

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 octobre 2013

PROJET DE LOI
relatif à la sécurité d'exploitation
des lignes ferroviaires musées

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 oktober 2013

WETSONTWERP
betreffende de exploitatieveiligheid
van de museumspoorlijnen

SOMMAIRE

Pages

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	4
3. Avant-projet	16
4. Avis du Conseil d'État.....	29
5. Projet de loi.....	36

INHOUD

Blz.

1. Samenvatting.....	3
2. Memorie van toelichting	4
3. Voorontwerp	16
4. Advies van de Raad van State	29
5. Wetsontwerp.....	36

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 2 octobre 2013.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 18 octobre 2013.

De regering heeft dit wetsontwerp op 2 oktober 2013 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 18 oktober 2013 door de Kamer ontvangen.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000: Document parlementaire de la 53^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
 CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
 CRIV: 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)
 PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000: Parlementair document van de 53^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
 CRABV: Beknopt Verslag (blauwe kaft)
 CRIV: 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)
 PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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
 courriel : publications@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

Il convient de fixer un cadre législatif particulier et autonome concernant la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées, en complément à la réglementation du secteur ferroviaire belge.

Une ligne ferroviaire musée est une ligne ferroviaire ancienne mise hors service mais non démantelée dont la fonction principale est de transporter des touristes-voyageurs avec du matériel roulant historique, comme par exemple des véhicules anciens tractés par une locomotive à vapeur.

Le présent projet s'inspire des instruments légaux et réglementaires qui existent pour la sécurité d'exploitation des chemins de fer réguliers et vise ainsi l'exploitation professionnelle et qualitative des lignes ferroviaires musées.

Les exploitants des lignes ferroviaires musées doivent ainsi instaurer un système de gestion de sécurité garantissant la maîtrise de tous les risques créés par leurs activités.

Ce système de gestion de sécurité constitue la base de l'autorisation d'exploitation, par laquelle l'autorité de sécurité reconnaît l'exploitant de la ligne ferroviaire musée apte à exercer ses activités en toute sécurité.

La compétence de l'autorité de sécurité s'étend ensuite à la supervision et au contrôle du respect du système de gestion de sécurité et des conditions d'exploitation fixées dans l'autorisation d'exploitation.

Le présent projet rend toutes les personnes qui exploitent une ligne ferroviaire musée entièrement responsables de la sécurité d'exploitation de la ligne ferroviaire musée.

Le présent projet impose également que chaque accident grave qui survient sur la ligne ferroviaire musée, doit être examiné par l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires.

SAMENVATTING

De noodzaak bestaat tot het vaststellen van een afzonderlijk en autonoom regelgevend kader inzake de exploitatieveiligheid van museumspoorlijnen, ter aanvulling van de regelgeving van de Belgische spoorwegsector.

Een museumspoorlijn is een oude, buiten dienst gestelde maar niet-ontmantelde spoorlijn waarvan de belangrijkste functie bestaat uit het vervoeren van toeristen-reizigers met historisch rollend materieel, zoals bijvoorbeeld oude voertuigen getrokken door een stoomlocomotief.

Dit ontwerp inspireert zich op de bestaande wetelijke en reglementaire instrumenten voor de exploitatieveiligheid van de reguliere spoorwegen en streeft zodoende naar de vakkundige en kwalitatieve uitbating van de museumspoorlijnen.

Zo moeten de museumspoorlijnnuitbaters een veiligheidsbeheersysteem uitwerken dat het beheer van alle door hun activiteiten veroorzaakte risico's beheerst.

Dit veiligheidsbeheersysteem vormt de basis voor de uitbatingsmachtiging, waarbij de veiligheidsinstantie nagaat of de museumspoorlijnnuitbater geschikt is om zijn activiteiten op veilige wijze uit te voeren.

De bevoegdheid van de veiligheidsinstantie strekt zich vervolgens uit tot het toezicht en de controle op de naleving van het veiligheidsbeheersysteem en van de uitbatingvoorwaarden vastgesteld in de uitbatingsmachtiging.

Dit ontwerp stelt alle personen die een museumspoorlijn uitbaten volledig verantwoordelijk voor de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijn.

Dit ontwerp legt eveneens op dat elk ernstig ongeval dat zich voordoet op de museumspoorlijn, door het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor moet worden onderzocht.

EXPOSE DES MOTIFS

EXPOSÉ GÉNÉRAL

MESDAMES, MESSIEURS,

Il convient de fixer un cadre législatif particulier et autonome concernant la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées, en complément à la réglementation du secteur ferroviaire belge.

En effet, les activités et réseaux ferroviaires propres des lignes ferroviaires musées sont, du fait de leurs particularités, entièrement exemptés des directives ferroviaires européennes concernant la sécurité d'exploitation et de la réglementation belge qui les transposent.

Une ligne ferroviaire musée est une ligne ferroviaire dont la fonction principale est de transporter des touristes-voyageurs avec du matériel roulant historique, comme par exemple des véhicules anciens tractés par une locomotive à vapeur.

Il s'agit de lignes ferroviaires anciennes de la SNCB historique, mises hors service mais non démantelées, qui sont exploitées par une association sans but lucratif, et sur lesquelles on circule à une vitesse modérée.

La préservation du patrimoine historique concernant l'exploitation ferroviaire est l'une des missions de la société anonyme de droit public SNCB Holding. Cette société conclut des contrats avec les associations ferroviaires touristiques relatifs à la mise à disposition des lignes ferroviaires mises hors service, mais non démantelées.

Une première impulsion a déjà été donnée à la création d'un cadre législatif pour les lignes ferroviaires musées par plusieurs initiatives réglementaires, notamment:

- l'arrêté ministériel du 26 juillet 2007 portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire (ndlr le contenu de cet arrêté ministériel est révisé en ce moment en fonction du présent projet de loi);
- l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées.

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMENE TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De noodzaak bestaat tot het vaststellen van een afzonderlijk en autonoom regelgevend kader inzake de exploitatieveiligheid van museumspoorlijnen, ter aanvulling van de regelgeving van de Belgische spoorwegsector.

Inderdaad, de activiteiten en eigen spoorwegnetwerken van de museumspoorlijnen vallen, omwille van hun eigenheden, geheel onder de uitzonderingen van de Europese spoorrichtlijnen op het vlak van exploitatieveiligheid en de Belgische regelgeving waarin deze werden omgezet.

Een museumspoorlijn is een spoorlijn waarvan de belangrijkste functie bestaat uit het vervoeren van toeristen-reizigers met historisch rollend materieel, zoals bijvoorbeeld oude voertuigen getrokken door een stoomlocomotief.

Het gaat om oude, buiten dienst gestelde maar niet-ontmantelde spoorlijnen van de historische NMBS, die door een vereniging zonder winstoogmerk uitgebaat worden, en waar met een relatief lage snelheid op gereden wordt.

Het behoud van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie is één van de opdrachten van de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS Holding. Deze vennootschap sluit overeenkomsten af met toeristische spoorwegverenigingen voor de terbeschikkingstelling van de buiten dienst gestelde maar niet-ontmantelde spoorlijnen.

Via een aantal reglementaire initiatieven is reeds een eerste aanzet tot uitwerking van een reglementair kader voor de museumspoorlijnen gegeven, meer bepaald:

- het ministerieel besluit van 26 juli 2007 tot aanname van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur (nvdr. De inhoud van dit ministerieel besluit wordt momenteel herwerkt in functie van onderhavig wetsontwerp);
- het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen.

Le présent projet de loi est une étape essentielle dans ce processus, notamment l'adoption d'un cadre législatif complet et transparent pour la sécurité d'exploitation pendant le transport de voyageurs-touristes avec du matériel roulant historique sur des lignes ferroviaires musées.

Le projet de loi s'inspire des instruments légaux et réglementaires qui existent pour la sécurité d'exploitation des chemins de fer réguliers et vise ainsi l'exploitation professionnelle et qualitative des lignes ferroviaires musées.

Les exploitants des lignes ferroviaires musées doivent ainsi instaurer un système de gestion de sécurité garantissant la maîtrise de tous les risques créés par leurs activités.

Ce système de gestion de sécurité constitue la base de l'autorisation d'exploitation, par laquelle l'autorité de sécurité reconnaît l'exploitant de la ligne ferroviaire musée apte à exercer ses activités en toute sécurité.

La compétence de l'autorité de sécurité consiste ainsi en la délivrance, le renouvellement, la modification, la suspension ou le retrait de l'autorisation d'exploitation. Sa compétence s'étend ensuite à la supervision et au contrôle du respect du système de gestion de sécurité et des conditions d'exploitation fixées dans l'autorisation d'exploitation.

La décision de l'autorité de sécurité relative à l'attribution, le renouvellement, la révision, la suspension ou le retrait de l'autorisation d'exploitation doit être considérée comme une décision au sens de l'article 14 des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

Le projet de loi rend toutes les personnes qui exploitent une ligne ferroviaire musée entièrement responsables de la sécurité d'exploitation de la ligne ferroviaire musée.

Le projet de loi impose également que chaque accident grave qui survient sur la ligne ferroviaire musée, doit être examiné par l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires.

La SNCB Holding, en sa qualité de propriétaire des lignes ferroviaires musées, et les associations ferroviaires touristiques qui exploitent ces lignes, ont été informées et consultées sur le présent projet de loi et les projets d'arrêt d'exécution fixant les dispositions de sécurité relatives à l'infrastructure, au matériel et au personnel de sécurité des lignes ferroviaires musées.

Het voorliggend wetsontwerp is een essentiële stap in dit proces, meer bepaald de aanneming van een volledig en transparant regelgevend kader voor de exploitatieveiligheid tijdens het vervoer van toeristen-reizigers met historisch rollend materieel over museumspoorlijnen.

Het wetsontwerp inspireert zich op de bestaande wettelijke en reglementaire instrumenten voor de exploitatieveiligheid van de reguliere spoorwegen en streeft zodoende naar de vakkundige en kwalitatieve uitbating van de museumspoorlijnen.

Zo moeten de museumspoorlijnitbaters een veiligheidsbeheersysteem uitwerken dat het beheer van alle door hun activiteiten veroorzaakte risico's beheerst.

Dat veiligheidsbeheersysteem vormt de basis voor de uitbatingsmachtiging, waarbij de veiligheidsinstantie nagaat of de museumspoorlijnitbater geschikt is om zijn activiteiten op veilige wijze uit te voeren.

De bevoegdheid van de veiligheidsinstantie bestaat aldus uit de aflevering, de vernieuwing, de wijziging, de schorsing of de intrekking van de uitbatingsmachtiging. Haar bevoegdheid strekt zich vervolgens uit tot het toezicht en de controle op de naleving van het veiligheidsbeheersysteem en van de uitbatingvoorwaarden vastgesteld in de uitbatingsmachtiging.

De beslissing van de veiligheidsinstantie met betrekking tot de toekenning, de hernieuwing, de herziening, de schorsing of de intrekking van de uitbatingsmachtiging moet worden beschouwd als een beslissing in de zin van artikel 14 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

Het wetsontwerp stelt alle personen die een museumspoorlijn uitbaten volledig verantwoordelijk voor de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijn.

Het wetsontwerp legt eveneens op dat elk ernstig ongeval dat zich voordoet op de museumspoorlijn, door het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor moet worden onderzocht.

De NMBS Holding, in haar hoedanigheid van eigenaar van de museumspoorlijnen, en de toeristische spoorwegverenigingen die deze lijnen uitbaten, werden geïnformeerd en geraadpleegd over het voorliggend wetsontwerp en de ontwerpen van uitvoeringsbesluit tot vaststelling van de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de infrastructuur, het materieel en het veiligheidspersoneel van de museumspoorlijnen.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

TITRE 1^{ER}*Dispositions générales*Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 2

Cet article contient l'objectif de la loi. Cette loi règle l'ensemble des prescriptions relatives à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées. La loi n'est pas d'application au matériel qui est utilisé, dans le cadre de l'entretien, du renouvellement ou du réaménagement de la ligne ferroviaire musée, sur les cours d'un dépôt ou d'un atelier ainsi que sur les sections de voies de la ligne ferroviaire musée qui sont temporairement fermées à la circulation normale pendant les travaux.

Art. 3

Dans cet article sont reprises les définitions nécessaires pour ce projet de loi.

Le 'matériel' concerne le matériel roulant qui est utilisé sur l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée. Il concerne tant le matériel roulant propre à l'exploitant de la ligne ferroviaire musée que le matériel roulant des associations ferroviaires touristiques en visite.

La 'ligne ferroviaire musée' concerne les lignes ferroviaires, mises hors service mais non démantelées de l'infrastructure ferroviaire belge dont le propriétaire ou le titulaire d'un droit réel accepte d'y effectuer des circulations touristiques avec du matériel historique.

L'exploitant de la ligne ferroviaire musée est la personne morale ou physique qui exploite une ligne ferroviaire musée.

Par 'exploitation' il faut entendre tant la gestion que l'utilisation de la ligne ferroviaire musée pour le trafic ferroviaire touristique.

"L'expert matériel" est une personne physique ou une personne morale disposant d'une expérience professionnelle d'au moins cinq ans sur le plan de la technique du matériel roulant ferroviaire, chez une entreprise ferroviaire, un constructeur de matériel ferroviaire ou un prestataire de maintenance de matériel ferroviaire;

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELN

TITEL 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 2

Dit artikel bevat de doelstelling van de wet. Deze wet regelt het geheel van voorschriften betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen. De wet is niet van toepassing op het materieel dat in het kader van het onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van de museumspoorlijn, wordt gebruikt op de pleinen van een stelplaats of een werkplaats, alsook op de baanvakken van de museumspoorlijn, die tijdens de werkzaamheden tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer.

Art. 3

In dit artikel zijn de voor dit wetsontwerp benodigde definitieën opgenomen.

Het 'materieel' betreft het rollend materieel dat gebruikt wordt op de museumspoorlijninfrastructuur. Het betreft zowel het eigen rollend materieel van de museumspoorlijnuitbater als het rollend materieel van bezoekende toeristische spoorwegverenigingen.

De 'museumspoorlijn' betreft de buiten dienst gestelde, maar niet ontmantelde spoorlijnen van de Belgische spoorweginfrastructuur waarvan de eigenaar of titularis van een zakelijk recht akkoord is om er toeristische rondritten met historisch materieel op te houden.

De 'museumspoorlijnuitbater' is de rechtspersoon of natuurlijke persoon die een museumspoorlijn uitbaat.

Onder 'uitbating' wordt zowel het beheer als het gebruik van de museumspoorlijn voor het toeristisch spoorverkeer verstaan.

De "expert materieel" is een natuurlijke persoon of een rechtspersoon beschikkende over een beroepservaring van minstens vijf jaar op het vlak van de techniek van rollend spoor materieel, bij een spoorwegonderneming, een constructeur van spoor materieel of een onderhoudsbedrijf van spoor materieel;

Par “expert infrastructure” on entend le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire, visé au Code ferroviaire. En effet, le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire dispose de l’expérience nécessaire et le know-how comme on a jusqu’à ce jour toujours confié au gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire les contrôles et inspections annuels des lignes ferroviaires mises hors service mais non-démantelées sur lesquelles les trajets touristiques avec du matériel historique étaient effectués.

L’“infrastructure de la ligne ferroviaire musée” contient la ligne ferroviaire proprement dite et toutes les installations, dépendances et ouvrages d’art qui sont nécessaires pour exploiter une ligne ferroviaire musée.

Les définitions de l’autorité de sécurité, de l’organisme d’enquête et d’un accident grave sont identiques à celles figurant dans la loi portant le Code ferroviaire.

La “vitesse de référence” est la vitesse maximale qui est autorisée sur les sections de voies de la ligne ferroviaire musée.

TITRE 2

Exploitation des lignes ferroviaires musées

CHAPITRE 1^{ER}

Autorisation d’exploitation

Art. 4

Cet article consacre le principe selon lequel l’exploitant d’une ligne ferroviaire musée doit être en possession d’une autorisation d’exploitation pour pouvoir exploiter une ligne ferroviaire musée.

Cette autorisation d’exploitation, délivrée par l’autorité de sécurité, démontre que l’exploitant de la ligne ferroviaire musée a établi son système de gestion de sécurité, et est en mesure de se conformer aux dispositions de sécurité applicables.

Afin de ne pas charger l’exploitant de la ligne ferroviaire musée inutilement, l’alinéa 2 de cet article permet de réaliser des parcours d’essai sans une autorisation d’exploitation, lorsque leur but est d’acquérir des connaissances relatives au matériel ou de tester les procédures relatives au système de gestion de sécurité. Les trajets réalisés pour l’entretien, la gestion ou le renouvellement de l’infrastructure de la ligne ferroviaire musée, sont également exempts de l’obligation d’autorisation.

De “expert infrastructuur” is de spoorweginfrastructuurbeheerder bedoeld in de Spoorcodex. De spoorweginfrastructuurbeheerder beschikt immers over de vereiste ervaring en know-how omdat tot op heden steeds de jaarlijkse controles en inspecties van buiten dienst gestelde, maar niet ontmantelde spoorlijnen waarop de toeristische treinritten met historisch materieel werden gehouden, aan de spoorweginfrastructuurbeheerder werd toevertrouwd.

De ‘museumspoorlijninfrastructuur’ omvat de spoorlijn zelf en alle installaties, aanhorigheden en kunstwerken die nodig zijn om een museumspoorlijn uit te baten.

De definities van de veiligheidsinstantie, het onderzoeksorgaan en een ernstig ongeval zijn identiek aan deze die vermeld staan in de wet houdende de Spoorcodex.

De “referentiesnelheid” is de maximale snelheid die is toegelaten op de baanvakken van de museumspoorlijn.

TITEL 2

Uitbating van de museumspoorlijnen

HOOFDSTUK 1

Uitbatingsmachtiging

Art. 4

Dit artikel bevestigt het principe volgens hetwelk een museumspoorlijnnuitbater in het bezit moet zijn van een uitbatingsmachtiging om een museumspoorlijn te kunnen uitbaten.

