation de mise en circulation»: l'acte par lequel l'utilisation d'un sous-système est autorisée sur le réseau ferroviaire belge;

20° «onderzoek»: een procedure die erop gericht is ongevallen en incidenten te voorkomen en die bestaat in de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, met inbegrip van het bepalen van de oorzaken en, eventueel, het formuleren van veiligheidsaanbevelingen;

21° «oorzaken»: de handelingen, verzuim, gebeurtenissen of omstandigheden, of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of het incident hebben geleid;

22° «Bureau»: het Europees Spoorwegbureau, het communautaire bureau voor de veiligheid op het spoor en de interoperabiliteit dat werd ingesteld door Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

23° «technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI)»: de specificaties die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem gelden teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit te verzekeren van van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem;

24° «spoorwegsysteem»: het geheel van spoorweginfrastructuren, omvattende de lijnen en vaste installaties van het conventionele en hogesnelheidsspoorwegnet en het rollend materieel dat ontworpen is voor het gebruik van deze infrastructuur;

25° «subsystemen»: het resultaat van de onderverdeling van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem. Deze subsystemen, waarvoor essentiële vereisten moeten worden gedefinieerd, zijn van structurele of functionele aard;

26° «interopereerbaarheidsonderdeel»: iedere basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem en waarvan de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip «onderdeel» dekt materiële en immateriële zaken, zoals programmatuur;

27° «ingebruikname»: alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;

28° «toelating tot indienststelling»: handeling waardoor een vergunning wordt toegekend voor het gebruik van een subsysteem op het Belgische spoornetwerk;

29° «personnel de bord»: le personnel composé, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, des «autres agents», présents sur la locomotive ou le train, qui participent indirectement à la conduite et dont les qualifications professionnelles concourent, par conséquent, à la sécurité de la circulation;

30° «conducteur de train»: la personne capable de conduire de façon autonome, responsable et sûre des locomotives de manœuvre, des trains de travaux ou des trains en vue du transport ferroviaire de passagers ou de marchandises.

TITRE II

La sécurité ferroviaire

CHAPITRE PREMIER

Règles nationales de sécurité

Art. 6

§ 1^{er}. Le Roi adopte, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, le cadre réglementaire national de sécurité. Ce cadre fixe les objectifs et les méthodes de sécurité nationaux, définissant le niveau de sécurité afférent à l'utilisation et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ainsi qu'à l'exploitation du matériel roulant, prévalant à l'élaboration des règles nationales de sécurité visées aux §§ 2 et 3 et aux règles internes de sécurité visées au § 4.

§ 2. Le Roi adopte les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires, à leurs règles internes, et les exigences et procédures relatives à la certification ou l'agrément en matière de sécurité, ainsi que les exigences relatives à la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires à leur agrément ou certificat de sécurité.

Le Roi adopte les exigences applicables au personnel de sécurité et au matériel roulant. Le Roi peut déléguer cette compétence.

29° «treinpersoneel»: het personeel samengesteld uit enerzijds treinbestuurders en anderzijds «andere werknemers», aanwezig op locomotieven of treinen, die indirect bij de besturing betrokken zijn en wier beroepskwalificaties mede bepalend zijn voor de verkeersveiligheid;

30° «treinbestuurder»: de persoon die in staat is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van rangeerlocomotieven, werktreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen.

TITEL II

Spoorwegveiligheid

HOOFDSTUK I

Nationale Veiligheidsvoorschriften

Art. 6

§ 1. De Koning neemt, bij een in Ministerraad overlegd besluit, het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften aan. Dit regelgevende kader stelt de nationale veiligheidsdoelstellingen en –methodes vast, door het bepalen van het veiligheidsniveau voor het gebruik en het beheer van de spoorweginfrastructuur, en voor de exploitatie van het rollend materieel; het is bepalend voor de uitwerking van de nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in §§ 2 en 3 en voor de interne veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in § 4.

§ 2. De Koning neemt de toe te passen vereisten aan voor de veiligheidsbeheerssystemen van de spoorweginfrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen, en op hun interne regelgeving, evenals de vereisten en procedures inzake veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen en de vereisten voor de overeenstemming van de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen met hun veiligheidsvergunning of certificaat.

De Koning neemt de vereisten aan die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en op het rollend materieel. De Koning kan deze bevoegdheid overdragen.

Le Roi adopte les règles relatives aux sous-systèmes et à leur autorisation de mise en service. Le Roi peut déléguer cette compétence.

Le Roi adopte les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

§ 3. En l'absence de STI, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adopte les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Ces règles et leurs modifications sont soumises à l'avis conforme de l'autorité de sécurité, selon une procédure déterminée par le Roi.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

§ 5. L'Administration notifie à la Commission européenne les règles adoptées ou modifiées sur la base des §§ 1^{er} à 3, sauf si ladite règle concerne exclusivement la mise en œuvre d'une STI. La notification comprend des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, la forme des règles, et sur l'instance qui a procédé à leur publication.

§ 6. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble de la réglementation visée aux §§ 1 à 3.

Art. 7

§ 1^{er}. Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent adopter, conformément à l'article 6, §§ 1^{er} à 3, une nouvelle règle nationale de sécurité basée sur un niveau de sécurité plus élevé que celui des objectifs de sécurité communs ou qui est susceptible d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires sur le réseau belge, dans le respect des conditions prévues aux paragraphes suivants.

§ 2. L'autorité de sécurité consulte les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou les fabricants et/ou la S.N.C.B.-Holding, selon le contenu des règles nationales de sécurité visées au paragraphe 1^{er}.

De Koning neemt de regels aan betreffende de subsystemen en de vergunning voor hun indienststelling. De Koning kan deze bevoegdheid overdragen.

De Koning neemt de regels aan betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

§ 3. In afwezigheid van TSI's, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder de veiligheidsvoorschriften vast betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur. Deze voorschriften en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie, volgens een door de Koning te bepalen procedure.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en alle spoorwegondernemingen stellen hun interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.

§ 5. Het Bestuur betekent aan de Europese Commissie de op basis van de §§ 1 tot 3 vastgestelde of gewijzigde voorschriften mee, tenzij de voorschriften uitsluitend verband houden met de uitvoering van TSI's. Deze betekening omvat informatie betreffende de inhoud van de voorschriften met verwijzing naar de wetteksten, de vorm van de voorschriften en de instantie die ze heeft bekendgemaakt.

§ 6. De Koning bepaalt de wijze van bekendmaking voor het geheel van de regelgeving zoals bedoeld in §§ 1 tot 3.

Art. 7

§ 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kunnen de Koning en de spoorweginfrastructuurbeheerder, overeenkomstig artikel 6, §§ 1 tot 3, een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift aannemen dat gebaseerd is op een hoger veiligheidsniveau dan dat van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen of dat een weerslag zou kunnen hebben op de activiteiten van spoorwegondernemingen op het Belgische net, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.

§ 2. De veiligheidsinstantie raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of de vervaardigers en/of de N.M.B.S.-Holding, volgens de inhoud van de nationale veiligheidsvoorschriften als bedoeld in paragraaf 1.

§ 3. L'autorité de sécurité soumet le projet de règle de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les raisons pour lesquelles il entend l'introduire.

Si la Commission fait savoir qu'elle a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle de sécurité avec les méthodes de sécurité communes ou avec la possibilité d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, ou qu'elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle est suspendue jusqu'au moment où la Commission adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification.

Art. 8

En cas d'extrême urgence ou de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut prendre des mesures d'urgence qui dérogent aux règles nationales de sécurité. Il en informe immédiatement et au plus tard le jour ouvrable suivant l'autorité de sécurité. Ces mesures sont applicables immédiatement. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie ces mesures d'urgence immédiatement à toutes les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau. Ces mesures sont valables au maximum pour une durée de dix jours ouvrables, sauf décision contraire de l'autorité de sécurité.

Art. 9

Le Roi et, le cas échéant le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, adapte les règles nationales de sécurité adoptées sur la base de l'article 6, §§ 1^{er} à 3, aux OSC et des MSC au fur et à mesure de leur adoption.

§ 3. De veiligheidsinstantie legt de Europese Commissie het ontwerp van veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, onder opgave van de redenen voor de invoering ervan.

Indien de Commissie laat weten dat zij over de verenigbaarheid van het ontwerp van veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijk veiligheidsdoel ernstige twijfels heeft of dat zij van mening is dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegactiviteiten tussen de lidstaten inhoudt, wordt de aanneming, de inwerkingtreding of de uitvoering van het voorschrift opgeschort totdat de Commissie een besluit neemt of totdat een termijn van zes maanden te rekenen vanaf de kennisgeving, verstreken is.

Art. 8

In geval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder urgentiemaatregelen treffen die afwijken van de nationale veiligheidsvoorschriften. Hij deelt ze onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag mee aan de veiligheidsinstantie. Deze maatregelen zijn onmiddellijk van toepassing. De spoorweginfrastructuurbeheerder deelt deze urgentiemaatregelen onmiddellijk mee aan alle spoorwegondernemingen die op het net rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste tien werkdagen geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.

Art. 9

De Koning en in voorkomend geval de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgt voor de aanpassing van de nationale veiligheidsvoorschriften die vastgesteld werden op grond van artikel 6, §§ 1 tot 3, aan de GVD en de GVM naarmate ze worden aangenomen.

CHAPITRE II

Autorité de sécurité

Section première

La désignation

Art. 10

Le Roi désigne l'autorité de sécurité au sein du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Art. 11

Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'autorité de sécurité par les dispositions de la présente loi, des agents statutaires de la S.N.C.B. Holding peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Ces transferts ne constituent pas de nouvelles nominations. Les agents concernés conservent notamment leur ancienneté administrative et pécuniaire, leur dernier signalement ou évaluation et leurs titre et grade, ou se voient conférer un titre et un grade équivalents.

La situation administrative et pécuniaire ainsi que le régime des pensions des agents issus de la S.N.C.B.-Holding ne peut jamais être moins favorable que celle qui aurait été la leur s'ils étaient restés agents de la S.N.C.B.-Holding.

