

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2003 — 2609

[C — 2003/14151]

15 MAI 2003. — Arrêté royal relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté, a été délibéré en Conseil des Ministres. Il contient une série de mesures qui doivent être prises afin de transposer, en droit belge, la directive du Conseil de l'Union européenne 2001/16/CE du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, en mettant en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques.

Par ailleurs, la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (1) implique que les entreprises ferroviaires doivent avoir un accès accru aux réseaux ferroviaires des Etats membres, ce qui, en conséquence, nécessite l'interopérabilité des infrastructures, des équipements, du matériel roulant et des systèmes de gestion et d'exploitation, y compris les qualifications professionnelles et les conditions d'hygiène et de sécurité de travail du personnel nécessaires pour l'exploitation et la maintenance des sous-systèmes visés ainsi que pour la mise en œuvre de chaque spécification technique d'interopérabilité (STI).

L'exploitation en service commercial de trains sur le réseau ferroviaire transeuropéen nécessite, notamment, une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles du matériel roulant, mais aussi une interconnexion efficace des systèmes d'information et de communication des différents gestionnaires d'infrastructure et exploitants. De cette cohérence et de cette interconnexion dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût, et c'est sur cette cohérence et cette interconnexion que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

La Commission européenne n'a pas retenu une approche maximale de l'interopérabilité. Ainsi, la directive 2001/16/CE précitée constitue un cadre qui vise un niveau adéquat d'interopérabilité et non un système universel où tout train pourrait circuler n'importe où sur le réseau européen.

Il s'agit d'une approche progressive qui inclut l'établissement d'un ordre de priorités et d'un calendrier pour l'élaboration d'un système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

L'adoption d'une telle approche progressive répond aux besoins particuliers de l'objectif d'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, système caractérisé par un patrimoine ancien d'infrastructures et de matériels nationaux, dont l'adaptation ou le renouvellement impliquent des investissements lourds; elle tient également compte du fait qu'il convient de veiller tout particulièrement à ne pas pénaliser économiquement le rail par rapport aux autres modes de transport.

Le présent projet s'inscrit dans une architecture à deux niveaux comprenant :

— les dispositions réglementaires elles-mêmes qui transposent la directive 2001/16/CE précitée;

— les spécifications techniques d'interopérabilité (STI);

Ces dispositions et spécifications s'appliquent aux infrastructures, aux équipements fixes, aux systèmes logistiques et aux matériels roulants, ainsi qu'à leurs constituants qui jouent un rôle critique du point de vue de l'interopérabilité, étant entendu qu'elle ne vise que les projets initiés après l'entrée en vigueur du présent projet d'arrêté royal.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2003 — 2609

[C — 2003/14151]

15 MEI 2003. — Koninklijk besluit betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Ik heb de eer het ontwerp van koninklijk besluit dat in de Ministerraad is overlegd aan Zijne Majesteit ter ondertekening voor te leggen. Het bevat een reeks maatregelen die nodig zijn om de richtlijn van de Raad van de Europese Unie 2001/16/EG van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, in Belgisch recht om te zetten.

Teneinde de burgers van de Unie, de economische operatoren, alsmede de regionale en lokale autoriteiten toe te laten ten volle te genieten van de voordelen die voortvloeien uit de totstandkoming van een ruimte zonder binnengrenzen is het vereist om, o.a., de koppeling en de interoperabiliteit van de nationale spoorwegnetten te bevorderen, alsmede de toegang tot deze netten te vergemakkelijken door elke actie die nodig mag blijken om de harmonisering van de technische normen te bewerkstelligen.

Daarenboven houdt de richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de gemeenschap (1) in dat de spoorwegondernemingen een betere toegang moeten krijgen tot de netten van de lid-Staten, hetgeen derhalve de interoperabiliteit veronderstelt van de infrastructures, de installaties, het rollend materieel, en de beheers- en exploitatiesystemen, met inbegrip van de beroepsbekwaamheden, de hygiëne en de veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat nodig is voor de exploitatie en het onderhoud van de geïntegreerde subsystemen, alsmede voor de uitvoering van elke technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI).

De commerciële exploitatie van treinen op het trans-Europese spoorwegnet vereist m.n. niet enkel een samenhang tussen de karakteristieken van de infrastructuur en van het rollend materieel, maar ook een doeltreffende koppeling van de informatie- en communicatiesystemen van de onderscheiden infrastructuurbeheerders en exploitanten. Het prestatieniveau, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en de kostprijs zijn afhankelijk van voormelde afstemming en koppeling die even bepaald aan de basis liggen van de interoperabiliteit van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem.

De Europese Commissie heeft niet gekozen voor een tot het uiterste doorgedreven benadering van de interoperabiliteit. Zodoende schept voornoemde richtlijn 2001/16/EG een kader voor een adequaat niveau van interoperabiliteit en geen universeel systeem waarbinnen elke trein om het even waar op het Europese net zou kunnen rijden.

Het gaat om een aanpak die op geleidelijkheid gesteund is en op het instellen van een voorkeursorde en een kalender voor de uitwerking van een conventioneel trans-Europese spoorwegsysteem.