Deze uitbatingsmachtiging, uitgereikt door de veiligheidsinstantie, toont aan dat de museumspoorlijnnuitbater zijn veiligheidsbeheersysteem heeft opgesteld en in staat is om zich te voegen naar de toepasselijke veiligheidsvoorschriften.

Om de museumspoorlijnnuitbater niet onnodig te belasten, staat het tweede lid van dit artikel toe dat er proefritten worden verricht zonder een uitbatingsmachtiging wanneer het doel ervan is het opdoen van kennis met materieel of het testen van procedures betreffende het veiligheidsbeheersysteem. De ritten voor het onderhoud, het beheer of de vernieuwing van de museumspoorlijninfrastructuur zijn eveneens vrijgesteld van de vergunningsplicht.

Dans tous ces cas faisant exception à l'obligation d'autorisation, des voyageurs ne peuvent être pris à bord.

Art. 5

En vue de l'établissement d'un système de gestion de sécurité de qualité tant sur le plan opérationnel que sur le plan technique, l'exploitant de la ligne ferroviaire musée doit faire appel à un expert infrastructure et un expert matériel, qui consignent leurs constatations, chacun en ce qui concerne leur expertise, dans un rapport écrit. Ce rapport est ensuite joint au dossier de demande de l'autorisation d'exploitation.

Le Roi détermine la redevance de l'intervention du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans sa qualité d'expert infrastructure.

Art. 6

La demande pour obtenir une autorisation d'exploitation doit être faite au plus tard trois mois avant la date planifiée du début de l'exploitation.

Art. 7

Pour que l'autorité de sécurité puisse faire une analyse et examen adéquats par rapport aux aspects de sécurité de l'exploitation envisagée, le candidat-exploitant doit soumettre un dossier technique à l'autorité de sécurité. Cet article décrit les informations qui doivent figurer dans le dossier de demande. Il s'agit entre autres des données relatives à la localisation géographique précise de la ligne, des activités d'exploitation envisagées et de toute information démontrant qu'il est satisfait aux dispositions permettant d'exploiter la ligne ferroviaire musée en toute sécurité.

Art. 8

L'autorité de sécurité dispose d'un délai de deux mois pour examiner la demande et le dossier technique annexé. Ce délai peut être prolongé lorsque le dossier est incomplet ou nécessite des informations complémentaires.

On ne tient pas compte de la remarque du Conseil d'État afin d'imposer aussi des délais au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans lesquels il doit répondre à une demande d'un candidat-acheteur. Ceci fait partie

In al deze uitzonderingsgevallen op de vergunningsplicht mogen geen reizigers aan boord genomen worden.

Art. 5

Met het oog op het uitwerken van een operationeel en technisch kwaliteitsvol veiligheidsbeheersysteem moet de museumspoorlijnuitbater een beroep doen op een expert infrastructuur en een expert materieel, die hun bevindingen, elk voor wat betreft hun expertise, vastleggen in een schriftelijk verslag. Dat verslag wordt vervolgens bij het dossier van de aanvraag van de uitbatingsmachtiging gevoegd.

De Koning bepaalt de retributie voor de tussenkomst van de spoorweginfrastructuurbeheerder in zijn hoedanigheid van expert infrastructuur.

Art. 6

De aanvraag tot het bekomen van een uitbatingsovereenkomst moet uiterlijk drie maanden voor de geplande aanvangsdatum van de uitbating worden gedaan.

Art. 7

Opdat de veiligheidsinstantie een adequate analyse en onderzoek zou kunnen doen ten aanzien van de veiligheidsaspecten van de voorgenomen uitbating, moet de kandidaat-uitbater een technisch dossier voorleggen aan de veiligheidsinstantie. Dit artikel beschrijft welke informatie het aanvraagdossier moet bevatten. Het betreft ondermeer de gegevens over de precieze geografische ligging van de lijn, de vooropgestelde uitbatingsovereenkomsten en alle informatie waaruit blijkt dat voldaan is aan de voorschriften om de museumspoorlijn veilig uit te baten.

Art. 8

De veiligheidsinstantie heeft twee maanden de tijd om de aanvraag en het bijgevoegde technisch dossier te onderzoeken. Deze termijn wordt verlengd wanneer het dossier onvolledig is of bijkomende toelichting vergt.

Er wordt geen rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State om ook aan de spoorweginfrastructuurbeheerder termijnen op te leggen waarin hij moet antwoorden op een aanvraag van een

des accords entre le candidat-exploitant et l'expert infrastructure.

Art. 9

Lorsque l'autorité de sécurité conclut que l'exploitation envisagée de la ligne ferroviaire musée est en conformité avec les dispositions de sécurité, elle délivre l'autorisation d'exploitation.

Ensuite le candidat-exploitant ou le titulaire de l'autorisation doit exploiter la ligne ferroviaire musée en appliquant les dispositions de sécurité mentionnées dans le dossier de demande, ou le cas échéant, telles que corrigées ou imposées par l'autorité de sécurité.

Art. 10

Cet article interdit à l'exploitant de la ligne ferroviaire musée de modifier l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée de façon substantielle sans avoir informé au préalable l'autorité de sécurité. Cette obligation dans le chef de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée ne s'applique que dans le cadre d'une amélioration, d'un renouvellement ou d'une modification substantielle qui modifie les possibilités d'exploitation.

On ne tient pas compte de la remarque du Conseil d'État de barrer le mot "substantielle". Le mot est conservé dans l'intérêt du parallélisme avec le Code ferroviaire.

Art. 11

Cet article contient des dispositions sur la durée de validité de l'autorisation d'exploitation et les modalités à respecter en vue de son renouvellement.

Art. 12

Cet article offre la possibilité à l'autorité de sécurité de revoir l'autorisation d'exploitation dans son entièreté ou partiellement lorsqu'elle constate qu'une situation s'est créée ou risque de se créer qui compromet l'exploitation en sécurité de la ligne ferroviaire musée ou que les dispositions de sécurité ou de l'exploitation de la ligne ferroviaire musée ont changées substantiellement.

On entend par 'modification substantielle', toute amélioration, rénovation ou modification de la ligne

kandidaat-uitbater. Dit maakt immers deel uit van de afspraken tussen de kandidaat-uitbater en de expert infrastructuur.

Art. 9

Indien de veiligheidsinstantie oordeelt dat de geplande uitbating van de museumspoorlijn in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften is, levert ze de uitbatingsmachtiging af.

Vervolgens dient de kandidaat-uitbater of de titularis van de machtiging de museumspoorlijn uit te baten met toepassing van de veiligheidsvoorschriften vermeld in het aanvraagdossier, of in voorkomend geval, zoals door de veiligheidsinstantie bijgestuurd of opgelegd.

Art. 10

Dit artikel verbiedt de uitbater van de museumspoorlijn om de museumspoorlijninfrastructuur ingrijpend te veranderen zonder dit voorafgaandelijk aan de veiligheidsinstantie gemeld te hebben. Deze verplichting in hoofde van de museumspoorlijnuitbater geldt uitsluitend indien het gaat om een verbetering, een vernieuwing of een ingrijpende wijziging die de uitbatingsmogelijkheden verandert.

Er wordt geen rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State om het woord "ingrijpende" te schrappen. Het woord wordt behouden omwille van het parallelisme met de Spoorcodex.

Art. 11

Dit artikel bevat de bepalingen over de geldigheidsduur van de uitbatingsmachtiging en de te vervullen modaliteiten met het oog op haar hernieuwing.

Art. 12

Dit artikel biedt de mogelijkheid aan de veiligheidsinstantie om de uitbatingsmachtiging geheel of gedeeltelijk te herzien wanneer ze vaststelt dat er een situatie ontstaan is of dreigt te ontstaan die de veilige uitbating van de museumspoorlijn in het gedrang brengt of dat de veiligheidsvoorschriften of de uitbating van de museumspoorlijn ingrijpend veranderd zijn.

Onder 'ingrijpende wijziging' wordt verstaan elke verbetering, vernieuwing of wijziging van de

ferroviaire musée ou des dispositions de sécurité qui changent de manière significative les possibilités d'exploitation.

Art. 13

Cet article permet à l'autorité de sécurité de suspendre ou de retirer l'autorisation d'exploitation dans son entièreté ou partiellement lorsqu'elle constate qu'une situation dangereuse s'est créée, que la ligne ferroviaire musée ne répond plus aux exigences de sécurité de la loi ou que les dispositions de sécurité sur la base desquelles l'autorisation a été délivrée, ne sont pas respectées. La suspension ou le retrait peut aussi être appliqué lorsque l'exploitation n'a pas débuté pendant l'année qui fait suite à la délivrance de l'autorisation d'exploitation ou on ne s'est pas servi de l'autorisation pendant deux saisons touristiques consécutives.

CHAPITRE 2

Dispositions de sécurité

Section 1^{re}

Système de gestion de sécurité

Art. 14

Cet article et l'Annexe précisent les exigences qui sont applicables au système de gestion de sécurité, ainsi que les éléments essentiels qui le constituent.

L'exploitant de la ligne ferroviaire musée est tenu entièrement responsable de la sécurité de l'exploitation de la ligne ferroviaire musée en établissant son propre système de gestion de sécurité et en coopérant à la maîtrise des risques.

Ce système de gestion de sécurité contient toutes les mesures de sécurité qui sont nécessaires à l'exploitation en toute sécurité de la ligne ferroviaire musée.

Art. 15

Cette disposition prévoit un rapportage annuel sur la sécurité d'exploitation pendant l'année calendrier précédente, qui se limite essentiellement aux informations sur le fonctionnement et le suivi du système de gestion de sécurité. Le Roi est habilité à fixer le cas échéant les modalités et les éléments supplémentaires qui doivent figurer dans ce rapport.

museumspoorlijn of van de veiligheidsvoorschriften die de uitbatingsmogelijkheden in aanzienlijke mate verandert.

Art. 13

Dit artikel laat de veiligheidsinstantie toe de uitbatingsmachtiging geheel of gedeeltelijk te schorsen of in te trekken wanneer ze vaststelt dat een onveilige situatie is ontstaan, dat de museumspoorlijn niet meer aan de veiligheidseisen van de wet voldoet of dat de voorschriften, op grond waarvan de machtiging werd afgeleverd, niet worden nageleefd. De schorsing of de intrekking kan ook worden toegepast wanneer de uitbating niet binnen het jaar na de afgifte van de uitbatingsmachtiging is gestart of men gedurende twee opeenvolgende toeristische seizoenen geen gebruik van de machtiging heeft gemaakt.

HOOFDSTUK 2

Veiligheidsvoorschriften

Afdeling 1

Veiligheidsbeheersysteem

Art. 14

Dit artikel en de Bijlage preciseren de eisen die van toepassing zijn op het veiligheidsbeheersysteem evenals de essentiële elementen waaruit het samengesteld is.

De museumspoorlijnnuitbater wordt volledig verantwoordelijk gesteld voor de veiligheid van de uitbating van de museumspoorlijn doordat hij een eigen veiligheidsbeheersysteem moet uitwerken en doordat hij moet meewerken aan de beheersing van de risico's.

Dit veiligheidsbeheersysteem bevat alle veiligheidsmaatregelen die nodig zijn voor een veilige uitbating van de museumspoorlijn.

Art. 15

Deze bepaling voorziet in een jaarlijkse rapportering aangaande de exploitatieveiligheid over het voorbije kalenderjaar, die zich in wezen beperkt tot de inlichtingen over de werking en de opvolging van het veiligheidsbeheersysteem. De Koning is gemachtigd om desgevallend de modaliteiten en bijkomende elementen die in het verslag moeten staan, vast te leggen.

Section 2*Obligations relatives à l'exploitation des lignes ferroviaires musées***Art. 16**

Sur la base des normes adoptées par le Roi pour l'infrastructure, le matériel et le personnel de sécurité des lignes ferroviaires musées, l'exploitant de la ligne ferroviaire musée doit élaborer les règles de sécurité de l'exploitation de la ligne ferroviaire musée.

Ces règles ne font pas partie du système de gestion de sécurité de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée, qui contient les propres règles internes de sécurité.

Art. 17

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 18 et 19

Outre le rapportage annuel de sécurité, ces articles imposent à l'exploitant de la ligne ferroviaire musée d'informer immédiatement le Ministre, l'autorité de sécurité, l'organisme d'enquête et les autorités judiciaires sur chaque accident grave survenu pendant l'exploitation de la ligne ferroviaire musée.

Ce rapport ne vise pas à déterminer la responsabilité pour l'accident grave mais bien à identifier les imperfections au niveau de la sécurité de la ligne ferroviaire musée, du système de gestion de sécurité ou de sa mise en œuvre.

Ce rapport doit permettre à l'autorité de sécurité, le cas échéant, de proposer au Roi de modifier des règles de sécurité existantes ou d'adopter de nouvelles règles de sécurité, ou d'obliger l'exploitant de la ligne ferroviaire musée à corriger l'exploitation de la ligne ferroviaire musée.

L'organisme d'enquête est également informé afin de lui permettre d'appréhender correctement la situation de sécurité de l'ensemble du réseau ferroviaire, y compris les lignes ferroviaires musées.

Le Roi est habilité à fixer le cas échéant les informations qui doivent figurer dans ce rapport.

Afdeling 2*Verplichtingen inzake de uitbating van museumspoorlijnen***Art. 16**

Op basis van de normen die zijn vastgesteld door de Koning voor de infrastructuur, het materieel en het veiligheidspersoneel van de museumspoorlijnen, dient de museumspoorlijnuitbater de veiligheidsvoorschriften voor de uitbating van de museumspoorlijn uit te werken.

Deze regels maken geen deel uit van het veiligheidsbeheersysteem van de museumspoorlijnuitbater, dat de eigen interne veiligheidsvoorschriften omvat.

Art. 17

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 18 en 19

Naast de jaarlijkse veiligheidsrapportering, leggen deze artikelen de museumspoorlijnuitbater de verplichting op onmiddellijk de minister, de veiligheidsinstantie, het onderzoeksorgaan en de gerechtelijke instanties in te lichten over elk ernstig ongeval dat zich voordoet tijdens de uitbating van de museumspoorlijn.

Dit verslag beoogt niet het bepalen van de verantwoordelijkheid voor het ernstig ongeval maar wel het identificeren van onvolkomenheden op het vlak van de veiligheid van de museumspoorlijn, van het veiligheidsbeheersysteem of van zijn toepassing.

Dit verslag moet de veiligheidsinstantie in staat stellen om, in voorkomend geval, voorstellen te doen aan de Koning om de bestaande veiligheidsvoorschriften te wijzigen of bijkomende veiligheidsvoorschriften vast te stellen, of om de museumspoorlijnuitbater te verplichten de uitbating van de museumspoorlijn bij te sturen.

Het onderzoeksorgaan wordt eveneens geïnformeerd teneinde het voor de goede uitvoering van haar taken in staat te stellen de veiligheidssituatie van het gehele spoorwegnet, met inbegrip van de museumspoorlijnen, te evalueren.

De Koning is gemachtigd om desgevallend de inlichtingen die in het verslag moeten staan, te bepalen.

TITRE 3

Responsabilité et assurance

Art. 20 et 21

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

TITRE 4

Missions et compétences de l'autorité de sécurité

Art. 20 au 25

Ces articles consacrent des pouvoirs étendus à l'autorité de sécurité. Elle est notamment responsable de s'assurer que l'exploitant de la ligne ferroviaire musée respecte les règles de sécurité.

Elle a également pour mission de délivrer, de renouveler, de modifier, de suspendre ou de retirer l'autorisation d'exploitation. Elle peut également enjoindre à l'exploitant de la ligne ferroviaire musée de se conformer aux règles de sécurité ou à l'autorisation d'exploitation.

L'article 25 vise à établir le principe d'une carte de légitimation pour les membres du personnel de l'autorité de sécurité au regard de l'ensemble des tâches prévues aux articles 22 et 23.

TITRE 5

Enquêtes en cas d'accidents

Art. 26

Cet article impose à l'organisme d'enquête de réaliser une enquête pour tout accident grave survenu sur la ligne ferroviaire musée.

Art. 27 au 32

Ces articles décrivent les pouvoirs dont sont dotés l'organisme d'enquête et ses enquêteurs pour mener à bien leurs missions. L'organisme d'enquête peut ainsi obtenir les informations les plus larges lui permettant d'appréhender mieux les causes de l'accident analysé.

TITEL 3

Aansprakelijkheid en verzekering

Art. 20 en 21

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

TITEL 4

Opdrachten en bevoegdheden van de veiligheidsinstantie

Art. 22 tot 25

Deze artikelen geven uitgebreide bevoegdheden aan de veiligheidsinstantie. Ze is met name verantwoordelijk om zich ervan te vergewissen dat de museumspoorlijn-uitbater de veiligheidsvoorschriften nakomt.

Daarnaast heeft ze als taak de uitbatingsmachtiging af te leveren, te vernieuwen, te wijzigen, te schorsen of in te trekken. Ze kan eveneens de museumspoorlijn gelasten om zich te schikken naar de veiligheidsregels of de uitbatingsmachtiging.

Artikel 25 beoogt het principe van een legitimatiekaart op te leggen voor de personeelsleden van de veiligheidsinstantie in het licht van het geheel van de taken voorzien in de artikelen 22 en 23.

TITEL 5

Onderzoek naar ongevallen

Art. 26

Dit artikel legt het onderzoeksorgaan de verplichting op om een onderzoek in te stellen bij elk ernstig ongeval dat zich op de museumspoorlijn heeft voorgedaan.

Art. 27 tot 32

Deze artikelen beschrijven de bevoegdheden waarover het onderzoeksorgaan en haar onderzoekers beschikken om hun taken tot een goed einde te brengen. Het onderzoeksorgaan kan aldus de meest uitgebreide informatie verkrijgen die het toestaat om beter de oorzaak van het ongeval te begrijpen.

Ces articles décrivent également les modalités et les délais pour la saisie, la conservation et la remise des objets qui sont déterminants pour l'enquête.

Le Conseil d'État argumente que le contenu de l'alinéa 2 de l'article 46 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire soit également repris dans l'article 27.