Par situation pécuniaire, on entend tout ce qui a trait à la rémunération au sens large, notamment le traitement, le pécule de vacances, les allocations, les indemnités, les primes et les avantages sociaux de toute nature.

Section II

Les missions et les pouvoirs

Art. 12

Les missions de l'autorité de sécurité sont notamment les suivantes:

HOOFDSTUK II

Veiligheidsinstantie

Afdeling I

Aanwijzing

Art. 10

De Koning wijst de veiligheidsinstantie binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer aan.

Art. 11

Teneinde het bestuur in staat te stellen de opdrachten, verantwoordelijkheden en verplichtingen op zich te nemen die het door de bepalingen van deze wet worden opgelegd, kunnen statutaire personeelsleden van N.M.B.S.-Holding met hun instemming worden overgeplaatst naar het Bestuur volgens de modaliteiten bepaald bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Deze overplaatsingen zijn geen nieuwe benoemingen. De betrokken personeelsleden behouden inzonderheid hun administratieve en geldelijke anciënniteit, hun laatste signalement of evaluatie en hun titels en graad, of krijgen een gelijkwaardige titel en graad toegekend.

De administratieve en geldelijke toestand, en het pensioenstelsel van de personeelsleden afkomstig van N.M.B.S.-Holding kunnen op geen enkel ogenblik minder gunstig zijn dan de toestand die zij zouden gekend hebben indien zij personeelsleden van de N.M.B.S.-Holding zouden zijn gebleven.

Onder geldelijke toestand wordt verstaan, al wat in de ruime zin op de bezoldiging betrekking heeft, inzonderheid de wedde, het vakantiegeld, de toelagen, de vergoedingen, de premies en de sociale voordelen van aller aard.

Afdeling II

Opdrachten en bevoegdheden

Art. 12

De opdrachten van de veiligheidsinstantie zijn onder andere de volgende:

1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité en Belgique, conformément aux dispositions adoptées par le Roi, et la vérification qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;

2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles conformément aux dispositions adoptées par le Roi;

3° l'autorisation de la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI conformément aux dispositions adoptées par le Roi, et la vérification qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;

4° l'autorisation de mise en circulation de matériel roulant en usage dans un autre État membre de l'Union européenne, conformément au chapitre VI et aux dispositions adoptées par le Roi, et la vérification qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences les concernant;

5° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité et des agréments de sécurité accordés conformément au chapitre IV, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir l'agrément ou le certificat;

6° la délivrance d'un avis conforme quant aux autres règles nationales de sécurité visées à l'article 6, § 3;

7° le contrôle du respect des règles nationales de sécurité;

8° le contrôle de l'enregistrement du matériel roulant et des informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément aux dispositions adoptées par le Roi;

9° le suivi des mesures prises sur base des rapports d'accidents ou d'incidents ferroviaires visés à l'article 20 et la participation éventuelle aux enquêtes y relatives réalisées par la S.N.C.B. - Holding;

1° de toelating tot ingebruikname van de subsystemen van structurele aard die samen het spoorwegsysteem vormen dat aangelegd is of geëxploiteerd wordt in België, overeenkomstig de door de Koning aangenomen bepalingen en het controleren of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen volgens de door de Koning aangenomen bepalingen;

3° de toelating tot ingebruikname van nieuw of wezenlijk gewijzigd rollend materieel dat nog niet gedekt is door een TSI overeenkomstig de door de Koning vastgestelde bepalingen en het controleren of dit materieel wordt geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

4° de toelating tot de indienststelling van rollend materieel dat reeds in gebruik is in een andere lidstaat van de Europese Unie, overeenkomstig hoofdstuk VI en overeenkomstig de door de Koning vastgestelde bepalingen en het controleren of dit materieel wordt geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

5° de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen die zijn toegekend overeenkomstig hoofdstuk IV, met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen met de eisen die voor het bekomen van vergunning of certificaat worden gesteld;

6° de aflevering van een eensluidend advies aangaande de andere nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 6, § 3;

7° het toezicht op de naleving van de nationale veiligheidsvoorschriften;

8° de controle van de registratie van het rollend materieel en van de gegevens met betrekking tot de veiligheid opgenomen in het nationale register dat overeenkomstig de door de Koning vastgestelde bepalingen wordt bijgehouden;

9° de opvolging van de maatregelen die werden genomen op grond van verslagen over spoorwegongevallen of -incidenten bedoeld in artikel 20 en de eventuele deelname aan de door de N.M.B.S. - Holding gevoerde onderzoeken die erop betrekking hebben;

10° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation et de la conformité de la délivrance de brevets aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi.

Art. 13

L'autorité de sécurité peut, dans l'accomplissement de ses tâches visées à l'article 12, prendre toutes les mesures nécessaires, y compris l'interdiction pour le matériel ou le personnel de sécurité de circuler.

Art. 14

L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

Elle répond rapidement aux requêtes et demandes d'informations et adopte toutes ses décisions dans un délai maximal de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies.

Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 12, elle peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des entreprises ferroviaires, de l'instance reconnue désignée ou notifiée pour les contrôles techniques ou des institutions ou entreprises ayant prouvé leur capacité professionnelle dans le domaine de la certification et l'analyse de risques.

L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres États membres. La coopération vise en particulier à faciliter et coordonner la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ayant obtenu des sillons internationaux conformément à la procédure prévue à l'article 34 de la loi du ... relative à l'utilisation de l'infrastructure.

Section III

Le rapport annuel

Art. 15

Chaque année, l'autorité de sécurité publie un rapport annuel concernant ses activités au cours de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre. Le rapport contient des informations sur:

10° het nazien van de overeenstemming van de verleende opleidingsdiensten en van de afgifte van getuigschriften met de veiligheidseisen bepaald in de TSI of in de door de Koning vastgestelde voorschriften.

Art. 13

De veiligheidsinstantie kan, in de uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 12, al de noodzakelijke maatregelen nemen, met inbegrip van het verbod voor materieel of veiligheidspersoneel om te rijden.

Art. 14

De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Zij geeft met name alle partijen de gelegenheid, te worden gehoord en zij motiveert haar besluiten.

Zij antwoordt snel op de verzoeken en vragen om inlichtingen en neemt al haar besluiten binnen de vier maanden nadat al de gevraagde inlichtingen werden verstrekt.

Zij kan voor de uitvoering van de in artikel 12 bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen, de erkende aangemelde of aangewezen instantie voor de technische keuringen of de instellingen of ondernemingen die hun vakbekwaamheid op het gebied van certificering en risicoanalyse bewezen hebben.

De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten. De samenwerking heeft in het bijzonder tot doel het vergemakkelijken en coördineren van de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen die internationale treintrajecten toegewezen hebben gekregen volgens de procedure van artikel 34 van de wet van ... betreffende het gebruik van de infrastructuur.

Afdeling III

Jaarverslag

Art. 15

Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten tijdens het vorige jaar; zij zendt het uiterlijk 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:

a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis dans l'annexe I;

b) les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;

c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;

d) les résultats des contrôles effectués auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment sur base des rapports visés à l'article 20.

a) de evolutie van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een inventaris van de in bijlage I beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;

b) belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering betreffende de veiligheid op de spoorweg;

c) de ontwikkeling van de veiligheids certificering en de veiligheidsvergunning;

d) de resultaten van het bij de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen uitgeoefende toezicht en de eruit getrokken lering, met name op basis van de verslagen bedoeld in artikel 20.

CHAPITRE III

Systemes de gestion de la sécurité

Art. 16

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité dans le respect des objectifs de sécurité communs, des règles nationales de sécurité visées à l'article 6 ainsi que des exigences de sécurité définies dans les STI, et des éléments pertinents des méthodes de sécurités communes.

Art. 17

Le système de gestion de la sécurité satisfait aux règles nationales de sécurité visées à l'article 6 et aux exigences de sécurité définies dans les STI et contient les éléments définis dans l'annexe II, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice de la législation nationale et internationale existante en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties.

HOOFDSTUK III

Veiligheidsbeheersystemen

Art. 16

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met eerbiediging van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de nationale veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 6, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.

Art. 17

Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de nationale veiligheidsvoorschriften bedoeld bij artikel 6 en aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en bevat de in bijlage II omschreven elementen, aangepast volgens de aard, het belang en andere kenmerken van de uitgeoefende activiteit. Het systeem waarborgt de beheersing van alle risico's die de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van de spoorwegonderneming met zich brengen, met inbegrip van het verstrekken van onderhoud en materieel en het inzetten van aannemers. Zonder afbreuk te doen aan de nationale en internationale wetgeving inzake aansprakelijkheid, houdt het veiligheidsbeheersysteem naargelang het geval en binnen de grenzen van het redelijke ook rekening met de risico's die voortvloeien uit de activiteiten van andere partijen.

Art. 18

Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité. En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

Afin d'assurer la coordination et la cohérence des systèmes de gestion de la sécurité et des procédures d'urgence, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires demandent l'avis de la S.N.C.B.-Holding sur leur projet de système de gestion de la sécurité. La S.N.C.B.-Holding rend son avis dans les trente jours ouvrables de la demande. A défaut de réponse dans ce délai, l'avis est réputé positif.

Art. 19

Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'autorité de sécurité un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

- a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I, dans la mesure où ils sont pertinents pour l'organisation déclarante;
- c) les résultats des audits de sécurité internes;
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

Art. 18

Het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met de weerslag van de activiteiten van de verschillende spoorwegondernemingen op het net en bevat bepalingen die alle spoorwegondernemingen in staat stellen te handelen overeenkomstig de TSI, de nationale veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat bepaalde voorwaarden. Het heeft bovendien tot doel de noodprocedures van de spoorweginfrastructuurbeheerder te coördineren met alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken.

Om de coördinatie en de coherentie van de systemen van veiligheidsbeheer en van de noodprocedures te garanderen vragen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen het advies van de N.M.B.S.-Holding inzake het ontwerp van het systeem van veiligheidsbeheer. De N.M.B.S.-Holding geeft zijn advies binnen de dertig werkdagen van de aanvraag. Komt er geen antwoord binnen deze termijn, wordt het advies als positief beschouwd.