De aanname van een dergelijke aanpak via wegen van geleidelijkheid beantwoordt aan de bijzondere noden van de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem dat gekenmerkt wordt door een oud patrimonium van nationale infrastructures en materieel waarvan de aanpassing of de vernieuwing zware investeringen vergen; zij houdt tevens rekening met het feit dat er in het bijzonder over dient gewaakt dat het spoor niet economisch wordt bestraft ten opzichte van de andere transportmodi.

Het huidige ontwerp is opgebouwd volgens een structuur op twee niveaus, bestaande uit :

— de eigenlijke reglementaire bepalingen die de voornoemde richtlijn 2001/16/EG omzetten;

— de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI);

Deze bepalingen en specificaties zijn van toepassing op de infrastructuur, de vaste installaties, de logistieke systemen en het rollend materieel, alsmede op hun onderdelen die het meest kritiek zijn voor de interoperabiliteit, met dien verstande dat enkel de projecten beoogd worden waarvan de aanvang begint na de inwerkingtreding van dit ontwerp van koninklijk besluit.

Pour des raisons opérationnelles, le système global a été décomposé en sous-systèmes, spécifiés à l'annexe II et correspondant :

* soit à des domaines de nature structurelle :

- infrastructure;
- énergie;
- contrôle-commande et signalisation;
- exploitation et gestion du trafic;
- matériel roulant;

* soit à des domaines de nature fonctionnelle :

maintenance - applications télématiques au service des passagers et au service du fret.

Les exigences essentielles sont reprises dans des spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Ces STI déterminent les modalités permettant de satisfaire auxdites exigences essentielles. Elles fixent également les paramètres fondamentaux (gabarit, tension, etc...), et déterminent les constituants et interfaces entre les différentes parties du système ou des sous-systèmes (comme les contacts pantographe-caténaire ou roue-rail) qui jouent un rôle critique par rapport à l'interopérabilité.

Il importe, d'une part, que la mise en œuvre des dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire trans-européen conventionnel ne crée pas d'entraves injustifiées, du point de vue du rapport coût-bénéfices, au maintien de la cohérence du réseau ferroviaire existant tout en s'efforçant de préserver l'objectif de l'interopérabilité. En conséquence, il convient de permettre la non application, par l'Etat membre concerné, de certaines spécifications techniques d'interopérabilité dans des cas particuliers, et de prévoir des procédures pour assurer que ces dérogations sont justifiées.

D'autre part, les STI sont en cours d'élaboration sous mandat de la Commission européenne par des experts des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et de l'industrie réunis dans l'organisme commun représentatif (actuellement l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire « A.E.I.F. »).

Lorsqu'une STI l'imposera, tout fabricant de constituants devra demander l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de ces constituants à un organisme notifié à cet effet par les Etats membres. En effet, il y a lieu de fonder les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants sur l'utilisation des modules qui font l'objet de la décision 93/465/CEE (2).

La conformité des constituants est principalement liée à leur domaine d'utilisation qui vise à garantir l'interopérabilité du système, et pas seulement à leur libre circulation sur le marché communautaire. L'évaluation de l'aptitude à l'emploi s'applique, dans le cas des constituants les plus critiques pour la sécurité, à la disponibilité ou à l'économie du système. Par conséquent, il n'est pas nécessaire que le fabricant appose le marquage « CE » sur les constituants soumis aux dispositions de la présente directive. La déclaration de conformité du fabricant devrait suffire.

Cela ne porte pas atteinte à l'obligation qui incombe aux fabricants d'apposer, pour certains constituants, le marquage « CE » attestant leur conformité à d'autres dispositions communautaires et légales ou réglementaires les concernant.

Par ailleurs, il y a lieu de soumettre les sous-systèmes constituant le système ferroviaire trans-européen conventionnel à une procédure de vérification, cette vérification devant permettre aux autorités responsables, qui autorisent la mise en service, d'être assurées que, au stade du projet, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires, techniques et opérationnelles qui sont d'application. Elle doit également permettre aux constructeurs de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays. Il y a donc lieu d'établir un module définissant les principes et les conditions de la vérification « CE » des sous-systèmes.

Avant de mettre en service un sous-système, le maître d'œuvre du projet devra demander à un organisme notifié l'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi (procédure de vérification CE) de ce sous-système.

Une telle procédure de certification existe depuis longtemps dans d'autres secteurs industriels. Le marquage CE se rencontre de plus en plus pour les produits les plus divers.

Pour la mise en œuvre et le suivi de l'ensemble des dispositions relatives à l'interopérabilité conventionnelle, la Commission européenne est assistée par un comité composé de représentants des Etats membres. Il joue un rôle décisif dans l'adoption et la révision des STI et assure la coordination de l'activité des organismes notifiés (« comité article 21 »).

Om operationele redenen werd in bijlage II het globale systeem onderverdeeld in subsystemen die overeenkomen met :

* hetzij gebieden van structurele aard :

- infrastructuur;
- energie;
- besturing en seininrichting;
- exploitatie en beheer van het verkeer;
- rollend materieel;

* hetzij gebieden van functionele aard :

onderhoud - telecommunicatie toepassingen ten dienste van reizigers of vracht.