En comparaison avec l'article 46 précité, l'alinéa 2 de ce dernier ne figure désormais plus à l'article 113 du Code ferroviaire. En effet, s'agissant d'un principe général, il n'est pas nécessaire de le reprendre dans l'article 27.

L'article 28 vise à établir le principe d'une carte de légitimation pour les enquêteurs de l'organisme d'enquête.

On entend par "la fin de l'enquête" visée à l'article 31, alinéa 2, le jour de la publication du rapport final de l'organisme d'enquête.

Art. 33 et 34

Selon ces articles l'enquête doit être menée de manière à obtenir un maximum d'informations. L'enquête n'est pas menée en vue de déterminer les responsabilités lors de l'accident mais bien en vue d'améliorer constamment la sécurité de la ligne ferroviaire musée.

Art. 35

Par cette disposition, le rétablissement et la réouverture de la ligne ferroviaire musée en vue de son exploitation touristique dans les meilleurs délais après un accident grave sont assurés, en imposant à l'organisme d'enquête de conclure ses examens sur le site même de l'accident le plus rapidement possible.

Art. 36

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. Elle ne se substitue en aucune manière aux enquêtes judiciaires éventuellement menées.

Deze artikelen regelen verder de modaliteiten en termijnen voor de inbeslagneming, de bewaring en de vrijgave van de voorwerpen die bepalend zijn voor het onderzoek.

De Raad van State is van oordeel dat de inhoud van de tweede lid van artikel 46 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen eveneens in artikel 27 wordt vermeld.

In vergelijking met het voornoemde artikel 46, komt het tweede lid van dit artikel niet meer voor in artikel 113 van de Spoorcodex. Aangezien het om een algemeen principe gaat, is het inderdaad niet noodzakelijk dit over te nemen in artikel 27.

Artikel 28 beoogt het principe van een legitimatiekaart op te leggen voor de onderzoekers van het onderzoeksorgaan.

Met het "einde van het onderzoek" bepaald in artikel 31, tweede lid, wordt de dag van publicatie van het eindrapport van het onderzoeksorgaan bedoeld.

Art. 33 en 34

Volgens deze artikelen moet het onderzoek op dergelijke wijze gevoerd worden dat een maximum aan informatie verkregen wordt. Het onderzoek wordt niet gevoerd om de verantwoordelijkheid op het ogenblik van het ongeval te bepalen maar wel om de veiligheid van de museumspoorlijn voortdurend te verbeteren.

Art. 35

Door deze bepaling wordt het herstel en de openstelling van de museumspoorlijn met het oog op de toeristische exploitatie ervan binnen de kortste termijn na een ernstig ongeval verzekerd, door het onderzoeksorgaan de verplichting op te leggen haar onderzoek op de plaats zelf van het ongeval zo snel mogelijk af te sluiten.

Art. 36

Dit artikel beklemtoont dat het onderzoek onafhankelijk is van elk gerechtelijk onderzoek en in geen geval tot doel heeft de fout of de aansprakelijkheid te bepalen. Zij vervangt op geen enkele manier de eventueel gevoerde gerechtelijke onderzoeken.

Art. 37

Cet article impose à l'organisme d'enquête de rédiger un rapport sur l'enquête menée. L'enquête étant effectuée dans un but d'améliorer constamment la sécurité de la ligne ferroviaire musée, le rapport peut contenir des recommandations sur le plan de la sécurité.

Art. 38

Cet article rappelle d'abord le principe que l'exploitant de la ligne ferroviaire musée ne puisse pas d'initiative déplacer des éléments ayant subi ou causé un accident.

Il y a néanmoins des cas comme par exemple un sauvetage et/ou un enlèvement d'entraves à la circulation qui nécessitent une intervention immédiate de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée.

TITRE 6

Dispositions finales et entrée en vigueur

Art. 39

Cet article prévoit en une période de transition d'un an pour les lignes ferroviaires musées à présent déjà en exploitation.

Il est en effet jugé inapproprié que des lignes ferroviaires musées qui sont déjà en exploitation, devraient d'abord arrêter leurs activités en attendant le traitement de leur demande d'obtention d'une autorisation d'exploitation.

Par ailleurs, les actuels exploitants de lignes ferroviaires musées doivent disposer du temps nécessaire pour se mettre en conformité avec les nouvelles exigences de la présente loi comme, par exemple, l'introduction d'un système de gestion de sécurité.

Art. 37

Dit artikel legt het onderzoeksorgaan op een verslag op te stellen over het verrichte onderzoek. Gezien het onderzoek gevoerd wordt om de veiligheid van de museumspoorlijn voortdurend te verbeteren, kan het verslag aanbevelingen inhouden op het vlak van de veiligheid.

Art. 38

Dit artikel bevestigt vooreerst het principe dat de museumspoorlijnbater op zijn initiatief geen onderdelen die in een ongeval betrokken zijn geweest, of dit veroorzaakt hebben, mag verplaatsen.

Er zijn nochtans gevallen zoals bijvoorbeeld een berging en/of een verwijdering van hindernissen voor het verkeer waarbij een onmiddellijke interventie van de museumspoorlijnbater vereist is.

TITEL 6

Slotbepalingen en inwerkingtreding

Art. 39

Dit artikel voorziet in een overgangsperiode van één jaar voor de huidige in uitbating zijnde museumspoorlijnen.

Het wordt immers ongepast geacht dat museumspoorlijnen die al uitgebaat worden, eerst hun activiteiten moeten stilleggen in afwachting van de behandeling van hun aanvraag tot het bekomen van een uitbatingsmachtiging.

Voorts moeten de bestaande uitbaters van museumspoorlijnen de nodige tijd krijgen om zich in regel te stellen met de nieuwe vereisten van deze wet, zoals bijvoorbeeld de invoering van een veiligheidsbeheersysteem.

Annexe. Le système de gestion de sécurité

1. Exigences concernant le système de gestion de sécurité

Ce point prévoit que l'exploitant de la ligne ferroviaire musée doit établir ses règles internes de sécurité, qui seront reprises dans le système de gestion de sécurité et sur la base desquelles l'autorisation d'exploitation peut être délivrée.

2. Les éléments du système de gestion de sécurité

Ce point précise les éléments essentiels qui constituent le système de gestion de sécurité.

Le système de gestion comprend entre autres une énumération et description des fonctions de sécurité et des programmes de formation pour le personnel de sécurité, des procédures et méthodes d'évaluation des risques et leur mise en œuvre, des plans et procédures pour le maintien et l'amélioration de la sécurité, ainsi que des procédures d'information, de communication et de documentation pour tout ce qui a trait à la sécurité.

Le système de gestion de sécurité contient également les plans d'action en cas d'urgence et des dispositions prévoyant le contrôle interne régulier ainsi que les mesures appropriées pour signaler et analyser des incidents et accidents graves et pour prévenir de nouveaux incidents et accidents.

Le système de gestion de sécurité peut également contenir des dispositions relatives à l'autorisation d'utilisation occasionnelle sur l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée de matériel qui n'est pas repris dans le dossier de la demande de l'autorisation d'exploitation. Dans ce cas, il est important que l'exploitant de la ligne ferroviaire musée démontre la comptabilité de ce matériel avec l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée.

Bijlage. Veiligheidsbeheersysteem

1. Eisen inzake het veiligheidsbeheersysteem

Dit punt voorziet dat de museumspoorlijnnuitbater de eigen interne veiligheidsvoorschriften moet vastleggen, die zullen opgenomen worden in het veiligheidsbeheersysteem op basis waarvan de uitbatingsmachtiging kan worden afgeleverd.

2. Elementen van het veiligheidsbeheersysteem

Dit punt preciseert de essentiële elementen waaruit het veiligheidsbeheersysteem is samengesteld.

Het veiligheidsbeheersysteem omvat onder andere een opsomming en beschrijving van de veiligheidsfuncties en het opleidingsprogramma voor het veiligheidspersoneel, de procedures en methodes van risicoevaluatie en hun toepassing, de plannen en procedures voor de handhaving en verhoging van de veiligheid, en procedures voor informatie, communicatie en documentatie over alles wat met veiligheid heeft te maken.

Het veiligheidsbeheersysteem omvat tevens de actieplannen voor noodsituaties en bepalingen met betrekking tot regelmatige interne controle alsook de gepaste maatregelen om ernstige ongevallen en incidenten te melden en te onderzoeken en nieuwe incidenten en ongevallen te voorkomen.

Het veiligheidsbeheersysteem kan eveneens bepalingen bevatten betreffende de toelating tot het occasioneel gebruik op de museumspoorlijninfrastructuur van materieel dat niet in het dossier van de aanvraag tot uitbatingsmachtiging vermeld is. Hierbij is het van belang dat de museumspoorlijnnuitbater de verenigbaarheid van dit materieel met de museumspoorlijninfrastructuur afdoende aantoont.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi relatif à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées**TITRE 1^{ER}****Dispositions générales****Article 1^{er}**

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

CHAPITRE 1^{ER}**Champ d'application****Art. 2**

§ 1^{er}. La présente loi règle l'ensemble des prescriptions relatives à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées.

§ 2. Cette loi ne s'applique pas au matériel roulant:

1° qui opère exclusivement sur les sections de voies de la ligne ferroviaire musée qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou du réaménagement de la ligne ferroviaire musée;

2° utilisé à des fins de manœuvres sur les cours d'un dépôt ou d'un atelier.

CHAPITRE 2**Définitions****Art. 3**

Pour l'application de la présente loi, on entend par:

1° "matériel": le matériel roulant qui est utilisé sur l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée;

2° "Ministre": le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

3° "ligne ferroviaire musée": la ligne ferroviaire mise hors service, mais non démantelée de l'infrastructure ferroviaire, dont le propriétaire ou le titulaire d'un droit réel sur cette ligne ferroviaire accepte de la destiner à un caractère touristique, patrimonial ou muséal;

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen**TITEL 1***Algemene bepalingen***Artikel 1**

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

HOOFDSTUK 1**Toepassingsgebied****Art. 2**

§ 1. Deze wet regelt het geheel van de voorschriften betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen.

§ 2. Deze wet is niet van toepassing op het rollend materieel:

1° dat uitsluitend gebruikt wordt op de baanvakken van de museumspoorlijn die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van de museumspoorlijn;

2° dat gebruikt wordt voor de rangeringen op de pleinen van een stelplaats of van een werkplaats.

HOOFDSTUK 2**Definities****Art. 3**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° "materieel": het rollend materieel dat gebruikt wordt op de museumspoorlijninfrastructuur;

2° "Minister": de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorvervoer;

3° "museumspoorlijn": de buiten dienst gestelde maar niet-ontmantelde spoorlijn van de spoorweginfrastructuur waarvan de eigenaar of titularis van een zakelijk recht op die spoorlijn akkoord is om ze te bestemmen voor een toeristisch, patrimoniaal of museaal karakter;

4° “exploitant de la ligne ferroviaire musée”: la personne morale ou personne physique qui exploite une ligne ferroviaire musée;

5° “candidat-exploitant”: la personne morale ou personne physique qui veut exploiter une ligne ferroviaire musée;

6° “exploitation”: la gestion et l'utilisation de la ligne ferroviaire musée pour le trafic ferroviaire touristique;

7° “expert matériel”: la personne physique disposant d'une expérience professionnelle d'au moins cinq ans sur le plan de la technique du matériel roulant ferroviaire, chez une entreprise ferroviaire, un constructeur de matériel ferroviaire ou un prestataire de maintenance de matériel ferroviaire;

8° “expert infrastructure”: la S.A. de droit public Infrabel;

9° “infrastructure de la ligne ferroviaire musée”: la ligne ferroviaire musée et les installations, les ouvrages d'art et dépendances au service de l'exploitation de la ligne ferroviaire musée.

Les ouvrages d'art comprennent notamment tous les ponts ainsi que les ouvrages du sous-sol à partir d'un diamètre de 1,5 m;

10° “autorité de sécurité”: l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visée à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et ses arrêtés d'exécution;

11° “organisme d'enquête”: l'organisme chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents, visé à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et ses arrêtés d'exécution;

12° “accident grave”: accident grave, visé à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

13° “vitesse de référence”: la vitesse maximale qui est autorisée sur les sections de voies de la ligne ferroviaire musée.

TITRE 2

Exploitation des lignes ferroviaires musées

CHAPITRE 1^{ER}

Autorisation d'exploitation

Art. 4

§ 1^{er}. Afin d'exploiter une ligne ferroviaire musée, l'exploitant de la ligne ferroviaire musée doit disposer d'une autorisation d'exploitation, délivrée par l'autorité de sécurité.

§ 2. Le premier paragraphe n'est pas applicable:

4° “museumspoorlijnnuitbater”: de rechtspersoon of natuurlijke persoon die een museumspoorlijn uitbaat;

5° “kandidaat-uitbater”: de rechtspersoon of natuurlijke persoon die een museumspoorlijn wil uitbaten;

6° “uitbating”: het beheer en het gebruik van de museumspoorlijn voor het toeristisch treinverkeer;

7° “expert materieel”: de natuurlijke persoon beschikende over een beroepservaring van minstens vijf jaar op het vlak van de techniek van rollend spoomaterieel, bij een spoorwegonderneming, een constructeur van spoomaterieel of een onderhoudsbedrijf van spoomaterieel;

8° “expert infrastructuur”: de N.V. van publiek recht Infrabel;

9° “museumspoorlijninfrastructuur”: de museumspoorlijn en de installaties, kunstwerken en aanhorigheden ten dienste van de uitbating van een museumspoorlijn.

De kunstwerken omvatten onder meer alle bruggen evenals de ondergrondse bouwwerken vanaf 1,5 meter doorsnede;

10° “veiligheidsinstantie”: de overheid belast met de taken betreffende de veiligheid op het spoor, bedoeld in de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en zijn uitvoeringsbesluiten;

11° “onderzoeksorgaan”: het orgaan aangewezen om onderzoeken uit te voeren naar ongevallen en incidenten, bedoeld in de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en zijn uitvoeringsbesluiten;

12° “ernstig ongeval”: ernstig ongeval, bedoeld in de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en zijn uitvoeringsbesluiten.

13° “referentiesnelheid”: de maximale snelheid die is toegelaten op de baanvakken van de museumspoorlijn.

TITEL 2

Uitbating van museumspoorlijnen

HOOFDSTUK 1

Uitbatingsmachtiging

Art. 4

§ 1. Om een museumspoorlijn uit te baten, moet de museumspoorlijnnuitbater beschikken over een uitbatingsmachtiging, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.

§ 2. De eerste paragraaf is niet van toepassing op:

1° à la réalisation des essais avec le matériel sur l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée;

2° aux tests des procédures relatives au système de gestion de sécurité;

3° à la réalisation des trajets en raison de l'entretien, la gestion ou le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire musée.

§ 3. Il est interdit de transporter des voyageurs pendant la circulation, visée au paragraphe 2.

Art. 5

§ 1^{er}. Préalablement à l'introduction de la demande écrite afin d'obtenir une autorisation d'exploitation, précisée ci-après dans l'article 6, le candidat-exploitant charge:

1° un expert infrastructure d'effectuer une visite technique des voies et des passages à niveau, ainsi que des ouvrages d'art;

2° un expert matériel d'effectuer une visite technique du matériel.

§ 2. L'expert infrastructure et l'expert matériel consignent leurs constatations de la visite technique, visée au premier paragraphe, dans un rapport écrit.

Art. 6

Le candidat-exploitant adresse sa demande d'une autorisation d'exploitation par écrit à l'autorité de sécurité, au plus tard trois mois avant l'exploitation envisagée de la ligne ferroviaire musée.

Art. 7

La demande, visée à l'article 6, est accompagnée du dossier technique, qui contient au moins les informations suivantes:

1° les données d'identification et de contact complètes du candidat-exploitant, accompagnées de tout document pertinent concernant la forme de son organisation, comme par exemple, les statuts et l'organigramme;

2° les données relatives à la localisation géographique précise de la ligne ferroviaire musée;

3° la description indicative de l'activité envisagée, dont les périodes et la fréquence d'utilisation;

4° la description du matériel du candidat-exploitant, en ce compris la démonstration de sa compatibilité avec l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée;

5° les rapports de l'expert infrastructure et de l'expert matériel, visés à l'article 5, § 2;

1° de uitvoering van proefritten met het materieel op de museumspoorlijninfrastructuur;

2° de testen van procedures in verband met het veiligheidsbeheersysteem;

3° de uitvoering van ritten met het oog op het onderhoud, het beheer of de vernieuwing van de museumspoorlijninfrastructuur.

§ 3. Het is verboden om tijdens het verkeer, bedoeld in paragraaf 2, reizigers te vervoeren.

Art. 5

§ 1. Voorafgaand aan de indiening van de schriftelijke aanvraag tot het bekomen van een uitbatingsmachtiging, hierna bepaald in artikel 6, belast de kandidaat-uitbater:

1° een expert infrastructuur met de uitvoering van een technische inspectie van de sporen en overwegen, alsmede van de kunstwerken;

2° een expert materieel met de uitvoering van een technische inspectie van het materieel.

§ 2. De expert infrastructuur en de expert materieel stellen de bevindingen van de technische inspectie, bedoeld in de eerste paragraaf, vast in een schriftelijk verslag.

Art. 6

De kandidaat-uitbater richt zijn aanvraag voor een uitbatingsmachtiging schriftelijk aan de veiligheidsinstantie, uiterlijk drie maanden vóór de geplande uitbating van de museumspoorlijn.

Art. 7

De aanvraag, bedoeld in artikel 6, is vergezeld van het technisch dossier, dat tenminste de volgende inlichtingen bevat:

1° de volledige identificatie- en contactgegevens van de kandidaat-uitbater, vergezeld van elk relevant stuk betreffende de aard van zijn organisatie, zoals bijvoorbeeld, de statuten en het organigram;

2° de gegevens met betrekking tot de juiste geografische ligging van de museumspoorlijn;

3° de indicatieve beschrijving van de voorgenomen activiteit, waaronder de periodes en de frequentie van gebruik;

4° de beschrijving van het materieel van de kandidaat-uitbater, met inbegrip van het bewijs van de verenigbaarheid van het materieel met de museumspoorlijninfrastructuur;

5° de verslagen van de expert infrastructuur en de expert materieel, bedoeld in artikel 5, § 2;

6° la description du système de gestion de sécurité, qui contient les éléments visés à l'Annexe 1^{re}.