Art. 19

De spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 30 juni bij de veiligheidsinstantie een verslag in over de veiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Het veiligheidsverslag bevat:

- a) inlichtingen over de wijze waarop de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming zijn eigen veiligheidsdoelen verwezenlijkt en de resultaten van de veiligheidsplannen;
- b) de bijwerking van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage I gedefinieerde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;
- c) de resultaten van de interne veiligheidsaudits;
- d) opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

De Koning kan een model voor het verslag van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen vastleggen en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Art. 20

Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci fait l'objet d'un rapport dont une copie est envoyée dans les plus brefs délais à l'autorité de sécurité et à l'organisme d'enquête par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire.

La S.N.C.B.-Holding analyse, sous réserve de l'application des articles 44 et 45, les incidents et accidents d'exploitation et formule des propositions destinées à les prévenir. Ces propositions sont envoyées à l'autorité de sécurité qui les répercute, après approbation, aux personnes concernées.

Dans le cadre de l'application du point h) du point 2.1., de l'annexe II, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires peuvent s'appuyer sur les analyses effectuées par la S.N.C.B. -Holding.

En cas d'accident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en informe immédiatement le Ministre, l'autorité de sécurité, l'organisme d'enquête et les autorités judiciaires.

Art. 21

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

Ces dispositions n'affectent pas la responsabilité de chaque fabricant, de chaque fournisseur de services d'entretien, de chaque exploitant de wagons, de chaque prestataire de services et de chaque entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 20

Voor elk exploitatieongeval en -incident of met een weerslag op de exploitatie stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder en naar gelang het geval, de spoorwegonderneming een verslag op waarvan zo vlug mogelijk een kopie naar de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan wordt gestuurd.

Onder voorbehoud van de toepassing van de artikelen 44 en 45 analyseert de N.M.B.S.-Holding de exploitatie-incidenten en -ongevallen en formuleert voorstellen om deze te voorkomen. Deze voorstellen worden naar de veiligheidsinstantie gezonden die ze, na goedkeuring, doorgeeft aan de betrokken personen.

Voor de toepassing van punt h) van het punt 2.1., van bijlage II, kunnen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen steunen op de door N.M.B.S. -Holding uitgevoerde analyses.

Bij een ernstig ongeval licht de spoorweginfrastructuurbeheerder de Minister, de veiligheidsinstantie, het onderzoeksorgaan en de gerechtelijke instanties hierover onmiddellijk in.

Art. 21

Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, wordt elke spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en derden.

Dit laat echter de verantwoordelijkheid van elke fabrikant, elke leverancier van onderhoudsdiensten, wagonexploitant, dienstverlener en aankoopeenheid onverlet om rollend materieel, installaties, toebehoren en materialen te leveren, alsmede diensten te verrichten die voldoen aan de vastgelegde eisen en gebruiksvoorwaarden, zodat zij door de spoorwegondernemingen en/of spoorweginfrastructuurbeheerders bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet.

Art. 22

§ 1^{er}. Au sein de la S.N.C.B.-Holding, les tâches visées aux articles 18, alinéa 2, et 20, alinéa 2, sont confiées à un service spécialisé dépendant directement du comité de direction.

§ 2. Les membres du service visé au § 1^{er} sont tenus au secret professionnel et ne peuvent divulguer à quelle personne que ce soit les informations commerciales confidentielles qui leur sont communiquées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou par des entreprises ferroviaires dans le cadre des tâches visées aux articles 18, alinéa 2, et 20, alinéa 2, hormis les exceptions prévues par la loi.

§ 3. Les infractions au § 2 sont punies des peines prévues à l'article 458 du Code pénal. Les dispositions du livre premier du même Code, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables à ces infractions.

CHAPITRE IV

Agrément et certificat de sécurité

Section première

L'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 23

§ 1^{er}. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit disposer d'un agrément de sécurité, délivré par l'autorité de sécurité.

§ 2. L'agrément de sécurité comprend:

a) l'agrément confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tel que décrit à l'article 18 et à l'annexe II;

b) l'agrément confirmant l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Art. 22

§ 1. Binnen N.M.B.S.-Holding worden de taken bedoeld in artikels 18, lid 2, en 20, lid 2, toevertrouwd aan een gespecialiseerde dienst die rechtstreeks afhangt van het directiecomité.

§ 2. De leden van de dienst bedoeld in § 1 zijn gehouden aan het beroepsgeheim en mogen aan niemand vertrouwelijke of commerciële informatie bekend maken die hun werd meegedeeld door de spoorweginfrastructuurbeheerder of door de spoorwegondernemingen in het kader van de taken bedoeld in artikels 18, lid 2, en 20, lid 2, behalve in de uitzonderingsgevallen waarin de wet voorziet.

§ 3. De overtredingen van § 2 worden gestraft met de straffen bedoeld in artikel 458 van het Strafwetboek. De voorschriften van het eerste boek van hetzelfde Wetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op deze overtredingen.

HOOFDSTUK IV

Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat

Afdeling I

Veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 23

§ 1. Om de spoorweginfrastructuur te kunnen beheeren en exploiteren, moet de spoorweginfrastructuurbeheerder beschikken over een veiligheidsvergunning, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.

§ 2. De veiligheidsvergunning omvat:

a) de bevestiging dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder zoals beschreven in artikel 18 en bijlage II, is aanvaard;

b) de bevestiging dat de voorzieningen die de spoorweginfrastructuurbeheerder heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke vereisten van een veilig ontwerp, een veilig onderhoud en een veilige exploitatie van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van, waar nodig, het onderhoud en de exploitatie van het verkeersregelings- en seinsysteem, zijn goedgekeurd.

Art. 24

L'agrément de sécurité est valable cinq ans et est renouvelable à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien. Le titulaire de l'agrément de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toute modification de ce type.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle des règles visées à l'article 6, §§ 1^{er} et 2.

Si le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire agréé ne remplit plus les conditions requises pour l'obtention de l'agrément de sécurité, l'agrément peut être retiré.

Art. 25

L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité des agréments de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

Art. 26

Le Roi fixe les modalités de demande, de délivrance, de prorogation ou de retrait de l'agrément de sécurité.

Section II

Le certificat de sécurité des entreprises ferroviaires

Art. 27

§ 1^{er}. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit notamment disposer d'un certificat de sécurité, conformément à la présente section. Le certificat de sécurité a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans

Art. 24

De veiligheidsvergunning is vijf jaar geldig en kan op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder worden vernieuwd. Zij wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de infrastructuur, het seinsysteem of de energievoorziening of de beginselen die van toepassing zijn op de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. De houder van de veiligheidsvergunning stelt de veiligheidsinstantie onverwijld van die wijzigingen in kennis.

De veiligheidsinstantie kan eisen dat de veiligheidsvergunning wordt herbekeken indien de voorschriften zoals bedoeld in artikel 6, §§ 1 en 2 ingrijpend veranderen.

Wanneer de vergunde spoorweginfrastructuurbeheerder niet langer aan de voorwaarden voor het bekomen van de veiligheidsvergunning voldoet, kan de vergunning worden ingetrokken.

Art. 25

De veiligheidsinstantie betekent aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de veiligheidsvergunning. De betekening vermeldt de naam en het adres van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunning en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.

Art. 26

De Koning stelt de wijze vast waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, verlengd en ingetrokken.

Afdeling II

Veiligheidscertificaat voor spoorwegondernemingen

Art. 27

§ 1. Om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming onder meer beschikken over een veiligheidscertificaat overeenkomstig deze afdeling. Het veiligheidscertificaat is het bewijs dat de spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft tot stand gebracht en in staat is te voldoen aan de eisen die in de TSI, in an-

d'autres dispositions du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin de maîtriser les risques et d'utiliser le réseau en toute sécurité. Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferroviaire belge ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

§ 2. Le certificat de sécurité comprend deux parties:

a) une certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire;

b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une exploitation sûre du réseau concerné, les exigences pouvant porter sur l'application des STI et des règles nationales de sécurité, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service ou en circulation le matériel roulant utilisé par l'entreprise ferroviaire. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV.

Art. 28

La certification accordée à l'entreprise ferroviaire établie en Belgique par l'autorité de sécurité, conformément à l'article 27, § 2, a) précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. La certification accordée conformément à l'article 27, § 2, point a), est valable dans toute l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaire équivalentes.

Art. 29

L'entreprise ferroviaire établie en Belgique ou dans un autre pays de l'Union européenne qui prévoit d'exploiter des services de transport ferroviaire sur le réseau belge doit avoir reçu de l'autorité de sécurité la certification nationale supplémentaire nécessaire visée à l'article 27, § 2, point b).

La certification accordée conformément à l'article 27, b) précise les lignes du réseau couvert.

Pour obtenir la certification nationale supplémentaire visée à l'article 27, § 2, point b), les entreprises ferroviaires disposent d'une couverture en responsabilité civile suffisante ou prennent des dispositions équivalentes.

dere communautaire bepalingen en in de nationale veiligheidsvoorschriften zijn vastgelegd om de risico's te beheersen en het net veilig te gebruiken. Het veiligheidscertificaat kan voor het gehele Belgische spoorweginet of enkel een welbepaald deel hiervan gelden.

§ 2. Het veiligheidscertificaat omvat twee delen:

a) een certificering die bevestigt dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming is goedgekeurd;

b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen om veilig op het betrokken net te kunnen opereren, zijn goedgekeurd. De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI en de nationale veiligheidsvoorschriften, de aanvaarding van de certificaten van het personeel en de machtiging om het door de spoorwegonderneming gebruikte rollend materieel in gebruik te nemen of in verkeer te brengen. De certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorwegonderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage IV.

Art. 28

De certificering die de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 27, § 2, a) verleent aan de in België gevestigde spoorwegonderneming vermeldt het type en de omvang van de spoorwegactiviteiten waarvoor het geldt. De overeenkomstig artikel 27, § 2 a) verleende certificering is geldig in de hele Europese Unie voor evenwaardige spoorvervoeractiviteiten.

Art. 29

De in België of in een andere lidstaat van de Europese Unie gevestigde spoorwegonderneming die voornemens is spoorwegvervoerdiensten te exploiteren op het Belgische net moet van de veiligheidsinstantie de overeenkomstig artikel 27, § 2, punt b) vereiste aanvullende nationale certificering hebben ontvangen.