De essentiële eisen worden opgenomen in technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI). Deze TSI's bepalen de modaliteiten die toelaten om aan voornoemde essentiële eisen te voldoen. Zij bepalen tevens de fundamentele parameters (gabariet, spanning enz...) alsmede de samenstellende delen en de interfaces tussen de verschillende delen van het systeem of de subsystemen (zoals het raakvlak pantograaf-bovenleiding of wiel-rail) die een kritieke rol spelen m.b.t. de interoperabiliteit.

Het is van belang dat, de inwerkingstelling van de bepalingen betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem geen onverantwoorde belemmeringen schept omwille van de kosten-baten verhouding of het behoud van de samenhang van het bestaande spoorwegnet, zonder dat hierbij de doelstellingen van de interoperabiliteit verloochend worden. Derhalve is het aangewezen om de niet-toepassing, door de betrokken lid-Staat, van bepaalde technische specificaties van interoperabiliteit in bijzondere gevallen toe te laten en om procedures te voorzien teneinde te verzekeren dat deze afwijkingen gerechtvaardigd zijn.

Anderzijds worden de TSI's thans in opdracht van de Europese Commissie uitgewerkt door de representatieve gemeenschappelijke instantie, samengesteld uit deskundigen van de spoorwegondernemingen en de beheerders van de spoorweginfrastructuur en vertegenwoordigers van de industrie (met name de Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire « A.E.I.F. »).

Wanneer een TSI dit voorschrijft, moet de fabrikant van onderdelen de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van deze onderdelen aanvragen bij een door de lid-Staten daartoe aangemelde instantie. Het is m.n. nodig om de procedures van evaluatie van de conformiteit of geschiktheid voor gebruik te stutten op het gebruik van de modules die het voorwerp zijn van de beslissing 93/465/EG (2).

De conformiteit van de onderdelen is voornamelijk verbonden aan hun gebruiksdomein die de interoperabiliteit van het systeem beoogt te waarborgen, en niet enkel aan hun vrij verkeer binnen de gemeenschappelijke markt. De beoordeling van de geschiktheid voor gebruik is van toepassing voor de onderdelen die het meest kritiek zijn t.o.v. de veiligheid, de beschikbaarheid of de economie van het systeem. Het is derhalve overbodig dat de fabrikant het merkteken « EG » aanbrengt op de onderdelen die onderworpen zijn aan de bepalingen van deze richtlijn. De conformiteitsverklaring van de fabrikant moet in deze volstaan.

Dit doet geen afbreuk aan de verplichting van de fabrikant om, voor sommige onderdelen, het merkteken « EG » aan te brengen dat de conformiteit met andere gemeenschapsbepalingen van wettelijke of reglementaire aard waarborgt.

Het is daarenboven nodig om de subsystemen die het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem samenstellen, te onderwerpen aan een verificatieprocedure. Deze verificatie moet de bevoegde overheden, die de ingebruikneming toestaan, toelaten om zich ervan te verzekeren dat in elk stadium van het project, vanaf de constructie tot de ingebruikneming, het resultaat overeenstemt met de reglementaire, technische en operationele bepalingen die van toepassing zijn. Zij moet tevens een gelijke behandeling voor de constructeurs waarborgen onafhankelijk het land. Het is dus nodig om een module vast te leggen die de principes bepaalt, alsmede de voorwaarden van de « EG » verificatie van de subsystemen.

Een subsysteem kan alleen in gebruik worden genomen nadat de opdrachtgever van het ontwerp aan een aangemelde instantie gevraagd heeft, de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik van dit subsysteem te beoordelen (EG-keuringsprocedure).

Een dergelijke certificatieprocedure bestaat reeds lang in andere industriële sectoren. De EG-kwaliteitslabel komt meer en meer op de meest diverse producten voor.

Voor de toepassing en de opvolging van het geheel van de bepalingen inzake conventionele interoperabiliteit wordt de Europese Commissie bijgestaan door een comité samengesteld uit vertegenwoordigers van de lid-Staten. Dit comité speelt een beslissende rol bij de invoering en de herziening van de TSI's en verzekert de coördinatie van de werkzaamheden van de aangemelde instanties (« comité artikel 21 »).

L'obligation qu'a la Belgique de prendre les mesures nécessaires pour transposer les dispositions de la directive précitée dans le droit national peut s'effectuer à l'intermédiaire d'un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, conformément aux dispositions de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

Les mesures de transposition en droit national, telles qu'elles sont proposées dans le présent projet d'arrêté, sont regroupées en dix chapitres et huit annexes, et reproduisent fidèlement les dispositions de la directive.

CHAPITRE I. — Définitions

Le chapitre premier contient essentiellement les définitions reprises de la directive 2001/16/CE précitée. Elles reprennent les notions introduites par cette directive et nécessaires à une compréhension correcte des dispositions figurant dans les neuf chapitres suivants et dans les annexes.

Une attention particulière doit être accordée aux notions de réaménagement et de renouvellement d'un sous-système.

Le réaménagement d'un sous-système s'entend à l'égard de travaux importants de modification de celui-ci ou d'une partie de celui-ci. Ces travaux importants ont habituellement pour conséquence de modifier les performances du sous-système ou de la partie de sous-système concernée.