Art. 8

§ 1^{er}. L'autorité de sécurité vérifie et communique le plus vite possible, et au plus tard deux mois après réception de la demande et du dossier y annexé, au candidat-exploitant si le dossier répond aux dispositions de sécurité visées au Chapitre 2.

§ 2. Si le dossier n'est pas complet ou si nécessaire, l'autorité de sécurité demande au candidat-exploitant les pièces manquantes ou des informations complémentaires. Le délai de deux mois, visé au paragraphe premier, est suspendu jusqu'à la date de réception des informations demandées.

Art. 9

Lorsque le dossier répond aux dispositions de sécurité, visées au Chapitre 2, l'autorité de sécurité délivre l'autorisation d'exploitation.

Art. 10

§ 1^{er}. Le candidat-exploitant ou le titulaire de l'autorisation d'exploitation informe sans délai l'autorité de sécurité de toute modification substantielle, survenue après l'introduction de la demande d'autorisation d'exploitation ou pendant l'exploitation de la ligne ferroviaire musée, par rapport:

1° aux dispositions de sécurité, visées au Chapitre 2;

2° à l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée, au matériel ou aux modalités d'exploitation.

§ 2. On entend par "modification substantielle", toute amélioration, rénovation ou modification profonde qui change les caractéristiques techniques ou fonctionnelles des possibilités d'exploitation.

Art. 11

§ 1^{er}. L'autorisation d'exploitation est valable dix ans et peut être renouvelée à la demande de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée.

§ 2. En cas de renouvellement, le titulaire de l'autorisation d'exploitation soumet, trois mois avant l'échéance du délai de validité visé au paragraphe premier, les documents visés à l'article 7, à l'autorité de sécurité, en vue d'un nouvel examen.

§ 3. L'autorité de sécurité peut réclamer toute information complémentaire, qu'elle juge utile.

6° de beschrijving van het veiligheidsbeheersysteem, dat de in Bijlage 1 bedoelde elementen bevat.

Art. 8

§ 1. De veiligheidsinstantie onderzoekt en deelt zo vlug mogelijk, en uiterlijk twee maanden na ontvangst van de aanvraag en het bijbehorende dossier, aan de kandidaat-uitbater mede of het dossier beantwoordt aan de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2.

§ 2. Indien het dossier niet volledig is of indien nodig, vraagt de veiligheidsinstantie aan de kandidaat-uitbater de ontbrekende stukken of bijkomende inlichtingen. De termijn van twee maanden, bedoeld in de eerste paragraaf, wordt opgeschort tot de datum van ontvangst van de gevraagde inlichtingen.

Art. 9

Wanneer het dossier beantwoordt aan de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2, levert de veiligheidsinstantie de uitbatingsmachtiging af.

Art. 10

§ 1. De kandidaat-uitbater of de titularis van de uitbatingsmachtiging informeert onverwijld de veiligheidsinstantie van elke substantiële wijziging, die zich heeft voorgedaan na indiening van de aanvraag voor een uitbatingsmachtiging of tijdens de uitbating van de museumspoorlijn, met betrekking tot:

1° de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2;

2° de museumspoorlijninfrastructuur, het materieel of de uitbatingmodaliteiten.

§ 2. Met "substantiële wijziging" wordt bedoeld, gelijk welke ingrijpende verbetering, vernieuwing of wijziging die de technische of functionele eigenschappen van de uitbatingmogelijkheden verandert.

Art. 11

§ 1. De uitbatingsmachtiging is tien jaar geldig en kan op verzoek van de museumspoorlijnuitbater worden hernieuwd.

§ 2. Ingeval van hernieuwing legt de titularis van de uitbatingsmachtiging, drie maanden vóór de vervaldag van de geldigheidstermijn bedoeld in de eerste paragraaf, de documenten bedoeld in artikel 7, aan de veiligheidsinstantie voor, met het oog op een nieuw onderzoek.

§ 3. De veiligheidsinstantie kan iedere bijkomende inlichting die zij nuttig acht, opvragen.

Art. 12

L'autorité de sécurité peut exiger que l'autorisation d'exploitation soit révisée partiellement ou entièrement, lorsque:

1° cela est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation sur la ligne ferroviaire musée;

2° les dispositions de sécurité, visées au Chapitre 2, changent substantiellement;

3° l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée, le matériel ou les modalités d'exploitation, changent substantiellement.

Art. 13. L'autorisation d'exploitation peut être suspendue ou retirée partiellement ou entièrement par l'autorité de sécurité, lorsque:

1° cela est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation sur la ligne ferroviaire musée;

2° le titulaire ne répond plus aux conditions pour obtenir l'autorisation d'exploitation ou ne les respecte pas;

3° le titulaire de l'autorisation d'exploitation ne s'en est pas servi pendant l'année, qui fait suite à la délivrance.

CHAPITRE 2

Dispositions de sécurité

Section 1^{re}*Système de gestion de sécurité*

Art. 14

§ 1^{er}. Le système de gestion de sécurité garantit la maîtrise de tous les risques qu'entraîne l'exploitation de la ligne ferroviaire musée et décrit les mesures qui seront prises en cas de situation perturbée ou de trafic ferroviaire perturbé.

§ 2. Le système de gestion de sécurité contient les éléments décrits dans l'Annexe 1^{re}.

Art. 15

§ 1^{er}. L'exploitant de la ligne ferroviaire musée envoie à l'autorité de sécurité, avant le 1^{er} février de chaque année, un rapport sur la situation de la sécurité d'exploitation pendant l'année calendaire précédente. Ce rapport de sécurité contient les informations sur le fonctionnement et le suivi du système de gestion de sécurité.

§ 2. Le Roi peut déterminer un modèle pour le rapport de sécurité, visé au paragraphe premier, et fixer des éléments de contenu supplémentaires.

Art. 12

De veiligheidsinstantie kan eisen dat de uitbatingsovereenkomst geheel of gedeeltelijk wordt herzien, wanneer:

1° dit noodzakelijk is omwille van de exploitatieveiligheid op de museumspoorlijn;

2° de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2, substantieel wijzigen;

3° de museumspoorlijninfrastructuur, het materieel of de uitbatingsovereenkomsten substantieel wijzigen.

Art. 13. De uitbatingsovereenkomst kan geheel of gedeeltelijk geschorst of ingetrokken worden door de veiligheidsinstantie, wanneer:

1° dit noodzakelijk is omwille van de exploitatieveiligheid op de museumspoorlijn;

2° de titularis niet meer aan de voorwaarden voor het bekomen van de uitbatingsovereenkomst voldoet of ze niet naleeft;

3° de titularis van de uitbatingsovereenkomst gedurende het jaar, dat volgde op de aflevering, er geen gebruik van heeft gemaakt.

HOOFDSTUK 2

Veiligheidsvoorschriften

Afdeling 1

Veiligheidsbeheersysteem

Art. 14

§ 1. Het veiligheidsbeheersysteem waarborgt de beheersing van alle risico's, die de uitbating van de museumspoorlijn met zich meebrengt en beschrijft eveneens de maatregelen die zullen genomen worden ingeval van gestoorde situatie of gestoord treinverkeer.

§ 2. Het veiligheidsbeheersysteem bevat de elementen beschreven in Bijlage 1.

Art. 15

§ 1. De museumspoorlijnbater stuurt aan de veiligheidsinstantie, vóór 1 februari van elk jaar, een verslag over de toestand van de exploitatieveiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Dit veiligheidsverslag bevat de inlichtingen over de werking en de opvolging van het veiligheidsbeheersysteem.

§ 2. De Koning kan een model voor het veiligheidsverslag, bedoeld in de eerste paragraaf, bepalen en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Section 2*Obligations relatives à l'exploitation des lignes ferroviaires musées***Art. 16**

L'exploitant de la ligne ferroviaire musée adopte les règles d'exploitation et exploite la ligne ferroviaire musée en conformité avec celles-ci, ainsi qu'avec le système de gestion de sécurité et avec les dispositions de sécurité relatives à l'infrastructure, au matériel et au personnel de sécurité, déterminées par le Roi.

Art. 17

La vitesse de référence du trafic ferroviaire sur une ligne ferroviaire musée est de 50 kilomètres par heure.

Art. 18

§ 1^{er}. L'exploitant de la ligne ferroviaire musée informe immédiatement l'organisme d'enquête de la survenance d'un accident grave selon les modalités déterminées par ce dernier.

§ 2. L'exploitant de la ligne ferroviaire musée informe également immédiatement le Ministre, l'autorité de sécurité et les autorités judiciaires de la survenance d'un accident grave.

Art. 19

§ 1^{er}. Chaque accident grave fait l'objet d'un compte rendu, dont une copie est envoyée par l'exploitant de la ligne ferroviaire musée dans les trois jours ouvrables à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier.

Les corrections, révisions et/ou renseignements complémentaires, non disponibles dans les trois jours, seront fournis à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier, dès qu'ils sont disponibles.

Le Roi peut déterminer les informations contenues dans le compte rendu.

§ 2. Après la survenance d'un accident grave, l'exploitant de la ligne ferroviaire musée transmet dès que possible son rapport d'enquête complet à l'organisme d'enquête.

Afdeling 2*Verplichtingen inzake de uitbating van museumspoorlijnen***Art 16**

De museumspoorlijnnuitbater stelt de regels van uitbating op en baat de museumspoorlijn dienovereenkomstig uit, alsmede in overeenstemming met het veiligheidsbeheersysteem en met de door de Koning bepaalde veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de infrastructuur, het materieel en het veiligheidspersoneel.

Art. 17

De referentiesnelheid van het spoorverkeer op een museumspoorlijn bedraagt 50 kilometer per uur.

Art. 18

§ 1. De museumspoorlijnnuitbater licht onmiddellijk het onderzoeksorgaan in van het zich voordoen van een ernstig ongeval volgens de door deze laatste bepaalde modaliteiten.

§ 2. De museumspoorlijnnuitbater licht eveneens onmiddellijk de minister, de veiligheidsinstantie en de gerechtelijke instanties in van het zich voordoen van een ernstig ongeval.

Art. 19

§ 1. Elk ernstig ongeval maakt het voorwerp uit van een verslag, waarvan een afschrift binnen drie werkdagen door de museumspoorlijnnuitbater naar het onderzoeksorgaan verstuurd wordt, overeenkomstig de door deze laatste bepaalde modaliteiten.

De verbeteringen, herzieningen en/of bijkomende inlichtingen, die niet binnen de drie werkdagen beschikbaar zijn, zullen aan het onderzoeksorgaan worden bezorgd, overeenkomstig de door deze laatste bepaalde modaliteiten, van zodra ze beschikbaar zijn.

De Koning kan de inlichtingen die het verslag bevat, bepalen.

§ 2. Na het zich voordoen van een ernstig ongeval bezorgt de museumspoorlijnnuitbater zo spoedig mogelijk zijn volledig onderzoeksverslag aan het onderzoeksorgaan.

TITRE 3

Responsabilité et assurance

Art. 20

La responsabilité de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée est régie par le droit commun et les réglementations particulières en matière de transport de personnes.

Art. 21. L'exploitant de la ligne ferroviaire musée s'assure suffisamment contre tous les risques, qui découlent de l'exploitation de la ligne ferroviaire musée.

TITRE 4

Missions et compétences de l'autorité de sécurité

Art. 22

Les missions de l'autorité de sécurité sont, entre autres, les suivantes:

1° la délivrance, le renouvellement, la modification, la suspension et le retrait de l'autorisation d'exploitation;

2° le contrôle de la conformité de l'exploitation de la ligne ferroviaire musée avec les dispositions de sécurité, visées au Titre 2.

Art. 23

§ 1^{er}. L'autorité de sécurité peut prendre, en exécution de ses missions visées à l'article 22, toutes les mesures nécessaires afin de faire respecter les dispositions de sécurité, y compris l'interdiction au personnel de conduire ou d'utiliser le matériel ou l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée.

§ 2. Les agents de l'autorité de sécurité disposent, dans le cadre du contrôle du respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, des mêmes pouvoirs que ceux qui sont prévus à l'article 58/1, § 1^{er}, alinéas 2 à 4, et l'article 58/1, § 2 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 24

L'autorité de sécurité réalise ses missions d'une manière ouverte, non-discriminatoire et transparente. Elle donne à toutes les parties l'occasion d'être entendues et motive ses décisions.

Art. 25

La possession de la qualité d'agent de l'autorité de sécurité est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation, dont le Roi fixe le modèle.

TITEL 3

Aansprakelijkheid en verzekering

Art. 20

De aansprakelijkheid van de museumspoorlijnbater wordt geregeld door het gemeene recht en de bijzondere regelingen inzake het vervoer van personen.

Art. 21. De museumspoorlijnbater verzekert zich afdoende tegen alle risico's, die voortvloeien uit de uitbating van de museumspoorlijn.

TITEL 4

Opdrachten en bevoegdheden van de veiligheidsinstantie

Art. 22

De opdrachten van de veiligheidsinstantie zijn, onder andere, de volgende:

1° de afgifte, de vernieuwing, de wijziging, de schorsing en de intrekking van de uitbatingmachtiging;

2° de controle van de conformiteit van de uitbating van de museumspoorlijn met de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Titel 2.

Art. 23

§ 1. De veiligheidsinstantie kan, in uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 22, al de noodzakelijke maatregelen nemen om de veiligheidsvoorschriften te doen naleven, met inbegrip van het verbod voor het personeel om te rijden of om het materieel of de museumspoorlijninfrastructuur te gebruiken.

§ 2. De agenten van de veiligheidsinstantie beschikken, in het kader van het toezicht op de naleving van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten, over dezelfde bevoegdheden als deze bepaald in artikel 58/1, § 1, tweede tot vierde lid, en artikel 58/1, § 2 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 24

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

Art. 25

Het bezit van de hoedanigheid van agent van de veiligheidsinstantie wordt ter kennis gebracht van derden aan de hand van een legitimatiebewijs, waarvan de Koning het model bepaalt.

TITRE 5

Enquêtes en cas d'accidents

Art. 26

L'organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave, survenu sur la ligne ferroviaire musée.

Art. 27

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

1° accès au site de l'accident grave, au matériel impliqué et à l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée;

2° le droit d'obtenir immédiatement un inventaire 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;

3° accès au contenu des enregistreurs de messages verbaux et 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;

4° accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;

5° accès aux résultats de l'enquête parmi le personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire, impliqués dans l'accident;

6° la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué et d'autres témoins, et le droit d'obtenir copie des déclarations, que ces personnes ont faites à d'autres instances;

7° accès à toute information ou document pertinent, détenu par l'exploitant de la ligne ferroviaire musée.

Art. 28

La possession de la qualité d'enquêteur principal, d'enquêteur adjoint, de membre de l'organisme d'enquête ou d'expert mandaté par l'organisme d'enquête, est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation, dont le Roi fixe le modèle.

Art. 29

Lors de leurs déplacements sur le terrain:

1° les enquêteurs sont tenus de s'identifier immédiatement auprès du responsable local;

TITEL 5

Onderzoek naar ongevallen

Art. 26

Het onderzoeksorgaan stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval, dat zich op de museumspoorlijn heeft voorgedaan.

Art. 27

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

1° toegang tot de plaats van het ernstig ongeval, het betrokken materieel en de museumspoorlijninfrastructuur;

2° het recht om onmiddellijk een inventaris van het bewijsmateriaal te krijgen en de verwijdering van wrakstukken, installaties of infrastructuuronderdelen onder toezicht te verrichten met het oog op onderzoek of analyse;

3° toegang tot de inhoud van bandopnemers van mondelinge berichten en van opnames van de boordapparatuur, en tot de opname van de werking van het sein- en verkeersregelingssysteem, evenals de mogelijkheid om deze te gebruiken;

4° toegang tot de resultaten van het onderzoek van het lichaam van de slachtoffers;

5° toegang tot de resultaten van het onderzoek onder het boordpersoneel en ander spoorpersoneel, dat bij het ongeval betrokken is;

6° de mogelijkheid om het betrokken spoorpersoneel en andere getuigen te ondervragen, en het recht om kopieën te verkrijgen van de verklaringen, die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;

7° toegang tot gelijk welke relevante informatie of document in het bezit van de museumspoorlijnnutbater.

Art. 28

Het bezit van de hoedanigheid van hoofdonderzoeker, van toegevoegd onderzoeker, van lid van het onderzoeksorgaan of van de door het onderzoeksorgaan gelaste expert, wordt ter kennis gebracht van derden aan de hand van een legitiematiebewijs, waarvan de Koning het model bepaalt.

Art. 29

Tijdens hun verplaatsingen op het terrein:

1° zijn de onderzoekers gehouden zich onmiddellijk te identificeren bij de plaatselijke verantwoordelijke;

2° les enquêteurs se conforment aux règles concernant la sécurité de travail, qui sont reprises dans les règles internes de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée, et qui leur ont été communiquées.

Art. 30

Les objets, qui sont déterminants pour l'enquête, et qui sont conservés par les enquêteurs:

1° sont marqués, étiquetés et enfermés dans un paquet scellé, de manière à ce que les personnes, qui les ont recueillis, puissent plus tard les reconnaître avec certitude;

2° sont tenus à la disposition des personnes qui procèdent à l'instruction, à l'information ou à l'enquête.

Art. 31

§ 1^{er}. Une fois l'enquête terminée, les objets sont entreposés à l'endroit désigné par l'organisme d'enquête.

§ 2. La durée de conservation est de maximum trois ans si les objets se rapportent à un accident de personnes et de maximum trois mois dans les autres cas. Ce délai prend cours à partir de la fin de l'enquête.