De overeenkomstig artikel 27 b) toegekende certificering vermeldt de lijnen van het net waarvoor het geldt.

Om de in artikel 27, § 2, punt b) bedoelde aanvullende nationale certificering te bekomen, moeten de spoorwegondernemingen beschikken over een voldoende dekking van hun burgerlijke aansprakelijkheid of gelijkwaardige schikkingen getroffen hebben.

Les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile sont fixés par le Roi.

Art. 30

Le certificat de sécurité est valable trois ans et peut être renouvelé. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

Le titulaire du certificat de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toutes les modifications importantes des conditions de la partie concernée du certificat. Il informe en outre l'autorité de sécurité de l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou de l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de la partie concernée du certificat de sécurité en cas de modification substantielle des règles visées à l'article 6, §§ 1^{er} à 3.

Si le titulaire d'un certificat de sécurité ne remplit plus les conditions requises, la partie a) et/ou b) du certificat est retirée. En cas de retrait de la partie b), l'autorité de sécurité qui a délivré la partie a) du certificat doit être immédiatement informée.

S'il apparaît que le titulaire du certificat de sécurité qui le détient n'en a pas fait l'usage prévu pendant l'année qui suit sa délivrance le certificat est retiré.

Art. 31

Le Roi fixe les modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement ou de retrait du certificat de sécurité.

Art. 32

L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des certificats de sécurité visés à l'article 27. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

De minimumbedragen voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid worden door de Koning bepaald.

Art. 30

Het veiligheidscertificaat is drie jaar geldig en kan worden vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt bij elke substantiële wijziging van het type of de omvang van de activiteiten.

De houder van het veiligheidscertificaat geeft de veiligheidsinstantie onverwijld kennis van alle belangrijke wijzigingen in de voorwaarden van het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat. Voorts licht hij aan de veiligheidsinstantie in over het inzetten van nieuwe categorieën personeel of van nieuwe soorten rollend materieel.

De veiligheidsinstantie kan eisen dat het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer de voorschriften zoals bedoeld in artikel 6, §§ 1 tot 3 ingrijpend zijn gewijzigd.

Wanneer de houder van een veiligheidscertificaat niet langer aan de eisen voldoet, wordt deel a) en/of b) van het certificaat ingetrokken. Wanneer deel b) wordt ingetrokken, moet de veiligheidsinstantie die deel a) van het certificaat heeft afgeleverd onverwijld op de hoogte worden gebracht.

Wanneer blijkt dat de houder van het veiligheidscertificaat gedurende het jaar dat volgde op de afgifte, er niet het bedoelde gebruik van heeft gemaakt, wordt het certificaat ingetrokken.

Art. 31

De Koning bepaalt modaliteiten voor de aanvraag, het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing en de intrekking van het veiligheidscertificaat.

Art. 32

De veiligheidsinstantie betekent aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de in artikel 27 bedoelde veiligheidscertificaten. De betekening vermeldt de naam en het adres van de spoorwegonderneming, de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor die beslissing.

Section III

La redevance liée à la détention d'un agrément et d'un certificat de sécurité

Art. 33

§ 1^{er}. Il est dû par le titulaire d'un agrément ou d'un certificat de sécurité, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance de l'autorité de sécurité et aux frais d'enquête de l'organisme d'enquête, une redevance annuelle indexée.

§ 2. Cette redevance doit être acquittée lors de la délivrance du certificat ou de l'agrément de sécurité et ensuite, avant le 1^{er} janvier de chaque année, sous peine de suspension du certificat ou de l'agrément.

§ 3. Cette redevance n'est pas sujette à remboursement en cas de retrait du certificat ou de l'agrément de sécurité ou de cessation de l'exercice des activités couvertes par le certificat ou l'agrément.

§ 4. Le Roi fixe le montant, les modalités de paiement et le mécanisme d'indexation de la redevance.

CHAPITRE V

Accès aux services de formation

Art. 34

Le Roi agréé par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres le ou les organismes chargés de fournir des services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord. L'agrément impose au(x) organisme(s) de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train et du personnel de bord chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

L'agrément impose au(x) organisme(s) de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

Afdeling III

Bijdrage verbonden aan het bezit van een veiligheidsvergunning en een veiligheidscertificaat

Art. 33

§ 1. De houder van een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat is, voor deelneming in de kosten voor administratie, controle en toezicht van de veiligheidsinstantie en voor onderzoek van het onderzoeksorgaan, een jaarlijkse, geïndexeerde bijdrage verschuldigd.

§ 2. Deze bijdrage moet betaald worden bij de afgifte van het veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning en vervolgens vóór 1 januari van elk jaar, op straffe van de schorsing van het veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning.

§ 3. Deze bijdrage wordt niet teruggestort bij intrekking van het veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning of bij stopzetting van de activiteiten waarvoor het certificaat of de vergunning geldt.

§ 4. De Koning bepaalt het bedrag, de betalingswijze en het indexeringsmechanisme voor de bijdrage.

HOOFDSTUK V

Toegang tot de opleidingsfaciliteiten

Art. 34

De Koning erkent, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de instelling of instellingen die instaan voor de verlening van opleidingsdiensten voor treinbestuurders en voor treinpersoneel. De erkenning verplicht de instelling of instellingen de treinbestuurders en het treinpersoneel een billijke en niet-discriminerende toegang te verlenen tot opleidingsdiensten telkens wanneer deze opleiding nodig is om aan de voorwaarden te voldoen voor het bekomen van een veiligheidscertificaat of, desgevallend een veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de instelling of instellingen opleidingsdiensten van goede kwaliteit aan te bieden aan spoorwegondernemingen en aan de spoorweginfrastructuurbeheerder tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs die in verhouding staat tot de kosten en een winstmarge mag bevatten.

Art. 35

Lorsqu'elles recrutent de nouveaux conducteurs de trains, de nouveaux membres du personnel de bord et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doivent être en mesure de tenir compte de toutes qualifications, formation et expérience pouvant avoir été acquises dans d'autres entreprises ferroviaires. À cet effet, ces membres du personnel peuvent avoir accès aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et communiquer celles-ci.

Art. 36

Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire sont responsables du niveau de formation et de la qualification de leur personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 17 et à l'annexe II.

Art. 37

Le Roi fixe les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation, des examens, ainsi que les modalités de la délivrance des brevets des conducteurs de train et du personnel de bord.

CHAPITRE VI

Mise en circulation de matériel roulant en usage dans un autre État Membre de l'Union européenne

Art. 38

Le Roi arrête les modalités de demande et d'autorisation de mise en circulation de matériel roulant en usage dans un autre État membre de l'Union européenne.

Art. 39

Le matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un État membre mais qui n'est pas entièrement couvert par les STI pertinentes ou qui est entièrement couvert par les STI pertinentes mais pour lesquelles l'État belge a prévu des dérogations dans les limites définies par le Roi, fait l'objet d'une autorisation de mise en circulation sur le réseau ferroviaire belge conformément au présent chapitre.

Art. 35

Bij de aanwerving van nieuwe treinbestuurders, nieuw treinpersoneel en personeel dat essentiële veiligheidsstaken verricht, moeten de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder in staat zijn, alle eventueel eerder bij andere spoorwegondernemingen verworven kwalificaties, gevolgde opleidingen en opgedane ervaring in aanmerking te nemen. Daartoe kunnen deze personeelsleden toegang krijgen tot de documenten die hun opleiding, kwalificaties en ervaring bewijzen en kunnen ze van deze documenten kopieën verkrijgen en deze doorgeven.

Art. 36

Iedere spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder staan te allen tijde in voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat met de veiligheid verband houdende taken zoals bedoeld in artikel 17 en bijlage II, verricht.

Art. 37

De Koning bepaalt de modaliteiten voor de organisatie en de minimum inhoud van de opleiding en de examens, evenals de wijze van afgifte van de getuigschriften van treinbestuurders en treinpersoneel.

HOOFDSTUK VI

Indienststelling van reeds in een andere lidstaat van de Europese Unie in gebruik zijnde rollend materieel

Art. 38

De Koning bepaalt de modaliteiten voor de aanvraag en de machtiging tot indienststelling van reeds in een andere lidstaat van de Europese unie in gebruik zijnde rollend materieel.

Art. 39

Rollend materieel voor de inzet waarvan in één lidstaat een vergunning is verleend, maar dat niet geheel onder de TSI valt, of dat geheel valt onder de TSI die er betrekking op hebben, maar waarvoor de Belgische Staat binnen de grenzen bepaald door de Koning in afwijkingen heeft voorzien, is onderworpen aan een machtiging tot indienststelling op het Belgische spoorweganet overeenkomstig dit hoofdstuk.

Art. 40

L'entreprise ferroviaire soumet à l'autorité de sécurité un dossier technique concernant le matériel roulant ou le type de matériel roulant en indiquant l'utilisation prévue sur le réseau. Le dossier contient les informations suivantes:

- a) la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre État membre et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'autorité de sécurité et nécessaires pour son autorisation complémentaire;
- c) une attestation délivrée par l'organisme désigné relative aux caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
- d) des informations sur les dérogations aux règles nationales de sécurité qui sont nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, délivrée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque de sécurité sur le réseau.

Art. 41

L'autorité de sécurité peut inviter l'entreprise ferroviaire à faire des essais sur le réseau moyennant la conclusion d'un contrat avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en application de l'article 40, point c), afin de définir la portée et le contenu de ces essais.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les dispositions nécessaires pour octroyer des sillons à cet effet. Les sillons attribués dans ce cadre sont facturés par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à l'entreprise ferroviaire.