Le renouvellement concerne des travaux importants de substitution qui n'en modifient pas les performances, c'est-à-dire des travaux de maintenance ou de remplacement de composants par des pièces de fonctions et performances identiques. Ces travaux importants n'ont habituellement pas pour conséquence de modifier les performances du sous-système ou de la partie de sous-système concernée.

CHAPITRE II. — Champ d'application

Comme le précise l'article 2, l'interopérabilité visée dans le présent projet se limite au réseau conventionnel défini dans le schéma directeur transeuropéen défini à l'annexe I.

CHAPITRE III. — Exigences essentielles et spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

L'article 3 stipule qu'il y a lieu de satisfaire à un ensemble de conditions pour réaliser l'interopérabilité du réseau conventionnel aux différents stades de sa conception, de sa construction, de sa mise en service progressive et de son exploitation.

Il s'agit d'exigences essentielles qui concernent la sécurité, la fiabilité, la santé des personnes, la protection de l'environnement, la protection des consommateurs, la compatibilité technique et opérationnelle. Ces exigences sont définies en termes généraux à l'annexe III.

Les articles 4 et 5 traitent de la notion de « Spécifications techniques d'Interopérabilité » (STI); celles-ci, dans le but de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, précisent les exigences essentielles, déterminent les paramètres fondamentaux de chaque sous-système et identifient, notamment, les constituants qui ont un rôle critique du point de vue de l'interopérabilité (par exemple les dimensions des pantographes en relation avec celles des caténaires).

CHAPITRE IV. — Drogations dans l'application des STI

L'article 6 met en place un système qui permet au ministre ou à son délégué de prévoir certaines drogations par rapport aux STI, notamment dans le cas d'un projet de ligne nouvelle ou de réaménagement de ligne existante lorsque celles-ci se trouvent à un stade de développement trop avancé, lorsque l'application des STI est incompatible techniquement avec la ligne existante ou pour des raisons de viabilité économique. Ces drogations sont prises sur proposition motivée du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et, en ce qui concerne plus particulièrement le matériel roulant visé à l'article 6 point 6, par l'entreprise ferroviaire concernée.

Il en va de même en cas d'accident ou de catastrophe naturelle lorsque le rétablissement du fonctionnement normal du réseau ne souffre pas de délai. Dans ce cas, la notification de dérogation est envoyée par les moyens les plus diligents sans préjudice des mesures de sécurité et conservatoires mises en œuvres.

Overeenkomstig de bepalingen van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg en de waterweg, kan België door een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit de verplichting nakomen om de nodige maatregelen te nemen tot omzetting in nationaal recht van de bepalingen van de voornoemde richtlijn.

In dit ontwerpbesluit worden de maatregelen voor deze omzetting in het nationale recht voorgesteld. Ze zijn in tien hoofdstukken en acht bijlagen gegroepeerd en geven nauwgezet de bepalingen van de richtlijn weer.

HOOFDSTUK I. — Definities

Het eerste hoofdstuk bevat hoofdzakelijk de definities overgenomen van de voornoemde richtlijn 2001/16/EG. Zij hernemen de door deze richtlijn ingevoerde begrippen die nodig zijn voor een goed verstaan van de bepalingen van de negen volgende hoofdstukken en van de bijlagen.

Een bijzondere aandacht moet worden geschonken aan de begrippen herinrichting en vernieuwing van een subsysteem.

Met de herinrichting van een subsysteem verstaat men belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel van een subsysteem wordt gewijzigd. Deze belangrijke werken hebben meestal voor gevolg dat de prestaties van het subsysteem of van het deel van het betrokken subsysteem veranderingen ondergaan.

De vernieuwing heeft betrekking op belangrijke werkzaamheden van vervanging die geen weerslag hebben op de prestaties, d.w.z. werken tot instandhouding of vervanging van onderdelen waarbij componenten met identieke functies en prestaties worden gebruikt. Deze belangrijke werken hebben meestal niet voor gevolg dat de prestaties van het subsysteem of het deel van het betrokken subsysteem wijzigingen ondergaan.

HOOFDSTUK II. — Toepassingsgebied

Zoals bepaald in artikel 2, is de interoperabiliteit, beoogd in dit besluit, beperkt tot het conventionele net dat bepaald wordt in het trans-Europese richtplan, omschreven in bijlage I.

HOOFDSTUK III. — Technische specificaties inzake interopérabilité (TSI)

Artikel 3 bepaalt dat een geheel van voorwaarden moeten vervuld worden om de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese net te bewerkstelligen in de verschillende stadia van het ontwerp, de bouw, de geleidelijke ingebruikname en de uitbating ervan.

Het betreft essentiële eisen die betrekking hebben op de veiligheid, de betrouwbaarheid, de gezondheid van personen, de bescherming van het milieu, de bescherming van de verbruikers, de technische en operationele compatibiliteit. Deze eisen worden gedefinieerd in algemene termen in bijlage III.

De artikelen 4 en 5 behandelen de « Technische Specificaties inzake Interopérabilité » (TSI); deze omschrijven met het oog op de interoperabiliteit de essentiële eisen, bepalen de fundamentele parameters van elk subsysteem en identificeren meer bepaald de onderdelen die een kritieke rol vervullen vanuit het oogpunt van de interoperabiliteit (bij voorbeeld de afmetingen van de pantografen in relatie tot de kenmerken van de bovenleidingen).