§ 3. A l'expiration du délai, visé au paragraphe 2, l'instance qui a désigné l'endroit d'entreposage décide si le détenteur peut se dessaisir des objets, sauf décision contraire des autorités judiciaires.

Art. 32

Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause de l'accident grave pourrait être une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités judiciaires.

Art. 33

L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et dans le respect des droits des intéressés.

Art. 34

Pour chaque accident ou incident visé à l'article 26, l'organisme d'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 d'enquête ou en dehors de celui-ci, en fonction de la nature de l'accident ou de l'incident.

2° schikken de onderzoekers zich naar de regels met betrekking tot de arbeidsveiligheid, die in het intern reglement van de museumspoorlijnnuitbater opgenomen zijn, en die hen werden medegedeeld.

Art. 30

De voorwerpen, die bepalend zijn voor het onderzoek, en die door de onderzoekers bewaard worden:

1° worden gemerkt, van een etiket voorzien en opgeborgen in een verzegeld pakket, op zodanige wijze dat de personen, die ze bijeen gebracht hebben, ze later met zekerheid zouden kunnen herkennen;

2° worden ter beschikking gehouden van de personen, die overgaan tot het vooronderzoek, het gerechtelijk onderzoek of het verhoor.

Art. 31

§ 1. Zodra het onderzoek beëindigd is, worden de voorwerpen bewaard op een plaats aangeduid door het onderzoeksorgaan.

§ 2. De duur van de bewaring bedraagt maximaal drie jaar indien de voorwerpen betrekking hebben op een persoonsongeval en maximaal drie maanden in de andere gevallen. Deze termijn vangt aan op het einde van het onderzoek.

§ 3. Bij het verstrijken van de termijn, bedoeld in paragraaf 2, beslist de instantie die de plaats van bewaring aangeduid heeft, of de houder de voorwerpen kan vrijgeven, behoudens andersluidende beslissing van de gerechtelijke overheden.

Art. 32

Wanneer uit de door het onderzoeksorgaan verzamelde indicïen blijkt dat de oorzaak van het ernstig ongeval een misdrijf zou kunnen zijn, waarschuwt het onderzoeksorgaan onmiddellijk de politiediensten en gerechtelijke overheden.

Art. 33

Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord en met eerbiediging van de rechten van de betrokkenen.

Art. 34

Voor elk ongeval of incident, bedoeld in artikel 26, treft het onderzoeksorgaan de vereiste schikkingen. Zij doet meer bepaald beroep op de operationele en technische competenties, noodzakelijk om het onderzoek te leiden. Deze competenties kunnen binnen of buiten het onderzoeksorgaan betrokken worden, in functie van de aard van het ongeval of incident.

Art. 35

L'organisme d'enquête conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles, afin de permettre à l'exploitant de la ligne ferroviaire musée de remettre la ligne en état et de la rouvrir dans les meilleurs délais.

Art. 36

L'enquête est effectuée indépendamment de toute information ou instruction judiciaire et ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité.

Art. 37

L'organisme d'enquête informe l'exploitant de la ligne ferroviaire musée de sa décision d'ouvrir ou non une enquête et de sa décision de se rendre ou non sur les lieux, dans un délai raisonnable après avoir reçu le compte rendu de l'accident grave.

Art. 38

§ 1^{er}. Chaque enquête sur un accident grave fait l'objet d'un rapport.

Ce rapport est publié dans les meilleurs délais.

§ 2. Le rapport, visé au paragraphe premier, indique l'objectif de l'enquête et contient, le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité.

Les recommandations ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

Art. 39

§ 1^{er}. L'exploitant de la ligne ferroviaire musée met tout en œuvre pour collaborer spontanément et pleinement à la détermination des causes de l'accident.

Il s'abstient de toute mesure, qui n'est pas concertée préalablement avec l'organisme d'enquête et qui est susceptible de retarder ou de nuire à la détermination des causes de l'accident.

§ 2. Il est interdit à l'exploitant de la ligne ferroviaire musée de déplacer d'initiative un élément ayant subi ou causé un accident ou un incident, hormis le cas de nécessité (sauvetage et/ou enlèvement d'entraves à la circulation).

Art. 35

Het onderzoeksorgaan beëindigt zijn onderzoeken op de plaats van het ongeval zo spoedig mogelijk, teneinde de museumspoorlijnbater toe te laten de lijn te herstellen en zo snel mogelijk te heropenen.

Art. 36

Het onderzoek wordt uitgevoerd onafhankelijk van gelijk welke gerechtelijke inlichting of aanwijzing, en kan in geen enkel geval de vaststelling van de schuld of van de aansprakelijkheid tot doel hebben.

Art. 37

Het onderzoeksorgaan licht de museumspoorlijnbater in van zijn beslissing tot het al dan niet openen van een onderzoek en van zijn beslissing om zich al dan niet ter plaatse te begeven, binnen een redelijke termijn na het verslag te hebben ontvangen van het ernstig ongeval.

Art. 38

§ 1. Elk onderzoek van een ernstig ongeval maakt het voorwerp uit van een verslag.

Dit verslag wordt zo spoedig mogelijk gepubliceerd.

§ 2. Het verslag, bedoeld in de eerste paragraaf, geeft de doelstelling van het onderzoek weer en bevat, in voorkomend geval, aanbevelingen op het vlak van veiligheid.

De aanbevelingen houden in geen enkel geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid in.

Art. 39

§ 1. De museumspoorlijnbater stelt al het mogelijke in het werk om uit eigen beweging ten volle mee te werken aan de vaststelling van de oorzaken van het ongeval.

Hij onthoudt zich van gelijk welke maatregel, die niet vooraf met het onderzoeksorgaan werd afgesproken en die de vaststelling van de oorzaken van het ongeval kan vertragen of schaden.

§ 2. Het is verboden voor de museumspoorlijnbater om op zijn initiatief een onderdeel te verplaatsen dat in een ongeval of incident betrokken is geweest, of dit veroorzaakt heeft, behoudens in geval van noodzakelijkheid (berging en/of verwijdering van hindernissen voor het verkeer).

TITRE 6

Dispositions finales et entrée en vigueur

Art. 40

Cette loi s'applique au plus tard douze mois après son entrée en vigueur aux lignes ferroviaires musées étant déjà en exploitation.

TITEL 6

Slotbepalingen en inwerkingtreding

Art. 40

Deze wet is uiterlijk twaalf maanden na haar datum van inwerkingtreding van toepassing op de reeds in uitbating zijnde museumspoorlijnen.

Annexe 1^{re} à l'avant-projet de loi relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées

Le système de gestion de sécurité

1. Dispositions concernant le système de gestion de sécurité

Toutes les rubriques du système de gestion de sécurité doivent être documentées.

Le système décrit en particulier comment les responsabilités au sein de l'organisation de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée sont réparties

Il indique comment l'exploitation de la ligne ferroviaire musée est contrôlée sur les niveaux différents, comment le personnel et leurs représentants sont impliqués dans l'exploitation et comment le système de gestion de sécurité est en permanence amélioré.

2. Les éléments du système de gestion de sécurité

Les éléments de base du système de gestion de sécurité sont:

a) une politique de sécurité, qui est approuvée par le responsable de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée et qui a été communiquée au personnel;

b) une énumération de toutes les fonctions de sécurité qui seront exercées;

c) une description des tâches exécutées par le personnel de sécurité et de la façon dont le personnel de sécurité est formé et suivi;

d) les plans et procédures pour le maintien et l'augmentation de la sécurité, dont notamment les dispositions pour le suivi interne périodique;

e) les documents de sécurité qui sont mis à la disposition du personnel chargé de la sécurité;

f) les équipements que l'exploitant de la ligne ferroviaire musée met à la disposition des conducteurs de train et des accompagnateurs de train, afin d'assurer la communication interne réciproque en état normal et anormal;

g) si la ligne ferroviaire musée utilise un système de signalisation et de contrôle du trafic, le règlement qui décrit l'usage, l'entretien et les procédures de ce système;

h) les procédures, qui font en sorte que les accidents et incidents soient examinés et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) les plans d'action, d'alarme et l'information en cas d'urgence et, le cas échéant, la façon dont on collabore avec les instances publiques compétentes;

Bijlage 1 bij het voorontwerp van wet betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen

Veiligheidsbeheersysteem

1. Eisen inzake het veiligheidsbeheersysteem

Alle onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem moeten worden gedocumenteerd.

Het systeem beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie van de museumspoorlijn-uitbater zijn verdeeld.

Het geeft aan hoe de uitbating van de museumspoorlijn op de verschillende niveaus wordt gecontroleerd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij de uitbating worden betrokken en hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd.

2. Elementen van het veiligheidsbeheersysteem

De basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn:

a) een veiligheidsbeleid, dat door de verantwoordelijke van de museumspoorlijnuitbater is goedgekeurd en aan het personeel is meegedeeld;

b) een opsomming van alle veiligheidsfuncties die zullen uitgeoefend worden;

c) een beschrijving van de door het veiligheidspersoneel uitgeoefende taken en de manier waarop het veiligheidspersoneel opgeleid en opgevolgd wordt;

d) de plannen en procedures voor de handhaving en de verhoging van de veiligheid met, meer bepaald, de voorzieningen voor de periodieke, interne opvolging;

e) de veiligheidsdocumenten die ter beschikking worden gesteld van het personeel, gelast met de veiligheid;

f) de uitrustingen die de museumspoorlijnuitbater ter beschikking stelt van de treinbestuurders en de treinbegeleiders, om de onderlinge communicatie in normale en abnormale toestand te verzekeren;

g) indien de museumspoorlijn een sein- en verkeersregelingssysteem gebruikt, het reglement dat het gebruik, het onderhoud en de procedures van dit systeem beschrijft;

h) de procedures om ervoor te zorgen dat de ongevallen en incidenten onderzocht worden en dat de nodige preventieve maatregelen getroffen worden;

i) de plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen en, in voorkomend geval, de wijze waarop met de bevoegde overheidsinstanties samengewerkt wordt;

j) les dispositions pour les contrôles internes périodiques par rapport au système de gestion de sécurité;

k) les dispositions pour autoriser, le cas échéant, l'utilisation occasionnelle du matériel, qui n'est pas repris dans le dossier de la demande de l'autorisation d'exploitation.

j) voorzieningen voor periodieke, interne controles met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem;

k) de voorzieningen om, in voorkomend geval, het occasioneel gebruik toe te staan van materieel, dat niet in het dossier van de aanvraag tot uitbatingsmachtiging vermeld is.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 53.575/4
DU 15 JUILLET 2013

sur

un avant-projet de loi "relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées"

Le 19 juin 2013, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées".

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 15 juillet 2013. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'État, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Jacques Jaumotte.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 15 juillet 2013.

*

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 de l'avant-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 suivantes.

OBSERVATIONS PRÉALABLES

1. Eu égard aux spécificités des lignes ferroviaires musées, ainsi qu'à leur autonomie par rapport à l'infrastructure et aux services de transport ferroviaires ordinaires, le choix de l'auteur de l'avant-projet de les soumettre à une législation spécifique se justifie pleinement, en termes de technique législative.

Les missions que l'avant-projet examiné confie à l'autorité de sécurité et à l'organisme d'enquête, ainsi que le souci de conserver la cohérence de la terminologie spécifique à la législation ferroviaire, tant nationale qu'européenne, conduisent cependant à établir des liens entre le texte en projet et la législation ferroviaire existante, et plus particulièrement la

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 53.575/4
VAN 15 JULI 2013

over

een voorontwerp van wet "betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen"

Op 19 juni 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet "betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen".

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 15 juli 2013. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Jacques Jaumotte.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 15 juli 2013.

*

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 vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, 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.

VOORAFGAANDE OPMERKINGEN

1. Gelet op het specifieke karakter van de museumspoorlijnen, alsook op de autonomie ervan vergeleken met de gewone spoorweginfrastructuur en de gewone spoorwegvervoerdiensten en, is de keuze van de steller van het voorontwerp daarvoor een specifieke wetgeving uit te werken uit wetgevingstechnisch oogpunt volstrekt gerechtvaardigd.

De opdrachten die door het voorliggende voorontwerp toevertrouwd worden aan de veiligheidsinstantie en aan het onderzoeksgaan, alsook het streven naar samenhang op het vlak van de terminologie die eigen is aan de spoorwegwetgeving, zowel op nationaal als op Europees vlak, leiden er evenwel toe dat er verbanden worden gelegd tussen de

loi du 19 décembre 2006 “relative à la sécurité d’exploitation ferroviaire”.

Il convient, à cet égard, d’être attentif au fait que la législation ferroviaire nationale fait actuellement l’objet d’un double processus de réforme, concrétisé par:

— un projet de loi “portant le Code ferroviaire” et un projet de loi “insérant un titre 7/1 dans la loi portant le Code ferroviaire, en ce qui concerne les matières visées à l’article 77 de la Constitution”¹, d’une part;

— et un projet de loi “relatif à la réforme des chemins de fer belges”², d’autre part.

Les références faites à la législation ferroviaire actuelle dans l’avant-projet examiné, ainsi que dans son exposé des motifs, devront être, le cas échéant, adaptées en tenant compte de l’évolution de ces différents projets de réforme.

2. Selon l’exposé des motifs, “(...) les activités et réseaux ferroviaires propres des lignes ferroviaires musées sont, du fait de leurs particularités, quasiment entièrement exemptés des directives ferroviaires européennes concernant la sécurité d’exploitation et de la réglementation belge qui les transposent”.

L’exposé des motifs gagnerait à être, le cas échéant, complété par la mention des directives européennes qui s’appliquent cependant aux lignes ferroviaires musées et au matériel qui y est utilisé et des dispositions qui en assurent la transposition en droit interne.

Le cas échéant, l’avant-projet de loi sera complété sur ce point.

Il convient en effet que le Parlement soit informé du contexte juridique dans lequel l’avant-projet est appelé à s’insérer.

EXAMEN DE L’AVANT-PROJET

Arrêté de présentation

1. Il n’y a pas lieu de viser l’accomplissement des formalités préalables dans le préambule de l’arrêté de présentation de l’avant-projet.

2. L’article 3 de l’avant-projet visant à confier à la S.A. de droit public Infrabel une mission “d’expert infrastructure”, telle que définie en son article 5, le ministre qui a les Entreprises

¹ Lesquels ont fait l’objet de l’avis 53.021/4 donné le 22 avril 2013 (Doc. parl., Chambre, 2012-2013, n° 53-2855/1 et n° 53-2856/1).

² Lequel a fait l’objet de l’avis 53.286/4 donné le 28 mai 2013 (Doc. parl., Chambre, 2012-2013, n° 53-2893/1).

ontworpen tekst en de bestaande spoorwegwetgeving, en meer in het bijzonder de wet van 19 december 2006 “betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen”.

Er behoort in dat verband rekening mee gehouden te worden dat de nationale spoorwegwetgeving thans twee herzieningen ondergaat, die concrete invulling krijgen in:

— een voorontwerp van wet “houdende de Spoorcodex” en een voorontwerp van wet “houdende invoeging van een titel 7/1 in de wet houdende de Spoorcodex, voor wat betreft de aangelegenheden bedoeld in artikel 77 van de Grondwet”¹, enerzijds;

— en een voorontwerp van wet “betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen”², anderzijds.

De verwijzingen in het voorliggende voorontwerp, alsook in de memorie van toelichting erbij, naar de huidige spoorwegwetgeving dienen in voorkomend geval aangepast te worden rekening houdend met de evolutie van die verschillende ontwerpen tot herziening.

2. In de memorie van toelichting wordt het volgende bepaald: “(...) de activiteiten en eigen spoorwegnetwerken van de museumspoorlijnen vallen, omwille van hun eigenheden, nagenoeg geheel onder de uitzonderingen van de Europese spoorrichtlijnen op het vlak van exploitatieveiligheid en de Belgische regelgeving waarin deze werden omgezet”.

De memorie van toelichting behoort in voorkomend geval aangevuld te worden met de vermelding van de Europese richtlijnen die wel van toepassing zijn op de museumspoorlijnen en op het materieel dat er wordt gebruikt en van de bepalingen waarbij die in het interne recht worden omgezet.

In voorkomend geval dient het voorontwerp van wet op dat punt te worden aangevuld.

Het parlement behoort immers geïnformeerd te worden over de juridische context waarin het voorontwerp moet worden ingepast.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

Indieningsbesluit

1. Er bestaat geen grond om in de aanhef van het besluit waarbij het voorontwerp wordt ingediend te verwijzen naar het vervullen van voorafgaande vormvereisten.

2. Aangezien artikel 3 van het voorontwerp ertoe strekt aan de NV van publiek recht Infrabel een opdracht van “expert infrastructuur” toe te vertrouwen, zoals omschreven in

¹ Die onderzocht zijn in advies 53.021/4, gegeven op 22 april 2013 (*Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 53-2855/1 en nr. 53.2856/1).

² Die onderzocht is in advies 53.286/4, gegeven op 28 mei 2013 (*Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 53-2893/1).

publiques dans ses attributions doit également être mentionné comme ministre proposant.

Dispositif

TITRE 1^{ER}

Afin que l'article 1^{er} n'échappe pas à la division du titre 1^{er} en chapitres, mieux vaut omettre cette division en chapitres 1^{er} et 2.

Articles 3 et 5

1. L'article 3, 7°, de l'avant-projet, définit l'expert matériel comme étant:

“la personne physique disposant d'une expérience professionnelle d'au moins cinq ans sur le plan de la technique du matériel roulant ferroviaire, chez une entreprise ferroviaire, un constructeur de matériel ferroviaire ou un prestataire de maintenance de matériel ferroviaire”.

L'article 3, 8°, de l'avant-projet, définit pour sa part l'expert infrastructure comme étant “la S.A. de droit public Infrabel”.