Art. 40

De spoorwegonderneming legt aan de veiligheidsinstantie een technisch dossier voor met betrekking tot het rollend materieel of het type rollend materieel, met opgave van het voorziene gebruik op het spoorwegnet. Het dossier bevat de volgende informatie:

- a) een bewijs dat in een andere lidstaat toelating tot het inzetten van rollend materieel is gegeven, en registers met de staat van dienst van het materieel, zijn onderhoud en in voorkomend geval de technische wijzigingen die na de toelating zijn aangebracht;
- b) de door de veiligheidsinstantie verlangde technische gegevens, het onderhoudsprogramma en de operationele kenmerken die nodig zijn voor de aanvullende vergunning;
- c) een attest afgegeven door de aangewezen instantie inzake de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het rollend materieel voldoet aan de eisen voor het systeem van energievoorziening, het seingeving- en besturingssysteem, de spoorbreedte en infrastructuurprofielen, de maximale asbelasting en andere netwerkeisen;
- d) informatie over vrijstellingen van nationale veiligheidsvoorschriften die nodig zijn om een vergunning te verlenen en het bewijs, geleverd door de Belgische beheerder van de spoorweginfrastructuur, op basis van een risicobeoordeling, dat de vergunning van het rollend materieel op het net geen veiligheidsrisico's veroorzaakt.

Art. 41

De veiligheidsinstantie kan de spoorwegonderneming uitnodigen om testen op het spoorwegnet te doen mits de afsluiting van een overeenkomst met de spoorweginfrastructuurbeheerder bij toepassing van artikel 40, punt c) om de omvang en inhoud van deze testen vast te stellen.

De spoorweginfrastructuurbeheerder treft de nodige maatregelen om hiervoor treinpaden toe te kennen. De in dit kader toegekende treinpaden worden aan de spoorwegonderneming gefactureerd door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Art. 42

L'autorisation de mise en circulation du matériel roulant en usage dans un autre État membre de l'Union européenne peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

CHAPITRE VII

**Enquêtes en cas d'accidents
et d'incidents ferroviaires**

Section première

La désignation d'un organisme d'enquête

Art. 43

Le Roi désigne l'organisme d'enquête.

L'organisme d'enquête comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident, d'accident grave ou d'incident. Il est en outre fonctionnellement indépendant de l'autorité de sécurité, de tout organisme de réglementation des chemins de fer ou de toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.

Le ou les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions visées à la section II; toute violation du secret professionnel est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Le Roi détermine la composition de l'organisme d'enquête et les modalités d'exécution des missions qui lui sont confiées.

Section II

Les missions

Art. 44

L'organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire.

Art. 42

De toelating tot indienststelling van rollend materieel dat in een andere Lidstaat van de Europese Unie gebruikt wordt kan gebruiksomstandigheden en andere beperkingen bevatten.

HOOFDSTUK VII

**Onderzoek naar
spoorwegongevallen en -incidenten**

Afdeling I

Aanwijzing van een onderzoeksorgaan

Art. 43

De Koning wijst het onderzoeksorgaan aan.

Het onderzoeksorgaan bestaat uit ten minste één onderzoeker die bekwaam is om de functie van hoofd-onderzoeker te vervullen bij een ongeval, een ernstig ongeval of een incident. Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, van elk orgaan voor spoorwegregelgeving of elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met de onderzoeksopdracht.

Het lid of de leden van het onderzoeksorgaan is/zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun opdrachten bedoeld in afdeling II; elke schending van het beroepsgeheim wordt gestraft met de straffen voorzien in artikel 458 van het Strafwetboek.

De Koning bepaalt de samenstelling van het onderzoeksorgaan en de uitvoeringsmodaliteiten voor de aan het onderzoeksorgaan toevertrouwde opdrachten.

Afdeling II

Opdrachten

Art. 44

Het onderzoeksorgaan stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan.

Art. 45

En plus des accidents graves, l'organisme d'enquête peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel.

L'organisme d'enquête décide s'il convient d'effectuer ou non une enquête sur tel accident ou incident, selon les modalités fixées par le Roi.

Section III

Les pouvoirs

Art. 46

Sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires et le cas échéant, en collaboration avec les autorités judiciaires, l'organisme d'enquête a dès que possible:

- a) accès au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de gestion du trafic;
- b) le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement contrôlé d'épaves, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) accès au contenu des enregistreurs de messages verbaux, au contenu des enregistrements des équipements de bord et à l'enregistrement du fonctionnement du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;
- d) accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;
- e) accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;
- f) la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué et d'autres témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;

Art. 45

Naast het onderzoeken van ernstige ongevallen kan het onderzoeksorgaan ook onderzoeken voeren naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem.

Het onderzoeksorgaan beslist of een dergelijk ongeval of incident al dan niet wordt onderzocht, volgens de door de Koning vastgestelde modaliteiten.

Afdeling III

Bevoegdheden

Art. 46

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden en, in voorkomend geval, in samenwerking met de gerechtelijke instanties, krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk:

- a) toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, tot het betrokken rollend materieel, tot de desbetreffende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevoingsinstallaties;
- b) het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;
- c) toegang tot recorders van verbale boodschappen, de geregistreerde gegevens van de boordapparatuur en de registratie van de werking van het seingevoings- en verkeersregelingssysteem waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;
- d) toegang tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;
- e) toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;
- f) de mogelijkheid het betrokken spoorwegpersoneel en andere getuigen te ondervragen en het recht om kopieën te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;

g) accès à toute information ou document pertinent détenu par la S.N.C.B.-Holding, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires impliquées et l'autorité de sécurité.

Les pouvoirs visés à l'alinéa 1^{er}, ne peuvent être exercés que lorsque les nécessités de l'éventuelle information et instruction judiciaire ne s'y opposent plus et le cas échéant, dans le respect de l'article 125 du règlement général du 28 décembre 1950 sur les frais de justice en matière répressive.

Art. 47

L'organisme d'enquête procède avec les organismes d'enquête des autres États membres de l'Union européenne à un échange de vues et d'expériences en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité et d'adaptation au progrès scientifique et technique.

Section IV

L'enquête

Art. 48

Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel État membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit, et que cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se concerte avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir de l'effectuer en coopération. Si l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse le ou les autre(s) organisme(s) concerné(s) participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

Les organismes homologues d'un autre État membre de l'Union européenne sont invités à participer à une enquête chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie et agréée dans cet État membre est impliquée dans l'accident ou l'incident.

g) toegang tot alle ter zake dienende informatie of gegevens die in het bezit zijn van de N.M.B.S.-Holding, de spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen en de veiligheidsinstantie.

De bevoegdheden vermeld in lid 1, kunnen slechts worden uitgeoefend van zodra de noodwendigheden van het eventuele opsporings- en gerechtelijk onderzoek zich hier niet meer tegen verzetten en in voorkomend geval, overeenkomstig artikel 125 van het Algemeen reglement van 28 december 1950 op de gerechtskosten in strafzaken.

Art. 47

Het onderzoeksorgaan wisselt meningen en ervaringen uit met onderzoeksorganen van de andere lidstaten van de Europese Unie met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden en beginselen voor de opvolging van de veiligheidsaanbevelingen en de aanpassing aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Afdeling IV

Het onderzoek

Art. 48

Wanneer een ongeval of een incident vlakbij een grensinstallatie van België heeft plaatsgevonden of als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident heeft plaatsgevonden en dat dit in België zou kunnen zijn, overlegt het onderzoeksorgaan samen met zijn tegenhangers om het orgaan te bepalen dat het onderzoek gaat verrichten of nemen zij gezamenlijk deze taak op zich. Als het Belgische onderzoeksorgaan aangeduid wordt, laat het de of het andere betrokken orga(n)en aan het onderzoek deelnemen en geeft het hen toegang tot alle resultaten van dit onderzoek.

Onderzoeksorganen van een andere lidstaat van de Europese Unie worden uitgenodigd deel te nemen aan een onderzoek wanneer een in deze lidstaat gevestigde spoorwegonderneming met een vergunning van deze lidstaat, bij het ongeval of incident betrokken is.

Art. 49

L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et des usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans le projet de rapports. Les éléments de l'éventuelle information et instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires.

Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause de l'accident ou de l'incident visé aux articles 44 et 45 est une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités judiciaires.

Art. 50

Pour chaque accident ou incident visé aux articles 44 et 45, l'organisme responsable de l'enquête prend les dispositions voulues; il fait notamment appel aux compétences opérationnelles et techniques nécessaires pour mener l'enquête. Ces compétences peuvent être sollicitées au sein de l'organisme ou en dehors de celui-ci, en fonction de la nature de l'accident ou de l'incident sur lequel il doit enquêter.

Art. 51

L'organisme d'enquête conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de remettre l'infrastructure en état et de l'ouvrir aux services de transport ferroviaire dans les meilleurs délais.

Art. 49

Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord en in voorkomend geval worden, de resultaten samengelegd met de andere onderzoeksorganen. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorweginondernemingen, de veiligheidsinstantie, de slachtoffers en hun naaste familie, de eigenaren van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van het personeel betrokken bij het ernstig ongeval, ongeval of incident, en de gebruikers worden geregeld op de hoogte gebracht van de voortgang van het onderzoek en, in de mate van het mogelijke, krijgen ze de kans om hun mening te geven in het kader van het onderzoek en de gegevens uit de ontwerpverslagen te becommentariëren. Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden.

Wanneer uit de door het onderzoeksorgaan verzamelde bewijzen blijkt dat de oorzaak van het ongeval of van het incident zoals bedoeld in de artikelen 44 en 45, een misdrijf is, waarschuwt het onderzoeksorgaan onmiddellijk de politiediensten en gerechtelijke overheden.

Art. 50

Voor elk ongeval of incident bedoeld in artikelen 44 en 45, treft het verantwoordelijke onderzoeksorgaan de gewenste maatregelen; het wendt met name de operationele en technische vaardigheden aan nodig om het onderzoek te voeren. Deze vaardigheden kunnen van binnen of buiten het orgaan worden aangetrokken al naargelang de aard van het te onderzoeken ongeval of het incident.

Art. 51

Het onderzoeksorgaan rondt zijn onderzoek op de plaats van het ongeval zo snel mogelijk af zodat de spoorweginfrastructuurbeheerder de infrastructuur zo snel mogelijk kan herstellen en openstellen voor de spoorwegvervoerdiensten.

Art. 52

L'enquête est effectuée indépendamment de toute information et instruction judiciaire et ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité. Les autorités judiciaires s'efforcent de permettre à l'organisme d'enquête d'effectuer ses tâches.