HOOFDSTUK IV. — Afwijkingen in de toepassing van de TSI's

Artikel 6 voorziet in een systeem waarbij de minister of zijn gemachtigde mag afwijken van de TSI's, hetzij in geval van een project van nieuwe lijn of herinrichting van een bestaande lijn wanneer dit zich in een te ver gevorderd stadium van ontwikkeling bevindt, hetzij wanneer de toepassing van de TSI's technisch onvereenigbaar is met de bestaande lijn of voor redenen van economische levensvatbaarheid. Deze afwijkingen worden toegestaan op basis van een gemotiveerd voorstel van de beheerder van de infrastructuur en van de betrokken spoorwegonderneming voor wat betreft meer bepaald het rollend materieel bedoeld in artikel 6, punt 6.

Hetzelfde doet zich voor bij ongeval of natuurramp wanneer het herstel van de normale werking van het net geen uitstel dult. In dit geval wordt de notificatie van de afwijking zo snel als mogelijk overgemaakt, zonder hierbij afbreuk te doen aan de te nemen maatregelen van veiligheids- of bezwarende aard.

CHAPITRE V. — *Constituants d'interopérabilité*

Les articles 7 à 15 et l'annexe IV rassemblent les dispositions qui doivent être respectées pour l'utilisation des constituants qui ont un rôle critique du point de vue de l'interopérabilité. Ils prévoient notamment le respect d'exigences essentielles et de spécifications européennes, parmi lesquelles des normes européennes.

Une procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi, l'utilisation d'une déclaration CE de conformité et d'une clause de sauvegarde sont également imposées.

Les articles 16 à 18 prévoient les mesures à prendre, par le ministre ou son délégué, dans le cas d'un constituant déclaré conforme, mais qui laisse apparaître certains risques de non-satisfaction aux exigences essentielles, ou qui est simplement non conforme à ces exigences.

Ces mesures concernent notamment l'interdiction d'emploi ou le retrait du marché ainsi que la mise en conformité dans les hypothèses prévues aux articles 17 et 18.

CHAPITRE VI. — *Mise en service des sous-systèmes*

Les articles 19 à 25 ainsi que les annexes V et VI traitent des dispositions relatives à la procédure de vérification CE et à la déclaration CE de vérification des sous-systèmes par rapport aux exigences essentielles et aux STI ainsi qu'à l'autorisation de mise en service.

Pour pouvoir être mis en service, les sous-systèmes doivent être accompagnés de la déclaration « CE » de vérification. De plus, le dossier technique doit également être joint.

En cas de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système (lignes existantes, cabines de signalisation, matériel roulant...), si le ministre ou son délégué le décide en fonction de l'importance des travaux, une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire. Elle est obligatoire chaque fois que le niveau de sécurité peut être affecté par les travaux envisagés.

La nouvelle autorisation de mise en service est délivrée par le ministre ou son délégué à l'appui du dossier technique introduit par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou par l'entreprise ferroviaire concernée auprès de l'organisme notifié et ce conformément à la procédure visée à l'article 22 du présent arrêté.

L'article 22, en particulier, précise le rôle des organismes notifiés.

Les articles 24 et 25 ne demandent pas d'autre commentaire.

CHAPITRE VII. — *Organismes notifiés*

Les articles 26 à 29 et l'annexe VII précisent les dispositions qui s'appliquent aux organismes notifiés et à leur agrément.

Pour pouvoir être notifiés, les organismes doivent satisfaire aux critères de l'annexe VII et avoir été, au préalable, accrédités conformément à la loi du 20 juillet 1990 concernant l'accréditation des organismes de certification et de contrôle ainsi que des laboratoires d'essai.

L'article 29 prévoit une période transitoire au cours de laquelle le ministre ou son délégué peut agréer des organismes qui ne disposent pas encore de l'accréditation prévue par la loi du 20 juillet 1990 précitée. Il va de soi que ces organismes doivent néanmoins satisfaire aux critères de l'annexe VII pour pouvoir être notifiés.

Les modalités et conditions de demande d'agrément seront précisées dans un arrêté ministériel.

L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la fabrication, la conception, la construction, la commercialisation, l'exploitation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou du sous-système.

Les décisions des organismes notifiés sont soumises à reconnaissance mutuelle et, en conséquence, valables sur tout le territoire de l'Union européenne.

HOOFDSTUK V. — *Interoperabele onderdelen*

De artikelen 7 en 15 en de bijlage IV omvatten alle bepalingen die nageleefd moeten worden bij het gebruik van de onderdelen die het meest kritiek zijn vanuit het oogpunt van de interoperabiliteit. Zij leggen o.m. de naleving op van essentiële eisen en Europese specificaties, waaronder de Europese normen.

Een beoordeling van de conformiteit of van de geschiktheid voor gebruik alsmede de voorlegging van een EG-verklaring van conformiteit en een vrijwaringclausule worden eveneens opgelegd.

De artikelen 16 tot 18 bepalen de maatregelen die de minister of zijn gemachtigde dient te nemen wanneer een conform verklaard onderdeel toch de naleving van de essentiële eisen in het gedrang brengt of gewoon niet aan deze eisen voldoet.