2. Les missions exercées par l'expert matériel et l'expert infrastructure dans le processus de délivrance de l'autorisation d'exploitation d'une ligne ferroviaire musée sont définies à l'article 5 de l'avant-projet dans les termes suivants:

“Art. 5. § 1^{er}. Préalablement à l'introduction de la demande écrite afin d'obtenir une autorisation d'exploitation, précisée ci-après dans l'article 6, le candidat-exploitant charge:

1° un expert infrastructure d'effectuer une visite technique des voies et des passages à niveau, ainsi que des ouvrages d'art;

2° un expert matériel d'effectuer une visite technique du matériel.

§ 2. L'expert infrastructure et l'expert matériel consignent leurs constatations de la visite technique, visée au premier paragraphe, dans un rapport écrit”.

3. Compte tenu du parallélisme existant entre les missions de ces deux experts, la section de législation n'aperçoit pas ce qui justifie que les modalités de leur désignation soient à ce point différentes. Le fait que les missions incombant à l'expert matériel ne puissent être confiées qu'à une personne physique pose, à cet égard, question. Il en va de même du monopole octroyé à Infrabel pour l'exercice de la fonction d'expert infrastructure.

Cette intervention obligatoire d'Infrabel soulève également d'autres questions qui mériteraient de recevoir une réponse dans l'avant-projet. Elles concernent notamment les délais dans lesquels Infrabel devra répondre à la demande d'un candidat-exploitant: quelle est, en effet, l'utilité de prévoir que

artikel 5 van het voorontwerp, dient de minister die bevoegd is voor overheidsbedrijven eveneens vermeld te worden als voordragende minister.

Dispositief

TITEL 1

Opdat artikel 1 niet buiten de indeling in hoofdstukken van titel 1 valt, zou het beter zijn om deze indeling in de hoofdstukken 1 en 2 te schrappen.

Artikelen 3 en 5

1. Artikel 3, 7°, van het voorontwerp definieert “expert materieel” als volgt:

“de natuurlijke persoon beschikkende over een beroepservaring van minstens vijf jaar op het vlak van de techniek van rollend spoormaterieel, bij een spoorwegonderneming, een constructeur van spoormaterieel of een onderhoudsbedrijf van spoormaterieel”.

Zijnerzijds definieert artikel 3, 8°, van het voorontwerp “expert infrastructuur” als “de N.V. van publiek recht Infrabel”.

2. De opdrachten die uitgeoefend worden door de expert materieel en de expert infrastructuur in het kader van de afgifte van de uitbatingsmachtiging voor een museumspoorlijn worden in artikel 5 van het voorontwerp als volgt omschreven:

“Art. 5. § 1. Voorafgaand aan de indiening van de schriftelijke aanvraag tot het bekomen van een uitbatingsmachtiging, hierna bepaald in artikel 6, belast de kandidaat-uitbater:

1° een expert infrastructuur met de uitvoering van een technische inspectie van de sporen en overwegen, alsmede van de kunstwerken;

2° een expert materieel met de uitvoering van een technische inspectie van het materieel.

§ 2. De expert infrastructuur en de expert materieel stellen de bevindingen van de technische inspectie, bedoeld in de eerste paragraaf, vast in een schriftelijk verslag.”

3. Gelet op het parallelisme dat bestaat tussen de opdrachten van beide experts, is het de afdeling Wetgeving niet duidelijk waarom de nadere regels betreffende hun aanwijzing dermate van elkaar verschillen. Het feit dat de opdrachten die toekomen aan de expert materieel alleen toevertrouwd mogen worden aan een natuurlijke persoon doet in dat verband vragen rijzen. Hetzelfde geldt voor het monopolie toegekend aan Infrabel wat betreft de uitoefening van de functie van expert infrastructuur.

Dat verplicht optreden van Infrabel doet ook andere vragen rijzen waarop een antwoord gegeven zou moeten worden in het voorontwerp. Deze hebben onder andere betrekking op de termijnen binnen welke Infrabel moet antwoorden op de aanvraag van een kandidaat-uitbater: wat is immers het nut

l'autorité de sécurité ne dispose que d'un délai limité pour octroyer ou refuser l'autorisation d'exploitation demandée, si le demandeur reste totalement dépendant d'Infrabel, pour ce qui concerne l'établissement du rapport de visite technique de l'infrastructure?

Par ailleurs, si l'intention de l'avant-projet est de prévoir la tarification de l'accomplissement des missions dévolues à l'expert infrastructure, son attention est attirée sur le fait qu'il n'y a pas de base légale dans l'avant-projet.

4. En conclusion, l'avant-projet et son exposé des motifs gagneraient à être soit modifiés, soit complétés sur ces points.

Article 7

Le commentaire de l'article 7 dispose:

“Pour que l'autorité de sécurité puisse faire un test adéquat par rapport aux aspects de sécurité de l'exploitation envisagée, le candidat-exploitant doit soumettre un dossier technique à l'autorité de sécurité. [...]”.

La disposition en projet ne fait pas mention de cette possibilité.

Si telle est l'intention de l'auteur de l'avant-projet, celle-ci sera complétée sur ce point.

La même observation vaut pour le renouvellement de l'autorisation d'exploitation³.

Article 10

Au paragraphe 2 (lire: alinéa 2)⁴, afin d'éviter tout doute quant aux modifications apportées à l'exploitation de la ligne musée, la section de législation se demande s'il ne vaut pas mieux omettre l'adjectif “profonde”.

Articles 12 et 13

1. L'article 12, 1°, de l'avant-projet, dispose:

“Art. 12. L'autorité de sécurité peut exiger que l'autorisation d'exploitation soit révisée partiellement ou entièrement, lorsque:

³ Voir l'article 11 de l'avant-projet.

⁴ Le regroupement en paragraphes numérotés des alinéas que comporte un article, ne se justifie que si au moins l'un des paragraphes ainsi créés comporte plus d'un alinéa, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Cette observation vaut pour l'ensemble de l'avant-projet. Principes de technique législative — Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandation n° 57.3.

om te bepalen dat de veiligheidsinstantie slechts over een beperkte termijn beschikt om de aangevraagde uitbatingsovereenkomst toe te kennen of te weigeren, als de aanvrager volledig afhankelijk blijft van Infrabel wat betreft de opstelling van een verslag over de technische inspectie van de infrastructuur?

Indien het overigens de bedoeling is van de steller van het voorontwerp om te voorzien in de tarificatie van de vervulling van de opdrachten die toevertrouwd worden aan de expert infrastructuur, wordt zijn aandacht gevestigd op het feit dat daarvoor geen rechtsgrond bestaat in het voorontwerp.

4. Het besluit is dan ook dat het aanbeveling verdient het voorontwerp en de memorie van toelichting hetzij te wijzigen, hetzij aan te vullen met betrekking tot die aspecten.

Artikel 7

De commentaar bij artikel 7 luidt als volgt:

“Opdat de veiligheidsinstantie een adequate toets zou kunnen doen ten aanzien van de veiligheidsaspecten van de voorgenomen uitbating, moet de kandidaat-uitbater een technisch dossier voorleggen aan de veiligheidsinstantie. [...]”.

In de ontworpen bepaling wordt geen gewag gemaakt van die mogelijkheid.

Indien zulks de bedoeling is van de steller van het voorontwerp, dient de bepaling op dat vlak te worden aangevuld.

Dezelfde opmerking geldt voor de hernieuwing van de uitbatingsovereenkomst³.

Artikel 10

De afdeling Wetgeving vraagt zich af of het niet beter is, teneinde elke twijfel weg te nemen wat betreft de wijzigingen die aangebracht zijn inzake de uitbating van de museumspoorlijn, om in paragraaf 2 (lees: tweede lid)⁴ het bijvoeglijk naamwoord “ingrijpende” te schrappen.

Artikelen 12 en 13

1. Artikel 12, 1°, van het voorontwerp luidt als volgt:

“Art. 12. De veiligheidsinstantie kan eisen dat de uitbatingsovereenkomst geheel of gedeeltelijk wordt herzien, wanneer:

³ Zie artikel 11 van het voorontwerp.

⁴ Het groeperen van de leden van een artikel in genummerde paragrafen is alleen gerechtvaardigd wanneer minstens één van de aldus ingevoegde paragrafen uit meer dan één lid bestaat, hetgeen *in casu* niet het geval is. Deze opmerking geldt voor het voorontwerp in zijn geheel. *Beginnelen van de wetgevingstechniek — Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 57.3.

1° cela est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation sur la ligne ferroviaire muséée;

(...)"

Contrairement aux hypothèses définies aux points 2° et 3° de la même énumération, ce premier cas dans lequel la révision de l'autorisation d'exploitation peut être exigée, est défini dans des termes très généraux. Le commentaire de la disposition précise cependant que "cet article offre la possibilité à l'autorité de sécurité de revoir l'autorisation d'exploitation dans son entièreté ou partiellement lorsqu'elle constate qu'une situation s'est créée qui compromet la sécurité d'exploitation de la ligne ferroviaire muséée (...)"

Ces précisions mériteraient de figurer dans le texte-même de l'article 12, 1°, de l'avant-projet.

2. La même observation vaut pour l'article 13, 1°, de l'avant-projet.

Article 13

Au 3°, la section de législation se demande si une règle analogue à celle de la disposition en projet ne devrait pas exister lorsque le titulaire d'une autorisation d'exploitation ne l'utilise pas pendant une certaine durée au cours de son délai de validité.

Article 27

1. L'article 27 de l'avant-projet énumère les moyens d'action dont dispose l'organisme d'enquête lorsqu'il effectue une enquête après un accident grave survenu sur une ligne ferroviaire muséée.

Cet article s'inspire — logiquement — de l'article 46 de la loi du 19 décembre 2006⁵. La section de législation n'aperçoit dès lors pas ce qui explique qu'à l'article 27, 5°, de l'avant-projet, les termes "accès aux résultats de l'enquête parmi le personnel de bord" remplacent les mots "accès aux résultats de l'examen du personnel de bord", figurant à l'article 46, alinéa 1^{er}, e), de la loi du 19 décembre 2006.

2. Il en va de même pour l'absence de reproduction, dans l'article 27 de l'avant-projet, de l'alinéa 2 de l'article 46 de la loi du 19 décembre 2006, lequel dispose:

"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".

⁵ Devenant l'article 113 du projet de loi "portant le Code ferroviaire".

1° dit noodzakelijk is omwille van de exploitatieveiligheid op de museumspoorlijn;

(...)"

In tegenstelling tot de gevallen die genoemd worden in de punten 2° en 3° van dezelfde opsomming, wordt dit eerste geval waarin de herziening van de uitbatingsovereenkomst kan worden geëist, in zeer algemene bewoordingen omschreven. In de commentaar bij de bepaling wordt evenwel gesteld dat "dit artikel (...) de mogelijkheid biedt aan de veiligheidsinstantie om de uitbatingsovereenkomst geheel of gedeeltelijk te herzien wanneer ze vaststelt dat er een situatie ontstaan is die de veilige uitbating van de museumspoorlijn in het gedrang brengt (...)"

Die preciseringen zouden ook in de tekst zelf van artikel 12, 1°, van het voorontwerp moeten worden opgenomen.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 13, 1°, van het voorontwerp.

Artikel 13

Met betrekking tot punt 3° vraagt de afdeling Wetgeving zich af of een soortgelijke regel als die welke vervat ligt in de ontworpen bepaling niet zou moeten bestaan voor het geval waarbij de titularis van een uitbatingsovereenkomst deze gedurende een bepaalde periode tijdens de geldigheidsduur ervan niet gebruikt.

Artikel 27

1. In artikel 27 van het voorontwerp worden de werkmiddelen opgesomd waarover het onderzoeksorgaan beschikt wanneer dit een onderzoek voert na een ernstig ongeval dat zich op de museumspoorlijn heeft voorgedaan.

Dat artikel is — logischerwijze — gebaseerd op artikel 46 van de wet van 19 december 2006.⁵ Het is de afdeling Wetgeving dan ook niet duidelijk om welke reden in artikel 27, 5°, van het voorontwerp de bewoordingen "toegang tot de resultaten van het onderzoek onder het boordpersoneel" in de plaats komen van de bewoordingen "toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel" die in artikel 46, eerste lid, e), van de wet van 19 december 2006 staan.

2. Hetzelfde geldt voor het feit dat in artikel 27 van het voorontwerp het tweede lid van artikel 46 van de wet van 19 december 2006 niet wordt overgenomen, welke bepaling luidt als volgt:

"De bevoegdheden vermeld in het eerste lid, 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".

⁵ Dat artikel 113 wordt van het ontwerp van wet "houdende de Spoorcodex".

3. La disposition sera revue à la lumière de ces observations.

Article 31

1. L'article 31, § 2 (lire: alinéa 2), de l'avant-projet fixe la durée de conservation des objets qui sont déterminants pour l'enquête à maximum trois ans si les objets se rapportent à un accident de personnes et maximum trois mois dans les autres cas. Le fait de préciser qu'il s'agit d'une durée maximale suppose qu'une durée plus courte puisse être décidée. Il convient donc soit de préciser les modalités de fixation de cette durée, soit d'omettre le mot "maximum".

2. La disposition examinée énonce que le délai de conservation des objets précités "prend cours à partir de la fin de l'enquête". Il convient de définir de manière plus précise la date à laquelle ce délai de trois ans ou de trois mois prend cours.

Article 34

La disposition en projet renvoie à la notion d'"accident ou incident visé à l'article 26". Or, cet article 26 ne mentionne que la notion d'"accident grave".

L'article 34 doit donc être adapté en conséquence.

Article 37

L'article 37 de l'avant-projet prévoit que l'organisme d'enquête informe l'exploitant de la ligne ferroviaire musée de sa décision d'ouvrir ou non une enquête.

L'article 26 de l'avant-projet énonce cependant que l'organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave, survenu sur la ligne ferroviaire musée.

Il convient dès lors soit d'omettre l'article 37 de l'avant-projet, soit d'apporter à l'avant-projet les modifications nécessaires pour assurer sa cohérence sur ce point.

Article 39

Au paragraphe 2, il y a lieu d'omettre la parenthèse et son contenu.

Le cas échéant, le commentaire de l'article sera complété.

3. De bepaling moet worden herzien in het licht van deze opmerkingen.

Artikel 31

1. In artikel 31, § 2 (lees: tweede lid), van het voorontwerp wordt bepaald dat de duur van de bewaring van de voorwerpen die bepalend zijn voor het onderzoek maximaal drie jaar bedraagt indien de voorwerpen betrekking hebben op een persoonsongeval en maximaal drie maanden in de andere gevallen. Het feit dat gepreciseerd wordt dat het om een maximumduur gaat, veronderstelt dat ook een kortere duur kan worden bepaald. Het verdient derhalve aanbeveling om hetzij de nadere regels te bepalen voor de vaststelling van die duur, hetzij het woord "maximaal" te schrappen.

2. In de voorliggende bepaling wordt gesteld dat de bewaringstermijn van de voornoemde voorwerpen "(aan)vangt (...) op het einde van het onderzoek". Het tijdstip waarop die termijn van drie jaar of drie maanden aanvangt, behoort nauwkeuriger te worden bepaald.

Artikel 34

In de ontworpen bepaling wordt gewag gemaakt van het begrip "ongeval of incident, bedoeld in artikel 26". In dat artikel 26 wordt evenwel enkel melding gemaakt van het begrip "ernstig ongeval".

Artikel 34 behoort dienovereenkomstig te worden aangepast.

Artikel 37

In artikel 37 van het voorontwerp wordt bepaald dat het onderzoeksorgaan de museumspoorlijnuitbater op de hoogte brengt van zijn beslissing tot het al dan niet openen van een onderzoek.

In artikel 26 van het voorontwerp wordt evenwel bepaald dat het onderzoeksorgaan een onderzoek instelt na elk ernstig ongeval dat zich op de museumspoorlijn heeft voorgedaan.

Ofwel behoort derhalve artikel 37 van het voorontwerp te worden geschrapt, ofwel behoren in het voorontwerp de noodzakelijke wijzigingen te worden aangebracht teneinde de samenhang op dat punt te waarborgen.

Artikel 39

In paragraaf 2 moeten de ronde haakjes en hetgeen daarin wordt bepaald worden geschrapt.

In voorkomend geval dient de commentaar bij het artikel te worden aangevuld.

Annexe

L'avant-projet comportant une seule annexe, il n'y a pas lieu de la numéroter. Les dispositions qui s'y réfèrent doivent également être corrigées en ce sens.

Le second entête "Annexe 1^{re}" est inutile et sera omis.

*

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

Bijlage

Aangezien bij het voorontwerp slechts één bijlage gaat, dient deze niet te worden genummerd. De bepalingen die ernaar verwijzen, dienen eveneens in die zin te worden verbeterd.

Het tweede opschrift "Bijlage 1" is overbodig en dient te vervallen.

*

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

PROJET DE LOI

PHILIPPE, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition de la ministre de l'Intérieur et du secrétaire d'État à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Vu les lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, l'article 3, § 1^{er};

Vu l'avis 53.575/4 du Conseil d'État, donné le 15 juillet 2013;

La ministre de l'Intérieur et le secrétaire d'État à la Mobilité sont chargés de présenter en notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

TITRE 1^{ER}*Dispositions générales***Article 1^{er}**

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

Art. 2

La présente loi règle l'ensemble des prescriptions relatives à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées.

La présente loi ne s'applique pas au matériel roulant:

1° qui opère exclusivement sur les sections de voies de la ligne ferroviaire musée qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou du réaménagement de la ligne ferroviaire musée;

2° utilisé à des fins de manœuvres sur les cours d'un dépôt ou d'un atelier.

WETSONTWERP

FILIP, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Gelet op de wetten van de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, artikel 3, § 1;

Gelet op advies 53.575/4 van de Raad van State, gegeven op 15 juli 2013;

De minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit zijn 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:

TITEL 1*Algemene bepalingen***Artikel 1**

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

Art. 2

Deze wet regelt het geheel van de voorschriften betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen.

Deze wet is niet van toepassing op het rollend materieel:

1° dat uitsluitend gebruikt wordt op de baanvakken van de museumspoorlijn die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van de museumspoorlijn;

2° dat gebruikt wordt voor de rangeringen op de pleinen van een stelplaats of van een werkplaats.