Section V

Les conclusions et les rapports

Art. 53

Chaque enquête sur un accident ou un incident visé aux articles 44 et 45, fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête et dont le contenu est déterminé à l'annexe III. Ce rapport indique l'objectif de l'enquête et contient, le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité.

L'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe V. Le rapport, y compris les recommandations en matière de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 49, ainsi qu'aux parties et organismes intéressés dans d'autres États membres de l'Union européenne.

Art. 54

Chaque année, l'organisme d'enquête établit, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

Art. 55

§ 1^{er}. Les recommandations en matière de sécurité formulées par l'organisme d'enquête sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes concernés. Elles ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

Art. 52

Het onderzoek wordt onafhankelijk van opsporings- en gerechtelijk onderzoeken gevoerd en kan in geen geval betrekking hebben op het vaststellen van schuld of aansprakelijkheid. De gerechtelijke overheden spannen zich in om het mogelijk te maken dat het onderzoeksorgaan zijn taken kan uitvoeren.

Afdeling V

Conclusies en verslagen

Art. 53

Van elk onderzoek van een ongeval of incident bedoeld in artikelen 44 en 45 wordt een verslag opgesteld dat naar zijn vorm is afgestemd op het type en de ernst van het ongeval of incident en het belang van de onderzoeksbevindingen; zijn inhoud is in bijlage III vastgesteld. Dit verslag beschrijft duidelijk het onderzoeksdoel en bevat, waar nodig, veiligheidsaanbevelingen.

Het onderzoeksorgaan maakt het eindverslag zo spoedig mogelijk openbaar, doch gewoonlijk niet later dan 12 maanden na de datum waarop het voorval heeft plaatsgevonden. In het verslag wordt de in bijlage V beschreven verslagleggingsstructuur zo nauwgezet mogelijk gevolgd. Het verslag, met inbegrip van de veiligheidsaanbevelingen, wordt aan de in artikel 49 bedoelde partijen gezonden alsmede aan de betrokken instanties en partijen in de andere lidstaten van de Europese Unie.

Art. 54

Uiterlijk op 30 september van elk jaar publiceert het onderzoeksorgaan een jaarverslag waarin verantwoording wordt afgelegd over de onderzoeken die het voorgaande jaar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die zijn gedaan en de maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere aanbevelingen.

Art. 55

§ 1. De door het onderzoeksorgaan opgestelde aanbevelingen worden gericht aan de veiligheidsinstantie en, indien de aard van de aanbeveling dit noodzaakt, aan andere betrokken organen. De aanbevelingen mogen in geen geval een vermoeden van fout of aansprakelijkheid uiten.

§ 2. L'autorité de sécurité et les autres autorités ou organismes auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport au moins une fois par an, pour le 30 juin au plus tard, à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.

Section VI

La concertation européenne

Art. 56

Dans un délai d'une semaine après sa décision d'ouvrir une enquête, l'organisme d'enquête en informe l'Agence. La notification indique la date, l'heure et le lieu de l'accident ou de l'incident, ainsi que son type et ses conséquences en termes de pertes humaines, de personnes blessées et de dommages matériels.

Art. 57

L'organisme d'enquête transmet à l'Agence une copie du rapport final visé à l'article 53 et du rapport annuel visé à l'article 54.

TITRE III

Contrôle et inspection ferroviaires et sanctions

CHAPITRE PREMIER

Contrôles et inspections ferroviaires

Art. 58

§ 1^{er}. Sur proposition du Ministre, le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux agents de l'Administration et de l'autorité de sécurité chargés de contrôler l'application et constater les manquements aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les officiers visés au § 1^{er} peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment, dans tout matériel circulant ou destiné à circuler sur l'infrastructure;

§ 2. De veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen tot welke aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan ten minste eenmaal per jaar en uiterlijk tegen 30 juni weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbevelingen hebben genomen of gepland.

Afdeling VI

Europees overleg

Art. 56

Binnen één week nadat besloten werd een onderzoek in te stellen, brengt het onderzoeksorgaan het Bureau daarvan op de hoogte. Hierbij worden de datum, de tijd en de plaats van het ongeval of het incident aangegeven, alsook het type van ongeval of incident en de gevolgen ervan in termen van doden, gewonden en materiële schade.

Art. 57

Het onderzoeksorgaan zendt het Bureau een exemplaar van het eindverslag bedoeld in artikel 53 en van het jaarverslag bedoeld in artikel 54.

TITEL III

Controle en inspectie van de spoorwegen en boetes

HOOFDSTUK I

Controles en inspectie van de spoorwegen

Art. 58

§ 1. Op voordracht van de Minister, kan de Koning de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie verlenen aan de agenten van het Bestuur en van de veiligheidsinstantie belast met de controle op de naleving van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten en de vaststelling van de inbreuken hierop.

§ 2. In het kader van de uitvoering van hun opdrachten, kunnen de officieren bedoeld in § 1:

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires à la recherche ou à la constatation ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

§ 3. Ils peuvent procéder à des visites entre 8 et 18 heures, après autorisation préalable du juge d'instruction du lieu de la visite:

– au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

– au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

§ 4. Les procès-verbaux des officiers visés au § 1^{er} sont envoyés au procureur du Roi du lieu de l'infraction.

§ 5. Les officiers visés au § 1^{er} peuvent pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions requérir la force publique.

§ 6. Sous réserve des lois particulières qui garantissent le secret des déclarations, les administrations publiques sont tenues de prêter leur concours aux officiers de police judiciaire dans l'exécution de leurs missions.

CHAPITRE II

Sanctions

Art. 59

Sous réserve de l'application des articles 22, § 3 et 43, alinéa 3, les manquements à la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris sur la base de cette loi, le non-respect des décisions prises par l'autorité de sécurité, l'Administration ou le Ministre, toute obstruction aux vérifications et investigations de ces instances ainsi que toute entrave à l'action de l'organisme d'enquête constituent des infractions punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six euros à

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en die in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of vaststelling of nodig zijn om aan de overtreding een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen zoekingen tussen 8 en 18 uur verrichten, na machtiging van de onderzoeksrechter van de plaats van de zoeking:

– in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, rekenplichtig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

– in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde officieren worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van het misdrijf.

§ 5. De in § 1 bedoelde officieren kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 6. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun opdrachten.

HOOFDSTUK II

Boetes

Art. 59

Onverminderd de artikelen 22, § 3 en 43, lid 3, vormen inbreuken op deze wet of op de uitvoeringsbesluiten die werden genomen op basis van deze wet, het niet naleven van de beslissingen van de veiligheidsinstantie, het Bureau of de Minister, het hinderen van vaststellingen en onderzoeken van deze instanties, evenals elke belemmering van de activiteiten van het onderzoeksorgaan overtredingen waarop een gevangenisstraf staat van acht dagen tot één jaar en een boete van zes-

cent vingt-cinq euros ou d'une de ces peines seulement. Les dispositions du livre I du Code pénal sont applicables à ces infractions.

TITRE IV

Dispositions finales et abrogatoires

CHAPITRE PREMIER

Disposition transitoire

Art. 60

La présente loi ne s'applique pas aux demandes de certificat de sécurité introduites avant l'entrée en vigueur des arrêtés royaux exécutant les articles 10 et 31.

CHAPITRE II

Dispositions abrogatoires

Art. 61

L'article 452, § 1^{er}, 6°, de la loi-programme du 22 décembre 2003, l'article 199, 6°, de la loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, telle que modifiée par l'arrêté royal du 14 juin 2004 et l'article 82 de la loi du 23 décembre 2005 portant des dispositions diverses, sont abrogés.

Art. 62

Les articles 4 à 11, 37 à 47, 98 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que ses modifications ultérieures, sont abrogés.

twintig tot honderdvijfentwintig euro of met een van deze straffen alleen. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek zijn op deze inbreuken van toepassing.

TITEL IV

Slot- en opheffingsbepalingen

HOOFDSTUK I

Overgangsbepaling

Art. 60

Deze wet is niet van toepassing op de aanvragen voor een veiligheidscertificaat die worden ingediend vóór de inwerkingtreding van de koninklijke besluiten ter uitvoering van artikels 10 en 31.

HOOFDSTUK II

Opheffingsbepalingen

Art. 61

Artikel 452, § 1, 6°, van de programmawet van 22 december 2003, artikel 199, 6°, van de wet van 21 maart 1991, betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 14 juni 2004 en artikel 82 van de wet van 23 december 2005 houdende diverse bepalingen, worden opgeheven.

Art. 62

De artikelen 4 tot 11, 37 tot 47 en 98 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 en zijn latere wijzigingen betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, worden opgeheven.

Donné à Bruxelles, le 11 juillet 2006

ALBERT

PAR LE ROI :

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

La vice-première ministre et ministre du Budget,

Freya VAN DEN BOSSCHE

Le secrétaire d'État aux Entreprises publiques,

Bruno TUYBENS

Gegeven te Brussel, 11 juli 2006

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT

De vice-eerste minister en minister van Begroting,

Freya VAN DEN BOSSCHE

De staatsecretaris voor Overheidsbedrijven,

Bruno TUYBENS

ANNEXE I**Indicateurs de sécurité communs**

Indicateurs de sécurité communs à notifier par les autorités de sécurité:

Si de nouveaux faits ou des erreurs sont découverts après la présentation du rapport, les indicateurs relatifs à une année déterminée sont modifiés ou corrigés par l'autorité de sécurité à la première occasion utile et au plus tard lors de la présentation du rapport annuel suivant.

Pour les indicateurs relatifs aux accidents visés à la rubrique 1 ci-dessous, le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer s'applique pour autant que les informations soient disponibles.

(1) Indicateurs relatifs aux accidents

1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) d'accidents et ventilation suivant les types d'accident suivants:

- collisions de trains, y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit;
- déraillements de trains;
- accidents aux passages à niveau, y compris les accidents impliquant des piétons;
- accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche à l'exception des suicides;
- suicides;
- incendies dans le matériel roulant;
- autres.

Chaque accident est signalé selon le type de l'accident primaire, même si les conséquences de l'accident secondaire sont plus graves, par exemple un incendie après un déraillement.