Deze maatregelen omvatten meer bepaald het verbod tot gebruik of het uit de markt nemen van het betrokken onderdeel, evenals het in overeenstemming brengen met de conformiteiteisen, voorzien in artikelen 17 en 18.

HOOFDSTUK VI. — *Ingebruikneming van de subsystemen*

De artikelen 19 tot 26 en de bijlagen V en VI leggen de regels vast voor de EG-keuringprocedure en de EG-keuringverklaring t.o.v. de essentiële eisen en de TSI's, alsmede voor de toelating tot ingebruikneming.

Om te mogen in gebruik genomen worden moeten de subsystemen voorzien zijn van de EG-keuringverklaring. Het technisch dossier moet er bovendien bijgevoegd worden.

In geval van vernieuwing of herinrichting van een subsysteem (bestaande lijnen, seinhuizen, rollend materieel...) kan, indien de minister of zijn gemachtigde zulks beslist in functie van de omvang van de werkzaamheden, een nieuwe toestemming voor ingebruikneming nodig zijn. Zij is vereist telkens wanneer de veiligheid door de vooropgestelde werken in het gedrang kan worden gebracht.

De nieuwe toelating tot ingebruikneming wordt afgeleverd door de minister of zijn gemachtigde op grond van het technisch dossier dat ingeleid werd bij de aangemelde instantie door de beheerder van de spoorweginfrastructuur of door de betrokken spoorwegonderneming en dit overeenkomstig de procedure beschreven in artikel 22 van dit besluit.

Artikel 22 beschrijft inzonderheid de rol van de aangemelde instanties.

De artikelen 24 en 25 behoeven geen verdere uitleg.

HOOFDSTUK VII. — *Aangemelde instanties*

De artikelen 26 tot 29, alsmede bijlage VII bepalen de regels die van toepassing zijn op de aangemelde instanties en op hun erkenning.

Om aangemeld te kunnen worden, dienen de instanties te voldoen aan de erkenningcriteria, beschreven in bijlage VII en dienen zij vooraf geaccrediteerd te zijn overeenkomstig de wet van 20 juli 1990 betreffende de accreditatie van certificatie- en keuringsinstellingen, alsmede van beproevingslaboratoria.

Artikel 29 voorziet in een overgangperiode gedurende dewelke de minister of zijn gemachtigde instanties kan erkennen die nog niet beschikken over de accreditatie voorzien door voormelde wet van 20 juli 1990. Vanzelfsprekend dienen deze instanties toch te voldoen aan de erkenningcriteria van bijlage VII.

Een ministerieel besluit zal de regels voor het indienen van de erkenningaanvraag vastleggen.

De instantie, haar directeur en het personeel dat instaat voor de keuringen mogen noch rechtstreeks noch onrechtstreeks tussenkomen in de fabricatie, het ontwerpen, de bouw, de commercialisering, de uitbating of het onderhoud van interoperabele onderdelen of subsystemen.

De beslissingen van de aangemelde instanties worden wederzijds erkend en zijn bijgevolg geldig op het hele grondgebied van de Europese Unie.

CHAPITRE VIII. — *Registres de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant*

Ces registres décrivent, pour chaque sous-système ou partie de sous-système, ses caractéristiques principales en comparaison avec les caractéristiques prescrites par les STI qui leur sont applicables.

CHAPITRE IX. — *Recherche et constatation des infractions*

Ce chapitre permet la mise en place d'un système de contrôle et d'inspection en matière d'interopérabilité, en application des articles 2 et 3 de la loi du 18 février 1969 précitée.

CHAPITRE X. — *Dispositions finales*

Ce chapitre n'appelle pas de commentaire particulier.

Il a été tenu compte des remarques du Conseil d'Etat à l'exception :

— de son observation générale demandant de reprendre en outre des lignes du réseau transeuropéen de transport, les modules définis dans la décision 93/465/CEE, ceux-ci constituant des procédures techniques relevant de l'application directe de cette décision;

— de la proposition de suppression de l'article 11, § 2, qui paraît nécessaire en raison du fait que l'Etat membre est directement concerné par la rédaction et l'approbation des STI.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,

de Votre Majesté,
la très respectueuse
et très fidèle servante,

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports,
Mme L. ONKELINX

(1) Transposée en droit belge par l'arrêté royal du 5 février 1997 exécutant la directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires.

(2) Décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'opposition et d'utilisation du marquage « CE » de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique (JO L220 du 30.8.1993, p. 23)

AVIS 35.297/4 DE LA SECTION
DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par la Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports, le 9 avril 2003, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal "relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel", a donné le 14 avril 2003 l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention du Gouvernement sur le fait que l'absence du contrôle qu'il appartient au Parlement d'exercer en vertu de la Constitution, a pour conséquence que le Gouvernement ne dispose pas de la plénitude de ses compétences. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien des compétences ainsi limitées, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

Suivant l'article 84, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

HOOFDSTUK VIII. — *Registers van de infrastructuur en van beheer van het rollend materieel*

Deze registers beschrijven, voor elk subsysteem of deel van een subsysteem, de voornaamste karakteristieken, in vergelijking met de door de toepasselijke TSI's voorgeschreven karakteristieken.