Art. 3

Pour l'application de la présente loi, on entend par:

1° “matériel”: le matériel roulant qui est utilisé sur l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée;

2° “Ministre”: le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

3° “ligne ferroviaire musée”: la ligne ferroviaire mise hors service, mais non démantelée de l'infrastructure ferroviaire, dont le propriétaire ou le titulaire d'un droit réel sur cette ligne ferroviaire accepte de la destiner à un caractère touristique, patrimonial ou muséal;

4° “exploitant de la ligne ferroviaire musée”: la personne morale ou personne physique qui exploite une ligne ferroviaire musée;

5° “candidat-exploitant”: la personne morale ou personne physique qui veut exploiter une ligne ferroviaire musée;

6° “exploitation”: la gestion et l'utilisation de la ligne ferroviaire musée pour le trafic ferroviaire touristique;

7° “expert matériel”: la personne physique ou personne morale disposant d'une expérience professionnelle d'au moins cinq ans sur le plan de la technique du matériel roulant ferroviaire. Les personnes physiques ont acquis cette expérience professionnelle chez une entreprise ferroviaire, un constructeur de matériel ferroviaire ou un prestataire de maintenance de matériel ferroviaire;

8° “expert infrastructure”: le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, visé au Code ferroviaire;

9° “infrastructure de la ligne ferroviaire musée”: la ligne ferroviaire musée et les installations, les ouvrages d'art et dépendances au service de l'exploitation de la ligne ferroviaire musée.

Les ouvrages d'art comprennent notamment tous les ponts ainsi que les ouvrages du sous-sol à partir d'un diamètre de 1,5 m;

10° “autorité de sécurité”: l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visée au Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution;

11° “organisme d'enquête”: l'organisme chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents, visé au Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution;

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° “materieel”: het rollend materieel dat gebruikt wordt op de museumspoorlijninfrastructuur;

2° “Minister”: de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorvervoer;

3° “museumspoorlijn”: de buiten dienst gestelde maar niet-ontmantelde spoorlijn van de spoorweginfrastructuur waarvan de eigenaar of titularis van een zakelijk recht op die spoorlijn akkoord is om ze te bestemmen voor een toeristisch, patrimoniaal of museaal karakter;

4° “museumspoorlijnutbater”: de rechtspersoon of natuurlijke persoon die een museumspoorlijn uitbaat;

5° “kandidaat-uitbater”: de rechtspersoon of natuurlijke persoon die een museumspoorlijn wil uitbaten;

6° “uitbating”: het beheer en het gebruik van de museumspoorlijn voor het toeristisch treinverkeer;

7° “expert materieel”: de natuurlijke persoon of rechtspersoon beschikkende over een beroepservaring van minstens vijf jaar op het vlak van de techniek van rollend spoomaterieel. Natuurlijke personen hebben deze beroepservaring verworven bij een spoorwegonderneming, een constructeur van spoomaterieel of een onderhoudsbedrijf van spoomaterieel;

8° “expert infrastructuur”: de spoorweginfrastructuurbeheerder, bedoeld in de Spoorcodex;

9° “museumspoorlijninfrastructuur”: de museumspoorlijn en de installaties, de kunstwerken en aanhorigheden ten dienste van de uitbating van een museumspoorlijn.

De kunstwerken omvatten onder meer alle bruggen evenals de ondergrondse bouwwerken vanaf 1,5 meter doorsnede;

10° “veiligheidsinstantie”: de overheid belast met de taken betreffende de veiligheid op het spoor, bedoeld in de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;

11° “onderzoeksorgaan”: het orgaan aangewezen om onderzoeken uit te voeren naar ongevallen en incidenten, bedoeld in de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;

12° “accident grave”: accident grave, visé au Code ferroviaire et ses arrêtés d’exécution;

13° “vitesse de référence”: la vitesse maximale qui est autorisée sur les sections de voies de la ligne ferroviaire musée.

TITRE 2

Exploitation des lignes ferroviaires musées

CHAPITRE 1^{ER}

Autorisation d’exploitation

Art. 4

Afin d’exploiter une ligne ferroviaire musée, l’exploitant de la ligne ferroviaire musée dispose d’une autorisation d’exploitation, délivrée par l’autorité de sécurité.

L’alinéa 1^{er} n’est pas applicable:

1° à la réalisation des essais avec le matériel sur l’infrastructure de la ligne ferroviaire musée;

2° aux tests des procédures relatives au système de gestion de sécurité;

3° à la réalisation des trajets en raison de l’entretien, la gestion ou le renouvellement de l’infrastructure ferroviaire musée.

Il est interdit de transporter des voyageurs pendant la circulation, visée à l’alinéa 2.

Art. 5

Préalablement à l’introduction de la demande écrite afin d’obtenir une autorisation d’exploitation, précisée ci-après dans l’article 6, le candidat-exploitant charge:

1° un expert infrastructure d’effectuer une visite technique des voies et des passages à niveau, ainsi que des ouvrages d’art;

2° un expert matériel d’effectuer une visite technique du matériel.

L’expert infrastructure et l’expert matériel consignent leurs constatations de la visite technique, visée à l’alinéa 1^{er}, dans un rapport écrit.

12° “ernstig ongeval”: ernstig ongeval, bedoeld in de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;

13° “referentiesnelheid”: de maximale snelheid die is toegelaten op de baanvakken van de museumspoorlijn.

TITEL 2

Uitbating van de museumspoorlijnen

HOOFDSTUK 1

Uitbatingsmachtiging

Art. 4

Om een museumspoorlijn uit te baten, beschikt de museumspoorlijnitbater over een uitbatingsmachtiging, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.

Het eerste lid is niet van toepassing op:

1° de uitvoering van proefritten met het materieel op de museumspoorlijninfrastructuur;

2° de testen van procedures in verband met het veiligheidsbeheersysteem;

3° de uitvoering van ritten met het oog op het onderhoud, het beheer of de vernieuwing van de museumspoorlijninfrastructuur.

Het is verboden om tijdens het verkeer, bedoeld in het tweede lid, reizigers te vervoeren.

Art. 5

Voorafgaand aan de indiening van de schriftelijke aanvraag tot het bekomen van een uitbatingsmachtiging, hierna bepaald in artikel 6, belast de kandidaat-uitbater:

1° een expert infrastructuur met de uitvoering van een technische inspectie van de sporen en overwegen, alsmede van de kunstwerken;

2° een expert materieel met de uitvoering van een technische inspectie van het materieel.

De expert infrastructuur en de expert materieel stellen de bevindingen van de technische inspectie, bedoeld in het eerste lid, vast in een schriftelijk verslag.

Le Roi détermine la redevance de l'intervention de l'expert infrastructure.

Art. 6

Le candidat-exploitant adresse sa demande d'une autorisation d'exploitation par écrit à l'autorité de sécurité, au plus tard trois mois avant l'exploitation envisagée de la ligne ferroviaire musée.

Art. 7

La demande, visée à l'article 6, est accompagnée du dossier technique, qui contient au moins les informations suivantes:

1° les données d'identification et de contact complètes du candidat-exploitant, accompagnées de tout document pertinent concernant la forme de son organisation, comme par exemple, les statuts et l'organigramme;

2° les données relatives à la localisation géographique précise de la ligne ferroviaire musée;

3° la description indicative de l'activité envisagée, dont les périodes et la fréquence d'utilisation;

4° la description du matériel du candidat-exploitant, en ce compris la démonstration de sa compatibilité avec l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée;

5° les rapports de l'expert infrastructure et de l'expert matériel, visés à l'article 5, l'alinéa 2;

6° la description du système de gestion de sécurité, qui contient les éléments visés à l'Annexe.

Art. 8

L'autorité de sécurité vérifie et communique le plus vite possible, et au plus tard deux mois après réception de la demande et du dossier y annexé, au candidat-exploitant si le dossier répond aux dispositions de sécurité visées au Chapitre 2.

Si le dossier n'est pas complet ou si nécessaire, l'autorité de sécurité demande au candidat-exploitant les pièces manquantes ou des informations complémentaires. Le délai de deux mois, visé à l'alinéa 1^{er}, est

De Koning bepaalt de retributie voor de tussenkomst van de expert infrastructuur.

Art. 6

De kandidaat-uitbater richt zijn aanvraag voor een uitbatingsmachtiging schriftelijk aan de veiligheidsinstantie, uiterlijk drie maanden vóór de geplande uitbating van de museumspoorlijn.

Art. 7

De aanvraag, bedoeld in artikel 6, is vergezeld van het technisch dossier, dat tenminste de volgende inlichtingen bevat:

1° de volledige identificatie- en contactgegevens van de kandidaat-uitbater, vergezeld van elk relevant stuk betreffende de aard van zijn organisatie, zoals bijvoorbeeld, de statuten en het organigram;

2° de gegevens met betrekking tot de juiste geografische ligging van de museumspoorlijn;

3° de indicatieve beschrijving van de voorgenomen activiteit, waaronder de periodes en de frequentie van gebruik;

4° de beschrijving van het materieel van de kandidaat-uitbater, met inbegrip van het bewijs van de verenigbaarheid van het materieel met de museumspoorlijninfrastructuur;

5° de verslagen van de expert infrastructuur en de expert materieel, bedoeld in artikel 5, tweede lid;

6° de beschrijving van het veiligheidsbeheersysteem, dat de in de Bijlage bedoelde elementen bevat.

Art. 8

De veiligheidsinstantie onderzoekt en deelt zo vlug mogelijk, en uiterlijk twee maanden na ontvangst van de aanvraag en het bijbehorende dossier, aan de kandidaat-uitbater mede of het dossier beantwoordt aan de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2.

Indien het dossier niet volledig is of indien nodig, vraagt de veiligheidsinstantie aan de kandidaat-uitbater de ontbrekende stukken of bijkomende inlichtingen. De termijn van twee maanden, bedoeld in het eerste lid,

suspendu jusqu'à la date de réception des informations demandées.

Art. 9

Lorsque le dossier répond aux dispositions de sécurité, visées au Chapitre 2, l'autorité de sécurité délivre l'autorisation d'exploitation.

Art. 10

Le candidat-exploitant ou le titulaire de l'autorisation d'exploitation informe sans délai l'autorité de sécurité de toute modification substantielle, survenue après l'introduction de la demande d'autorisation d'exploitation ou pendant l'exploitation de la ligne ferroviaire musée, par rapport:

1° aux dispositions de sécurité, visées au Chapitre 2;

2° à l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée, au matériel ou aux modalités d'exploitation.

On entend par "modification substantielle", toute amélioration, rénovation ou modification importante qui change les caractéristiques techniques ou fonctionnelles des possibilités d'exploitation.

Art. 11

L'autorisation d'exploitation est valable dix ans et peut être renouvelée à la demande de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée.

En cas de renouvellement, le titulaire de l'autorisation d'exploitation soumet, trois mois avant l'échéance du délai de validité visé à l'alinéa 1^{er}, les documents visés à l'article 7, à l'autorité de sécurité, en vue d'une nouvelle analyse et examen.

L'autorité de sécurité peut réclamer toute information complémentaire qu'elle juge utile.

Art. 12

L'autorité de sécurité peut exiger que l'autorisation d'exploitation soit révisée partiellement ou entièrement, lorsque:

1° une situation s'est créée ou risque de se créer qui compromet la sécurité d'exploitation de la ligne ferroviaire musée;

wordt opgeschort tot de datum van ontvangst van de gevraagde inlichtingen.

Art. 9

Wanneer het dossier beantwoordt aan de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2, levert de veiligheidsinstantie de uitbatingsmachtiging af.

Art. 10

De kandidaat-uitbater of de titularis van de uitbatingsmachtiging informeert onverwijld de veiligheidsinstantie van elke substantiële wijziging, die zich heeft voorgedaan na indiening van de aanvraag voor een uitbatingsmachtiging of tijdens de uitbating van de museumspoorlijn, met betrekking tot:

1° de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2;

2° de museumspoorlijninfrastructuur, het materieel of de uitbatingmodaliteiten.

Met "substantiële wijziging" wordt bedoeld, gelijk welke belangrijke verbetering, vernieuwing of wijziging die de technische of functionele eigenschappen van de uitbatingmogelijkheden verandert.

Art. 11

De uitbatingsmachtiging is tien jaar geldig en kan op verzoek van de museumspoorlijnuitbater worden hernieuwd.

Ingeval van hernieuwing legt de titularis van de uitbatingsmachtiging, drie maanden vóór de vervaldag van de geldigheidsstermijn bedoeld in het eerste lid, de documenten bedoeld in artikel 7, aan de veiligheidsinstantie voor, met het oog op een nieuwe analyse en onderzoek.

De veiligheidsinstantie kan iedere bijkomende inlichting die zij nuttig acht, opvragen.

Art. 12

De veiligheidsinstantie kan eisen dat de uitbatingsmachtiging geheel of gedeeltelijk wordt herzien, wanneer:

1° een situatie ontstaan is of dreigt te ontstaan die de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijn in het gedrang brengt;

2° les dispositions de sécurité, visées au Chapitre 2, changent substantiellement;

3° l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée, le matériel ou les modalités d'exploitation, changent substantiellement.

Art. 13

L'autorisation d'exploitation peut être suspendue ou retirée partiellement ou entièrement par l'autorité de sécurité, lorsque:

1° une situation s'est créée qui compromet la sécurité d'exploitation de la ligne ferroviaire musée;

2° le titulaire ne répond plus aux conditions pour obtenir l'autorisation d'exploitation ou ne les respecte pas;

3° le titulaire de l'autorisation d'exploitation ne s'en est pas servi pendant l'année, qui fait suite à la délivrance, ou pendant deux saisons touristiques consécutives.

CHAPITRE 2

Dispositions de sécurité

Section 1^{re}

Système de gestion de sécurité

Art. 14

Le système de gestion de sécurité garantit la maîtrise de tous les risques qu'entraîne l'exploitation de la ligne ferroviaire musée et décrit les mesures qui seront prises en cas de situation perturbée ou de trafic ferroviaire perturbé.

Le système de gestion de sécurité contient les éléments décrits dans l'Annexe.

Art. 15

L'exploitant de la ligne ferroviaire musée envoie à l'autorité de sécurité, avant le 1^{er} février de chaque année, un rapport sur la situation de la sécurité d'exploitation pendant l'année calendrier précédente. Ce rapport de sécurité contient les informations sur le fonctionnement et le suivi du système de gestion de sécurité.

2° de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2, ingrijpend wijzigen;

3° de museumspoorlijninfrastructuur, het materieel of de uitbatingsmodaliteiten ingrijpend wijzigen.

Art. 13

De uitbatingsovereenkomst kan geheel of gedeeltelijk geschorst of ingetrokken worden door de veiligheidsinstantie, wanneer:

1° een situatie ontstaan is die de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijn in het gedrang brengt;

2° de titularis niet meer aan de voorwaarden voor het bekomen van de uitbatingsovereenkomst voldoet of ze niet naleeft;

3° de titularis van de uitbatingsovereenkomst gedurende het jaar, dat volgde op de aflevering, of gedurende twee opeenvolgende toeristische seizoenen er geen gebruik van heeft gemaakt.

HOOFDSTUK 2

Veiligheidsvoorschriften

Afdeling 1

Veiligheidsbeheersysteem

Art. 14

Het veiligheidsbeheersysteem waarborgt de beheersing van alle risico's die de uitbating van de museumspoorlijn met zich meebrengt en beschrijft eveneens de maatregelen die zullen genomen worden ingeval van gestoorde situatie of gestoord treinverkeer.

Het veiligheidsbeheersysteem bevat de elementen beschreven in de Bijlage.

Art. 15

De museumspoorlijnuitbater stuurt aan de veiligheidsinstantie, vóór 1 februari van elk jaar, een verslag over de toestand van de exploitatieveiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Dit veiligheidsverslag bevat de inlichtingen over de werking en de opvolging van het veiligheidsbeheersysteem.

Le Roi peut déterminer un modèle pour le rapport de sécurité, visé à l'alinéa 1^{er}, et fixer des éléments de contenu supplémentaires.

Section 2

Obligations relatives à l'exploitation des lignes ferroviaires musées

Art. 16

L'exploitant de la ligne ferroviaire musée adopte les règles d'exploitation et exploite la ligne ferroviaire musée en conformité avec celles-ci, ainsi qu'avec le système de gestion de sécurité et avec les dispositions de sécurité relatives à l'infrastructure, au matériel et au personnel de sécurité, déterminées par le Roi.

Art. 17

La vitesse de référence du trafic ferroviaire sur une ligne ferroviaire musée est de 50 kilomètres par heure.

Art. 18

L'exploitant de la ligne ferroviaire musée informe immédiatement l'organisme d'enquête de la survenance d'un accident grave selon les modalités déterminées par ce dernier.

L'exploitant de la ligne ferroviaire musée informe également immédiatement le ministre, l'autorité de sécurité et les autorités judiciaires de la survenance d'un accident grave.

Art. 19

§ 1^{er}. Chaque accident grave fait l'objet d'un compte rendu, dont une copie est envoyée par l'exploitant de la ligne ferroviaire musée dans les trois jours ouvrables à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier.

Les corrections, révisions et/ou renseignements complémentaires, non disponibles dans les trois jours, seront fournis à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier, dès qu'ils sont disponibles.

Le Roi peut déterminer les informations contenues dans le compte rendu.

De Koning kan een model voor het veiligheidsverslag, bedoeld in het eerste lid, bepalen en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Afdeling 2

Verplichtingen inzake de uitbating van museumspoorlijnen

Art. 16

De museumspoorlijnitbater stelt de regels van uitbating op en baat de museumspoorlijn dienovereenkomstig uit, alsmede in overeenstemming met het veiligheidsbeheersysteem en met de door de Koning bepaalde veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de infrastructuur, het materieel en het veiligheidspersoneel.

Art. 17

De referentiesnelheid van het spoorverkeer op een museumspoorlijn bedraagt 50 kilometer per uur.

Art. 18

De museumspoorlijnitbater licht onmiddellijk het onderzoeksorgaan in van het zich voordoen van een ernstig ongeval volgens de door deze laatste bepaalde modaliteiten.