2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de personnes grièvement blessées et de personnes tuées par type d'accident, les catégories étant les suivantes:

- passagers (également en relation avec le nombre total de passagers-kilomètres);
- personnel, y compris le personnel des contractants;

BIJLAGE I**Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren**

Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren die aan de veiligheidsinstanties moeten worden gemeld:

Als er na de indiening van het verslag nieuwe feiten of fouten aan het licht komen, worden de indicatoren voor een specifiek jaar bij de eerste passende gelegenheid en uiterlijk in het volgende jaarverslag door de veiligheidsinstantie gewijzigd of verbeterd.

Voor de ongevallenindicatoren bedoeld in de rubriek 1 hieronder wordt Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer gebruikt, voor zover de informatie beschikbaar is.

(1) Indicateurs met betrekking tot ongevallen.

1. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ongevallen en uitsplitsing naar de volgende soorten ongevallen:

- treinbotsingen, inclusief botsingen met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte;
- ontsporing van treinen;
- ongevallen op spoorwegovergangen, inclusief ongevallen met voetgangers op spoorwegovergangen;
- persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, met uitzondering van zelfmoorden;
- zelfmoorden;
- brand in rollend materieel;
- overige.

Ieder ongeval wordt gemeld onder het type van het primaire ongeval, ook al zijn de gevolgen van het secundaire ongeval ernstiger, bijvoorbeeld brand na een ontsporing.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal personen dat per soort ongeval ernstig gewond is geraakt of is omgekomen, met onderverdeling in de volgende categorieën:

- reizigers (ook in verhouding tot het totale aantal reizigerskilometers);
- werknemers, inclusief het personeel van aannemers;

- usagers des passages à niveau;
- personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires;
- autres.

(2) Indicateurs relatifs aux incidents survenus et aux incidents évités de justesse.

1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de rail, de gauchissements de la voie et de panes de signalisation.

2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de signaux passés en situation de danger.

3. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service.

(3) Indicateurs relatifs aux conséquences des accidents.

1. Coût total et relatif (par kilomètre-train), en euros, de tous les accidents, avec calcul, si possible, des coûts suivants:

- décès et blessures;
- indemnisation pour perte ou dommages des biens des passagers, du personnel ou de tiers, y compris les dommages causés à l'environnement;
- remplacement ou réparation de matériel roulant et d'installations ferroviaires endommagés;
- retards, perturbations et réacheminement du trafic, y compris les surcoûts en termes de personnel et de perte de recettes futures.

Il convient de déduire des coûts ci-dessus l'indemnisation dont ont bénéficié ou devraient bénéficier les tiers parties, par exemple les propriétaires de véhicule à moteur impliqués dans les accidents aux passages à niveau. Les indemnisations accordées au titre de polices d'assurance détenues par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas déduites.

2. Nombre total et relatif (par heure de travail) d'heures de travail perdues par le personnel et les contractants en raison des accidents.

(4) Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en œuvre.

- gebruikers van spoorweginvalwegen;
- onbevoegde personen op terreinen van de spoorwegen;
- overigen.

(2) Indicatoren met betrekking tot incidenten en bijna-ongelukken.

1. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal gevallen van gebroken rails, knikken in het spoor en foutieve seingevingen.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal seinen dat bij gevaar is gepasseerd.

3. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal gebroken wielen en assen van operationeel rollend materieel.

(3) Indicatoren met betrekking tot de gevolgen van ongevallen.

1. De totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde kilometers) kosten in euro van alle ongevallen, waarbij zo mogelijk de volgende kosten moeten worden berekend en inbegrepen:

- doden en gewonden;
- compensatie voor verlies van of schade aan eigendommen van reizigers, personeel of derden, inclusief milieuschade;
- vervanging of herstel van beschadigd rollend materieel en beschadigde spoorweginstallaties;
- vertragingen, storingen en omleiding van verkeer, inclusief extra kosten voor personeel en verlies van toekomstige inkomsten.

Van bovengenoemde kosten worden afgetrokken schadevergoedingen en compensatiebedragen die worden teruggevorderd of die naar verwachting teruggevorderd zullen worden van derden zoals eigenaren van motorvoertuigen die bij ongevallen op spoorweginvalwegen zijn betrokken. Compensatie die wordt betaald uit verzekeringen van spoorweginvesteringen of infrastructuurbeheerders, wordt niet afgetrokken.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal gewerkte uren) aantal arbeidsuren van personeel en aannemers dat als gevolg van ongevallen verloren is gegaan.

(4) Indicatoren met betrekking tot de veiligheid van de infrastructuur op technisch gebied en de uitvoering ervan.

1. Pourcentage des voies dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service, pourcentage en kilomètres-train utilisant des systèmes ATP opérationnels.

2. Nombre de passages à niveau (total et par kilomètre de ligne). Pourcentage des passages à niveau avec protection automatique ou manuelle.

(5) Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité.

Audits internes effectués par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, tels qu'ils sont définis dans la documentation du système de gestion de la sécurité. Nombre total d'audits effectués et pourcentage par rapport aux audits requis (et/ou prévus).

(6) Définitions.

Lors de la communication de données conformément à la présente annexe, les autorités déclarantes peuvent utiliser les définitions des indicateurs et les méthodes de calcul des coûts appliquées au niveau national. Toutes les définitions et méthodes de calcul utilisées doivent être expliquées dans une annexe du rapport annuel visé à l'article 19.

1. Het percentage sporen met het automatische beveiligingssysteem voor treinen (ATB), het percentage treinkilometers waarvoor operationele ATB-systemen worden gebruikt.

2. Het aantal spoorwegovergangen (totaal en per kilometer spoor). Het percentage overgangen met automatische of handmatige beveiliging.

(5) Indicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer.

Afgeronde interne controles door infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen als beschreven in de documentatie over het veiligheidsbeheersysteem. Het totale aantal voltooide controles en het aantal uitgedrukt als percentage van de vereiste (en/of geplande) controles.

(6) Definities.

De rapporterende instanties mogen gebruik maken van nationale definities van de indicatoren en kostenberekeningsmethoden wanneer de in deze bijlage genoemde gegevens worden overgelegd. Alle gebruikte definities en rekenmethoden worden uiteengezet in een bijlage bij het in artikel 19 beschreven jaarverslag.

ANNEXE II**Systèmes de gestion de la sécurité**

1. Exigences applicables au système de gestion de la sécurité.

Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

2. Éléments du système de gestion de la sécurité.

2.1. Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

a) une politique de sécurité approuvée par le gestionnaire de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:

- dans les STI, ou
- dans les règles nationales visées à l'article 6 et à l'annexe II, ou
- dans d'autres règles pertinentes, ou
- dans les décisions de l'autorité, et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

BIJLAGE II**Veiligheidsbeheersysteem**

1. Eisen inzake het veiligheidsbeheersysteem.

Alle essentiële onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem moeten worden gedocumenteerd. Het systeem beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zijn verdeeld. Het geeft aan hoe het beheer op verschillende niveaus wordt gecontroleerd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken en hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd.

2. Elementen van het veiligheidsbeheersysteem.

2.1. De basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn:

a. een veiligheidsbeleid dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en waarmee het personeel bekend is;

b. kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken;

c. procedures om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen en andere bindende voorwaarden zoals vastgelegd:

- in technische specificaties inzake interoperabiliteit, of
- in de in artikel 6 en bijlage II bedoelde nationale voorschriften, of
- in andere toepasselijke voorschriften, of
- in besluiten van een autoriteit, alsmede procedures om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;

h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;

j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

2.2. Les autres éléments du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

Les règles internes, complémentaires aux règles de sécurité nationales et visées à l'article 6 § 4, dont certaines font partie des éléments essentiels du système de gestion de la sécurité. Les prescriptions concernent outre les éléments essentiels visés au point 2.1, toutes les directives de sécurité adressées au personnel.

d. procedures en methoden om risico's te beoordelen en te beheersen wanneer er voor de infrastructuur of de activiteiten nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de bedrijfsomstandigheden of door nieuw materiaal;

e. programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd;

f. regelingen voor een voldoende informatievoorziening binnen de organisatie en, waar nodig, voor een voldoende uitwisseling van informatie tussen organisaties die op dezelfde infrastructuur opereren;

g. procedures voor de wijze waarop, alsmede de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd, en de procedure voor configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied;

h. procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen;

i. plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de bevoegde overheidsinstanties worden vastgesteld;

j. voorzieningen voor periodieke interne controles met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem.

2.2. De andere elementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn:

De interne regels, in aanvulling op de nationale veiligheidsregels en bedoeld in artikel 6 § 4, waarvan sommige deel uitmaken van de basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem. De voorschriften hebben zowel betrekking op de basiselementen bedoeld in punt 2.1 als op de veiligheidsinstructies, bestemd voor het personeel.

ANNEXE III

**Contenu des rapports d'enquête
sur les accidents et les incidents**

(1) Résumé.

Le résumé contient une brève description de l'événement, avec indication de la date, du lieu et des conséquences. Il énonce les causes directes ainsi que les facteurs qui ont contribué à l'événement et les causes sous-jacentes établies par l'enquête. Les recommandations principales sont indiquées, de même que des informations sur les destinataires de ces recommandations.

(2) Faits immédiats de l'événement.

1. L'événement:

- date, heure exacte et lieu de l'événement;
- description des circonstances et du site de l'accident, y compris des efforts; des services de secours et d'urgence;
- décision d'ouvrir une enquête, composition de l'équipe d'enquêteurs et réalisation de l'enquête.

2. Les circonstances de l'événement:

- le personnel et les contractants impliqués ainsi que les autres parties et témoins;
- les trains et leur composition, ainsi que le numéro d'enregistrement du matériel roulant impliqué;
- la description de l'infrastructure et du système de signalisation – types de voie, aiguillages, enclenchement, signaux, protection des trains;
- les moyens de communication;
- les travaux effectués sur le site ou à proximité de celui-ci;
- le déclenchement du plan d'urgence ferroviaire et sa chaîne d'événements;
- le déclenchement du plan d'urgence des services publics de secours, de la police et des services médicaux et sa chaîne d'événements.