HOOFDSTUK IX. — *Opsporing en vaststelling van de overtredingen*

Dit hoofdstuk maakt het mogelijk controle en toezicht te organiseren met betrekking tot de interoperabiliteit, overeenkomstig de artikelen 2 en 3 van voorgenoemde wet van 18 februari 1969.

HOOFDSTUK X. — *Slotbepaling*

Dit hoofdstuk behoeft geen bijzonder commentaar.

Er werd rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State, afgezien van :

— de algemene opmerking om naast de spoorlijnen van het transeuropese spoorwegnet, ook de modules gedefinieerd in de beslissing 93/465/EEG te omschrijven. Deze modules hebben immers betrekking op technische procedures die rechtstreeks verband houden met de toepassing van genoemde beslissing;

— het voorstel van artikel 11, § 2, te schrappen gezien dit nodig wordt geacht omdat de lid-Staat rechtstreeks betrokken is bij de opmaak en de goedkeuring van de TSI's.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,

van Uw Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. L. ONKELINX

(1) Omgezet in Belgisch recht bij koninklijk besluit van 5 februari 1997 houdende uitvoering van de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen (91/440/EEG) van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de gemeenschap.

(2) Beslissing 93/465/EEG van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming (PB L220 van 30.8.1993, blz. 23)

ADVIES 35.297/4 VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 9 april 2003 door de Vice Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer verzocht haar, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem", heeft op 14 april 2003 het volgende advies gegeven :

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht van de regering op het feit dat de ontstentenis van de controle die de Kamer van volksvertegenwoordigers krachtens de Grondwet moet kunnen uitoefenen, tot gevolg heeft dat de Regering niet over de volheid van haar bevoegdheid beschikt. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de Regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

Overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante :

« (...), considérant que le délai de transposition de ladite directive (directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil, du 19 mars 2001, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et rectificatif) échoit le 20 avril 2003, il est nécessaire de respecter ce délai accordé aux Etats membres, afin d'éviter que tout retard ait pour conséquence l'ouverture, par la Commission européenne, d'une procédure à l'encontre de la Belgique pour non-transposition de la directive précitée et afin que la responsabilité de l'Etat ne puisse être mise en cause pour manquement aux obligations lui incombant. »

Le Conseil d'Etat, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

Le projet ainsi examiné appelle les observations ci-après.

Fondement légal

Observation générale

L'annexe 1, paragraphe 1, du projet, fait référence aux "lignes du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (...), ou reprises dans toute mise à jour de cette décision résultant de la révision prévue en son article 21". De même, le point 2, dernier alinéa, de l'annexe 4, du projet fait référence aux "modules définis dans la décision 93/465/CEE".

Il conviendrait de reproduire ces "lignes" et "modules" en annexe au projet d'arrêté.

Observations particulières

Article 1^{er}

Dans la définition de l'"interopérabilité", il y a lieu, comme dans la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, de préciser, dans la version française, qu'il s'agit de la circulation des trains.

Article 3

Il y a lieu de transposer l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2001/16/CE précitée.

Article 10

Il y a lieu de transposer l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2001/16/CE, précitée, qui dispose que "les Etats membres publient les références des normes nationales transposant les normes européennes".

Article 11

Le Conseil d'Etat se demande si le paragraphe 2 ne s'adresse pas à ceux qui établissent les STI, de sorte qu'il n'a pas à figurer dans le projet d'arrêté.

La chambre était composée de :

Mme M.-L. Willot-Thomas, président de chambre;

MM. P. Vandernoot et J. Jaumotte, conseillers d'Etat;

Mme C. Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par M. A. Lefebvre, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée par M. Y. Chauffoureaux, référendaire adjoint.

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

Le greffier,

C. Gigot.

Le président,

M.-L. Willot-Thomas.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag aldus

« (...), considérant que le délai de transposition de ladite directive (directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil, du 19 mars 2001, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et rectificatif échoit le 20 avril 2003, il est nécessaire de respecter ce délai accordé aux Etats membres, afin d'éviter que tout retard ait pour conséquence l'ouverture, par la Commission européenne, d'une procédure à l'encontre de la Belgique pour non-transposition de la directive précitée et afin que la responsabilité de l'Etat ne puisse être mise en cause pour manquement aux obligations lui incombant. »

De Raad van State, afdeling wetgeving, beperkt zich overeenkomstig artikel 84, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State tot het onderzoek van de rechtsgrond, van de bevoegdheid van de steller van de handeling, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

Het aldus onderzochte ontwerp geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Rechtsgrond

Algemene opmerking

In punt 1 van bijlage 1 van het ontwerp wordt verwezen naar "de spoorlijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn bepaald in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (...), of die achteraf zijn opgenomen in een bijwerking van die beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren, overeenkomstig artikel 21". Zo ook wordt in bijlage 4, punt 2, laatste alinea, van het ontwerp verwezen naar "de in Beslissing 93/465/EEG opgenomen modules".

Die "lijnen" en "modules" moeten worden opgenomen in een bijlage bij het ontwerpbesluit.