De museumspoorlijnitbater licht eveneens onmiddellijk de minister, de veiligheidsinstantie en de gerechtelijke instanties in van het zich voordoen van een ernstig ongeval.

Art. 19

§ 1. Elk ernstig ongeval maakt het voorwerp uit van een verslag, waarvan een afschrift binnen drie werkdagen door de museumspoorlijnitbater naar het onderzoeksorgaan verstuurd wordt, overeenkomstig de door deze laatste bepaalde modaliteiten.

De verbeteringen, herzieningen en/of bijkomende inlichtingen, die niet binnen de drie werkdagen beschikbaar zijn, zullen aan het onderzoeksorgaan worden bezorgd, overeenkomstig de door deze laatste bepaalde modaliteiten, van zodra ze beschikbaar zijn.

De Koning kan de inlichtingen die het verslag bevat, bepalen.

§ 2. Après la survenance d'un accident grave, l'exploitant de la ligne ferroviaire musée transmet dès que possible son rapport d'enquête complet à l'organisme d'enquête.

TITRE 3

Responsabilité et assurance

Art. 20

La responsabilité de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée est régie par le droit commun et les réglementations particulières en matière de transport de personnes.

Art. 21

L'exploitant de la ligne ferroviaire musée s'assure suffisamment contre tous les risques, qui découlent de l'exploitation de la ligne ferroviaire musée.

TITRE 4

Missions et compétences de l'autorité de sécurité

Art. 22

Les missions de l'autorité de sécurité sont, entre autres, les suivantes:

1° la délivrance, le renouvellement, la modification, la suspension et le retrait de l'autorisation d'exploitation;

2° le contrôle de la conformité de l'exploitation de la ligne ferroviaire musée avec les dispositions de sécurité, visées au Titre 2.

Art. 23

L'autorité de sécurité peut prendre, en exécution de ses missions visées à l'article 22, toutes les mesures nécessaires afin de faire respecter les dispositions de sécurité, y compris l'interdiction au personnel de conduire ou d'utiliser le matériel ou l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée.

Les agents de l'autorité de sécurité disposent, dans le cadre du contrôle du respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, des mêmes pouvoirs que ceux qui sont prévus à l'article 213 du Code ferroviaire.

§ 2. Na het zich voordoen van een ernstig ongeval bezorgt de museumspoorlijnuitbater zo spoedig mogelijk zijn volledig onderzoeksverslag aan het onderzoeksorgaan.

TITEL 3

Aansprakelijkheid en verzekering

Art. 20

De aansprakelijkheid van de museumspoorlijnuitbater wordt geregeld door het gemene recht en de bijzondere regelingen inzake het vervoer van personen.

Art. 21

De museumspoorlijnuitbater verzekert zich afdoende tegen alle risico's die voortvloeien uit de uitbating van de museumspoorlijn.

TITEL 4

Opdrachten en bevoegdheden van de veiligheidsinstantie

Art. 22

De opdrachten van de veiligheidsinstantie zijn, onder andere, de volgende:

1° de afgifte, de vernieuwing, de wijziging, de schorsing en de intrekking van de uitbatingsmachtiging;

2° de controle van de conformiteit van de uitbating van de museumspoorlijn met de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Titel 2.

Art. 23

De veiligheidsinstantie kan, in uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 22, al de noodzakelijke maatregelen nemen om de veiligheidsvoorschriften te doen naleven, met inbegrip van het verbod voor het personeel om te rijden of om het materieel of de museumspoorlijninfrastructuur te gebruiken.

De agenten van de veiligheidsinstantie beschikken, in het kader van het toezicht op de naleving van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, over dezelfde bevoegdheden als deze bepaald in artikel 213 van de Spoorcodex.

Art. 24

L'autorité de sécurité réalise ses missions d'une manière ouverte, non-discriminatoire et transparente. Elle donne à toutes les parties l'occasion d'être entendues et motive ses décisions.

Art. 25

La possession de la qualité d'agent de l'autorité de sécurité est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation, dont le Roi fixe le modèle.

TITRE 5

Enquêtes en cas d'accidents ferroviaires

Art. 26

L'organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave, survenu sur la ligne ferroviaire musée.

Art. 27

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

1° accès au site de l'accident grave, au matériel impliqué et à l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée;

2° le droit d'obtenir immédiatement un inventaire 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;

3° accès au contenu des enregistreurs de messages verbaux et 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;

4° accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;

5° accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident;

Art. 24

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

Art. 25

Het bezit van de hoedanigheid van agent van de veiligheidsinstantie wordt ter kennis gebracht van derden aan de hand van een legitimatiebewijs, waarvan de Koning het model bepaalt.

TITEL 5

Onderzoeken naar spoorwegongevallen

Art. 26

Het onderzoeksorgaan stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval, dat zich op de museumspoorlijn heeft voorgedaan.

Art. 27

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

1° toegang tot de plaats van het ernstig ongeval, het betrokken materieel en de museumspoorlijninfrastructuur;

2° het recht om onmiddellijk een inventaris van het bewijsmateriaal te krijgen en de verwijdering van wrakstukken, installaties of infrastructuuronderdelen onder toezicht te verrichten met het oog op onderzoek of analyse;

3° toegang tot de inhoud van bandopnemers van mondelinge berichten en van opnames van de boordapparatuur, en tot de opname van de werking van het sein- en verkeersregelingssysteem, evenals de mogelijkheid om deze te gebruiken;

4° toegang tot de resultaten van het onderzoek van het lichaam van de slachtoffers;

5° toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval betrokken is;

6° la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué et d'autres témoins, et le droit d'obtenir copie des déclarations, que ces personnes ont faites à d'autres instances;

7° accès à toute information ou document pertinent, détenu par l'exploitant de la ligne ferroviaire musée.

Art. 28

La possession de la qualité d'enquêteur principal, d'enquêteur adjoint, de membre de l'organisme d'enquête ou d'expert mandaté par l'organisme d'enquête, est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation, dont le Roi fixe le modèle.

Art. 29

Lors de leurs déplacements sur le terrain:

1° les enquêteurs sont tenus de s'identifier immédiatement auprès du responsable local;

2° les enquêteurs se conforment aux règles concernant la sécurité de travail, qui sont reprises dans les règles internes de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée, et qui leur ont été communiquées.

Art. 30

Les objets, qui sont déterminants pour l'enquête, et qui sont conservés par les enquêteurs:

1° sont marqués, étiquetés et enfermés dans un paquet scellé, de manière à ce que les personnes, qui les ont recueillis, puissent plus tard les reconnaître avec certitude;

2° sont tenus à la disposition des personnes qui procèdent à l'instruction, à l'information ou à l'enquête.

Art. 31

Une fois l'enquête terminée, les objets sont entreposés à l'endroit désigné par l'organisme d'enquête.

La durée de conservation est de trois ans si les objets se rapportent à un accident de personnes et de trois

6° de mogelijkheid om het betrokken spoorpersoneel en andere getuigen te ondervragen, en het recht om kopieën te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;

7° toegang tot gelijk welke relevante informatie of document in het bezit van de museumspoorlijnuitbater.

Art. 28

Het bezit van de hoedanigheid van hoofdonderzoeker, van toegevoegd onderzoeker, van lid van het onderzoeksorgaan of van de door het onderzoeksorgaan gelaste expert, wordt ter kennis gebracht van derden aan de hand van een legitimatiebewijs, waarvan de Koning het model bepaalt.

Art. 29

Tijdens hun verplaatsingen op het terrein:

1° zijn de onderzoekers gehouden zich onmiddellijk te identificeren bij de plaatselijke verantwoordelijke;

2° schikken de onderzoekers zich naar de regels met betrekking tot de arbeidsveiligheid, die in het intern reglement van de museumspoorlijnuitbater opgenomen zijn, en die hen werden medegedeeld.

Art. 30

De voorwerpen, die bepalend zijn voor het onderzoek, en die door de onderzoekers bewaard worden:

1° worden gemerkt, van een etiket voorzien en opgeborgen in een verzegeld pakket, op zodanige wijze dat de personen, die ze bijeen gebracht hebben, ze later met zekerheid zouden kunnen herkennen;

2° worden ter beschikking gehouden van de personen die overgaan tot het vooronderzoek, het gerechtelijk onderzoek of het verhoor.

Art. 31

Zodra het onderzoek beëindigd is, worden de voorwerpen bewaard op de plaats aangeduid door het onderzoeksorgaan.

De duur van de bewaring bedraagt drie jaar indien de voorwerpen betrekking hebben op een persoonsongeval

mois dans les autres cas. Ce délai prend cours à la fin de l'enquête.

A l'expiration du délai, visé à l'alinéa 2, l'instance qui a désigné l'endroit d'entreposage décide si le détenteur peut se dessaisir des objets, sauf décision contraire des autorités judiciaires.

Art. 32

Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause de l'accident grave pourrait être une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités judiciaires.

Art. 33

L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et dans le respect des droits des intéressés.

Art. 34

Pour chaque accident visé à l'article 26, l'organisme d'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 d'enquête ou en dehors de celui-ci, en fonction de la nature de l'accident ou de l'incident.

Art. 35

L'organisme d'enquête conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles, afin de permettre à l'exploitant de la ligne ferroviaire musé de remettre la ligne en état et de la rouvrir dans les meilleurs délais.

Art. 36

L'enquête est effectuée indépendamment de toute information ou instruction judiciaire et ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité.

en drie maanden in de andere gevallen. Deze termijn vangt aan op het einde van het onderzoek.

Bij het verstrijken van de termijn, bedoeld in het tweede lid, beslist de instantie die de plaats van bewaring aangeduid heeft, of de houder de voorwerpen kan vrijgeven, behoudens andersluidende beslissing van de gerechtelijke overheden.

Art. 32

Wanneer uit de door het onderzoeksorgaan verzamelde indiciën blijkt dat de oorzaak van het ernstig ongeval een inbreuk zou kunnen zijn, waarschuwt het onderzoeksorgaan onmiddellijk de politiediensten en de gerechtelijke overheden.

Art. 33

Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord en met eerbiediging van de rechten van de betrokkenen.

Art. 34

Voor elk ongeval bedoeld in artikel 26, treft het onderzoeksorgaan de vereiste schikkingen. Zij doet meer bepaald beroep op de operationele en technische competenties, noodzakelijk om het onderzoek te leiden. Deze competenties kunnen binnen of buiten het onderzoeksorgaan betrokken worden, in functie van de aard van het ongeval of incident.

Art. 35

Het onderzoeksorgaan beëindigt zijn onderzoeken op de plaats van het ongeval zo spoedig mogelijk, ten einde de museumspoorlijnuitbater toe te laten de lijn te herstellen en zo snel mogelijk te heropenen.

Art. 36

Het onderzoek wordt uitgevoerd onafhankelijk van gelijk welke gerechtelijke inlichting of aanwijzing, en kan in geen enkel geval de vaststelling van de schuld of van de aansprakelijkheid tot doel hebben.

Art. 37

Chaque enquête d'un accident grave fait l'objet d'un rapport. Ce rapport est publié dans les meilleurs délais.

Le rapport, visé à l'alinéa 1^{er}, indique l'objectif de l'enquête et contient, le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité.

Les recommandations ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

Art. 38

L'exploitant de la ligne ferroviaire musée met tout en œuvre pour collaborer spontanément et pleinement à la détermination des causes de l'accident.

Il s'abstient de toute mesure, qui n'est pas concertée préalablement avec l'organisme d'enquête et qui est susceptible de retarder ou de nuire à la détermination des causes de l'accident.

Il est interdit à l'exploitant de la ligne ferroviaire musée de déplacer d'initiative un élément ayant subi ou causé un accident, hormis le cas de nécessité lors, par exemple, d'un sauvetage et/ou d'un enlèvement d'entraves à la circulation

TITRE 6

Dispositions finales et entrée en vigueur

Art. 39

La présente loi s'applique au plus tard douze mois après son entrée en vigueur aux lignes ferroviaires musées étant déjà en exploitation.

Donné à Bruxelles, le 29 septembre 2013

PHILIPPE

PAR LE ROI:

La ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Melchior WATHELET

Art. 37

Elk onderzoek van een ernstig ongeval maakt het voorwerp uit van een verslag. Dit verslag wordt zo spoedig mogelijk gepubliceerd.

Het verslag, bedoeld in het eerste lid, geeft de doelstelling van het onderzoek weer en bevat, in voorkomend geval, aanbevelingen op het vlak van veiligheid.

De aanbevelingen houden in geen enkel geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid in.

Art. 38

De museumspoorlijnnuitbater stelt al het mogelijke in het werk om uit eigen beweging ten volle mee te werken aan de vaststelling van de oorzaken van het ongeval.

Hij onthoudt zich van gelijk welke maatregel, die niet vooraf met het onderzoeksorgaan werd afgesproken en die de vaststelling van de oorzaken van het ongeval kan vertragen of schaden.

Het is verboden voor de museumspoorlijnnuitbater om op zijn initiatief een onderdeel te verplaatsen dat in een ongeval betrokken is geweest, of dit veroorzaakt heeft, behoudens in geval van noodzakelijkheid bij, bijvoorbeeld, een berging en/of een verwijdering van hindernissen voor het verkeer.

TITEL 6

Slotbepalingen en inwerkingtreding

Art. 39

Deze wet is uiterlijk twaalf maanden na haar datum van inwerkingtreding van toepassing op de reeds in uitbating zijnde museumspoorlijnen.

Gegeven te Brussel, 29 september 2013

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Binnenlandse Zaken,

Joëlle MILQUET

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Melchior WATHELET

ANNEXE AU PROJET DE LOI RELATIF À LA SÉCURITÉ D'EXPLOITATION DES LIGNES FERROVIAIRES MUSÉES

Le système de gestion de sécurité

1. Exigences concernant le système de gestion de sécurité

Toutes les rubriques du système de gestion de sécurité sont documentées.

Le système décrit en particulier comment les responsabilités au sein de l'organisation de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée sont réparties.

Il indique comment l'exploitation de la ligne ferroviaire musée est contrôlée sur les niveaux différents, comment le personnel et leurs représentants sont impliqués dans l'exploitation et comment le système de gestion de sécurité est en permanence amélioré.

2. Les éléments du système de gestion de sécurité

Les éléments de base du système de gestion de sécurité sont:

a) une politique de sécurité, qui est approuvée par le responsable de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée et qui a été communiquée au personnel;

b) une énumération de toutes les fonctions de sécurité qui seront exercées;

c) une description des tâches exécutées par le personnel de sécurité et de la façon dont le personnel de sécurité est formé et suivi;

d) les plans et procédures pour le maintien et l'augmentation de la sécurité, dont notamment les dispositions pour le suivi interne périodique;

e) les documents de sécurité qui sont mis à la disposition du personnel chargé de la sécurité;

f) les équipements que l'exploitant de la ligne ferroviaire musée met à la disposition des conducteurs de train et des accompagnateurs de train, afin d'assurer la communication interne réciproque en état normal et anormal;

g) si la ligne ferroviaire musée utilise un système de signalisation et de contrôle du trafic, le règlement qui décrit l'usage, l'entretien et les procédures de ce système;

BIJLAGE BIJ HET ONTWERP VAN WET BETREFFENDE DE EXPLOITATIEVEILIGHEID VAN DE MUSEUMSPOORLIJNEN

Veiligheidsbeheersysteem

1. Eisen inzake het veiligheidsbeheersysteem

Alle onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem worden gedocumenteerd.

Het systeem beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie van de museumspoorlijnuitbater zijn verdeeld.

Het geeft aan hoe de uitbating van de museumspoorlijn op de verschillende niveaus wordt gecontroleerd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij de uitbating worden betrokken en hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd.

2. Elementen van het veiligheidsbeheersysteem

De basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn:

a) een veiligheidsbeleid, dat door de verantwoordelijke van de museumspoorlijnuitbater is goedgekeurd en aan het personeel is meegedeeld;

b) een opsomming van alle veiligheidsfuncties die zullen uitgeoefend worden;

c) een beschrijving van de door het veiligheidspersoneel uitgeoefende taken en de manier waarop het veiligheidspersoneel opgeleid en opgevolgd wordt;

d) de plannen en procedures voor de handhaving en de verhoging van de veiligheid met, meer bepaald, de voorzieningen voor de periodieke interne opvolging;

e) de veiligheidsdocumenten die ter beschikking worden gesteld van het personeel, gelast met de veiligheid;

f) de uitrustingen die de museumspoorlijnuitbater ter beschikking stelt van de treinbestuurders en de treinbegeleiders, om de onderlinge communicatie in normale en abnormale toestand te verzekeren;

g) indien de museumspoorlijn een sein- en verkeersregelsysteem gebruikt, het reglement dat het gebruik, het onderhoud en de procedures van dit systeem beschrijft;

h) les procédures qui font en sorte que les accidents et incidents soient examinés et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) les plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence et, le cas échéant, la façon dont on collabore avec les instances publiques compétentes;

j) les dispositions pour les contrôles internes périodiques par rapport au système de gestion de sécurité;

k) les dispositions pour autoriser, le cas échéant, l'utilisation occasionnelle du matériel, qui n'est pas repris dans le dossier de la demande de l'autorisation d'exploitation.

Vu pour être annexé au projet de loi relatif à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées.

PHILIPPE

PAR LE ROI:

La ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Melchior WATHELET

h) de procedures om ervoor te zorgen dat de ongevallen en incidenten onderzocht worden en dat de nodige preventieve maatregelen getroffen worden;

i) de plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen en, in voorkomend geval, de wijze waarop met de bevoegde overheidsinstanties samengewerkt wordt;

j) de voorzieningen voor periodieke interne controles met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem;

k) de voorzieningen om, in voorkomend geval, het occasioneel gebruik toe te staan van materieel, dat niet in het dossier van de aanvraag tot uitbatingsmachtiging vermeld is.

Gezien om gevoegd te worden bij het ontwerp van wet betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Binnenlandse Zaken,

Joëlle MILQUET

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Melchior WATHELET