BIJLAGE III

**Kernpunten van het verslag betreffende het
onderzoek naar ongevallen en incidenten**

(1) Samenvatting.

De samenvatting bevat een korte beschrijving van het voorval, wanneer en waar het plaatsvond en wat de gevolgen waren. Vermeld moeten worden de directe oorzaken, de factoren die mede tot het voorval hebben geleid, en de onderliggende oorzaken die tijdens het onderzoek zijn vastgesteld. De belangrijkste aanbevelingen worden genoemd en er wordt informatie verstrekt over degenen tot wie de aanbevelingen zijn gericht.

(2) Feiten met betrekking tot het voorval.

1. Het voorval:

- datum, exacte tijd en plaats van het voorval;
- beschrijving van de gebeurtenissen en de plaats van het ongeval, met inbegrip van het optreden van de reddings- en noodhulpdiensten;
- het besluit een onderzoek in te stellen, de samenstelling van het onderzoeksteam en het onderzoek zelf.

2. De situatie tijdens het voorval:

- betrokken personeel en aannemers en andere partijen en getuigen;
- de treinen en de samenstelling ervan, inclusief het registratienummer van het betrokken rollend materieel;
- de beschrijving van de infrastructuur en het seingevingssysteem – spoortypen, schakelaars, koppelingen, seinen, treinbeveiliging;
- communicatiemiddelen;
- werkzaamheden op of in de omgeving van de plaats van het voorval;
- inwerkingstelling van het spoorwegnoodplan en de gebeurtenissen die daarop volgden;
- inwerkingstelling van het noodplan van de publieke reddingsdiensten, de politie en de medische diensten en de gebeurtenissen die daarop volgden.

3. Pertes humaines, personnes blessées et dommages matériels:

- passagers et tiers, personnel, y compris les contractants;
- fret, bagages et autres biens;
- matériel roulant, infrastructure et environnement.

4. Circonstances externes:

- conditions météorologiques et références géographiques.

(3) Compte rendu des investigations et enquêtes.

1. Résumé des témoignages (sous réserve de protection de l'identité des personnes):

- personnel des chemins de fer, y compris les contractants;
- autres témoins.

2. Système de gestion de la sécurité:

- cadre organisationnel et manière dont les ordres sont donnés et exécutés;
- exigences applicables au personnel et manière dont leur respect est assuré;
- routines de contrôle et de vérification interne et leurs résultats;
- interface entre les différents acteurs présents sur l'infrastructure.

3. Règles et réglementations:

- règles et réglementation publique communautaire et nationale applicables;
- autres règles, telles que les règles d'exploitation, les instructions locales, les exigences applicables au personnel, les prescriptions d'entretien et les normes applicables.

4. Fonctionnement du matériel roulant et des installations techniques:

- système de signalisation et de contrôle-commande, y compris les enregistrements des enregistreurs automatiques de données;
- infrastructure;
- équipements de communications;

3. Doden, gewonden en materiële schade:

- reizigers en derden, personeel, met inbegrip van de aannemers;
- vracht, bagage en andere eigendommen;
- rollend materieel, infrastructuur en het milieu.

4. Externe omstandigheden:

- weersomstandigheden en geografische referenties.

(3) Rapportage van de onderzoeken.

1. Samenvatting van getuigenissen (volgens de regels voor de bescherming van de persoonlijke identiteit):

- werknemers bij de spoorwegen, met inbegrip van de aannemers;
- andere getuigen.

2. Het veiligheidsbeheersysteem:

- de kaderorganisatie en de wijze waarop bevelen worden gegeven en uitgevoerd;
- eisen betreffende het personeel en de wijze waarop de naleving daarvan wordt gewaarborgd;
- reguliere procedures voor interne controles en de uitkomsten ervan;
- interface tussen de verschillende actoren op de infrastructuur.

3. Wet- en regelgeving:

- toepasselijke communautaire en nationale wet- en regelgeving;
- andere voorschriften zoals exploitatievoorschriften, lokale instructies, personeelseisen, onderhoudsvoorschriften en toepasselijke normen.

4. Werking van rollend materieel en technische installaties:

- seingeings- en besturingssysteem, met inbegrip van opname op automatische datarecorders;
- infrastructuur;
- communicatieapparatuur;

- matériel roulant, y compris les enregistrements des enregistreurs automatiques de données.

5. Documentation du système opératoire:

- mesures prises par le personnel pour le contrôle du trafic et la signalisation;
- échange de messages verbaux en relation avec l'événement, y compris la documentation provenant des enregistrements;
- mesures prises pour protéger et sauvegarder le site de l'événement.

6. Interface homme-machine-organisation:

- temps de travail du personnel impliqué;
- circonstances médicales et personnelles ayant influencé l'événement, y compris l'existence de stress physique ou psychologique;
- conception des équipements ayant un impact sur l'interface homme-machine.

7. Événements antérieurs de nature comparable.

(4) Analyse et conclusions.

1. Compte rendu final de la chaîne des événements:

- établissement des conclusions concernant l'événement, sur la base des faits établis à la section 3.

2. Discussion:

- analyse des faits établis à la section 3 afin de tirer les conclusions sur les causes de l'événement et l'efficacité des services de secours.

3. Conclusions:

- causes directes et immédiates de l'événement, y compris les facteurs ayant contribué à l'événement et liés aux mesures prises par les personnes impliquées ou à l'état du matériel roulant ou des installations techniques;

- causes sous-jacentes liées aux compétences, aux procédures et à l'entretien;

- causes premières liées aux conditions du cadre réglementaire et à l'application du système de gestion de la sécurité.

- rollend materieel, met inbegrip van een verslag van de automatische gegevensregistratie.

5. Documentatie over het operationele systeem:

- maatregelen van het personeel met betrekking tot verkeersregeling en seingeving;
- uitwisseling van mondelinge boodschappen betreffende het voorval, met inbegrip van documentatie afkomstig van opnamen;
- maatregelen ter bescherming van de plaats van het voorval.

6. Interface mens-machine-organisatie:

- arbeidstijd van het betrokken personeel;
- medische en persoonlijke omstandigheden die van invloed waren op het voorval, met inbegrip van fysieke of psychologische spanning;
- ontwerp van installaties die van invloed zijn op de interface mens-machine.

7. Eerdere soortgelijke voorvallen

(4) Analyse en conclusies.

1. Eindverslag van de reeks gebeurtenissen:

- conclusie met betrekking tot de toedracht, op basis van de feiten die in het kader van punt (3) zijn vastgesteld.

2. Discussie:

- analyse van de in het kader van punt (3) vastgestelde feiten, met als doel conclusies te trekken aangaande de oorzaken van het voorval en het optreden van de reddingsdiensten.

3. Conclusies:

- directe en indirecte oorzaken van het voorval, met inbegrip van de factoren die mede tot het voorval hebben geleid en die verband houden met acties die door betrokken personen zijn ondernomen of de staat van onderhoud van het rollend materieel en de technische installaties;

- fundamentele oorzaken die verband houden met vaardigheden, procedures en onderhoud;

- fundamentele oorzaken die verband houden met de voorwaarden van het regelgevingskader en de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem.

4. Observations complémentaires:

– déficiences et lacunes établies pendant l'enquête, mais sans incidences sur les conclusions concernant les causes.

(5) Mesures qui ont été prises.

– Compte rendu des mesures déjà prises ou adoptées à la suite de l'événement

(6) Recommandations.

4. Aanvullende waarnemingen:

– gebreken en tekortkomingen die tijdens het onderzoek zijn vastgesteld, maar die niet van belang zijn voor de conclusies inzake de oorzaken.

(5) Genomen maatregelen.

– Rapportage van de maatregelen die naar aanleiding van het voorval reeds genomen of vastgesteld zijn.

(6) Aanbevelingen.

ANNEXE IV

Déclarations pour la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau

Les documents ci-après doivent être soumis pour permettre à l'autorité de sécurité de délivrer la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau:

1° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les STI ou parties de STI et, le cas échéant, les règles nationales de sécurité et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité;

2° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié, si nécessaire, également par le ou les organismes de formation visé(s) à l'article 33;

3° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles nationales et ont été dûment certifiés et autorisés à être mis en service sur le réseau ferroviaire belge.

Pour éviter les doubles emplois et limiter la quantité d'informations, seule une documentation de synthèse sera soumise concernant les éléments qui sont conformes aux STI et à d'autres dispositions transposant les directives 96/48/CE et 2001/16/CE du Conseil du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, modifiées par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

BIJLAGE IV

Over te leggen documentatie over het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat

De volgende documenten moeten bij de veiligheidsinstantie worden ingediend zodat zij het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat kan afgeven:

1. documentatie van de spoorwegonderneming over de technische specificaties inzake interoperabiliteit of onderdelen van de technische specificaties inzake interoperabiliteit en, waar van toepassing, over de nationale veiligheidsvoorschriften en andere voorschriften die gelden voor de activiteiten, het personeel en het rollend materieel van de onderneming, en over de wijze waarop deze voorschriften met behulp van het veiligheidsbeheersysteem worden nageleefd;

2. documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende categorieën personeel (in dienstverband of onder contract) die de activiteiten in kwestie verrichten, inclusief bewijsstukken waaruit blijkt dat dit personeel voldoet aan technische specificaties inzake interoperabiliteit of de nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd, als nodig, ook door de opleidingsinstelling(en) bedoeld in artikel 33.

3. documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende soorten rollend materieel die voor de activiteiten in kwestie worden gebruikt, inclusief bewijsstukken waaruit blijkt dat dit voldoet aan de technische specificaties inzake interoperabiliteit of nationale voorschriften en naar behoren en toegelaten om op het Belgisch spoorweginet in dienst te gesteld worden.

Om de overlappingsen te vermijden en om de kwantiteit van informatie te beperken, zal alleen maar een samengevatte documentatie worden onderworpen betreffende de elementen die conform de TSI zijn en andere bepalingen tot omzetting van richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG van de Raad van 23 juli 1996, betreffende de interoperabiliteit van het Trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001, betreffende de interoperabiliteit van het conventionele Trans-Europese spoorwegsysteem, gewijzigd door richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004.