Bijzondere opmerkingen

Artikel 1

In de Franse versie van de definitie van het begrip "interopereerbaarheid" moet net als in de richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem worden gepreciseerd dat het gaat om het treinverkeer.

Artikel 3

Artikel 4, lid 2, van de voormelde richtlijn 2001/16/EG moet worden omgezet.

Artikel 10

Artikel 10, lid 4, van de genoemde richtlijn 2001/16/EG, moet worden omgezet. Dat lid luidt als volgt : "De lid-Staten publiceren de referenties van de nationale normen waarmee de Europese normen zijn omgezet".

Artikel 11

De Raad van State vraagt zich af of paragraaf 2 niet bedoeld is voor degenen die de TSI vaststellen, zodat die paragraaf niet thuishoort in het ontwerpbesluit.

De kamer was samengesteld uit :

Mevr. M.-L. Willot-Thomas, kamervoorzitter;

De heren P. Vandernoot en J. Jaumotte, staatsraden;

Mevr. C. Gigot, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. Lefebvre, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door de heer Y. Chauffoureaux, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. Jaumotte.

De griffier,

C. Gigot.

De voorzitter,

M.-L. Willot-Thomas.

15 MAI 2003. — Arrêté royal relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté économique européenne approuvé par la loi du 2 décembre 1957, notamment l'article 75;

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, notamment l'article 1^{er}, modifié par les lois des 21 juin 1985 et 28 juillet 1987, et l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er};

Vu l'association des Gouvernements de Région à l'élaboration du présent arrêté;

Considérant que le présent arrêté transpose en droit belge la directive du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

Considérant que l'avis de la Commission européenne a été sollicité le 25 juillet 2002;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 13 février 2003;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 27 mars 2003;

Vu l'urgence motivée par la nécessité de respecter le délai de transposition accordé aux Etats membres ou tout au moins, pour maintenir son dépassement dans de strictes limites, afin d'éviter que tout retard ait pour conséquence l'ouverture par la Commission européenne, d'une procédure à l'encontre de la Belgique pour non-transposition de la directive 2001/16/CE précitée et que la responsabilité de l'Etat ne puisse être mise en cause pour manquement aux obligations lui incombant;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 35.297/4, donné le 14 avril 2003, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Définitions*

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

- « ministre » : le ministre compétent pour le Transport ferroviaire;
- « administration » : l'administration qui est compétente pour le transport ferroviaire;
- « délégué du ministre » : le directeur général de l'administration qui est compétente pour le transport ferroviaire;
- « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » : la division de la Société nationale des Chemins de fer belges, désignée par l'organe statutairement compétent, chargée de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, suivant une comptabilité séparée, conformément à l'article 161bis de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques et économiques, inséré par l'article 6 de la loi du 22 mars 2002 portant modification de cette loi;

— « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par ces entreprises;

— « système ferroviaire transeuropéen conventionnel » : l'ensemble, décrit à l'annexe I du présent arrêté, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, en ce compris, la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et la maintenance des éléments de ce système qui seront mis en service après la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à l'exploitation de ce système;

— « interopérabilité » : l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen conventionnel à permettre la circulation sûre et sans rupture de charge des trains en accomplissant les performances requises pour ces

15 MEI 2003. — Koninklijk besluit betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Verdrag van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese economische Gemeenschap goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957, inzonderheid op artikel 75;

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg en de waterweg, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985 en 28 juli 1987, en artikel 3, § 1, 1e lid;

Gelet op het feit dat de Gewestregeringen bij het uitwerken van dit besluit betrokken werden;

Overwegende dat het huidig besluit de richtlijn van het Europese Parlement en van de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem omzet naar Belgisch recht;

Overwegende dat het advies van de Europese Commissie werd gevraagd op 25 juli 2002;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën van 13 februari 2003;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting van 27 maart 2003;

Gelet op de hoogdringendheid, gerechtvaardigd door de noodzaak om de aan de lid-Staten toegekende omzettingstermijn te eerbiedigen of om op zijn minst de overschrijding ervan binnen de perken te houden, ten einde te vermijden dat de vertraging tot gevolg zou hebben dat de Europese Commissie een procedure tot ingebrekestelling tegen de Belgische Staat zou inzetten wegens niet omzetting van de genoemde 2001/16/EG-richtlijn en dat de verantwoordelijkheid van de Staat in het geding zou komen voor het niet nakomen van zijn verplichtingen;

Gelet op het advies van de Raad van State, nr. 35.297/4, gegeven op 14 april 2003, bij toepassing van artikel 84, alinea 1, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister belast met Mobiliteit en Vervoer en op het advies van Onze in raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — *Definities*

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

- « minister » : de minister die voor het Spoorwegvervoer bevoegd is;
- « bestuur » : het bestuur dat voor het spoorwegvervoer bevoegd is;
- « de gemachtigde van de minister » : de directeur-generaal van het bestuur dat voor het spoorwegvervoer bevoegd is;
- « beheerder van de spoorweginfrastructuur » : de afdeling van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, aangesteld door het orgaan dat volgens de statuten hiertoe bevoegd is, belast met het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur en die een aparte boekhouding voert overeenkomstig artikel 161bis van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, ingevoegd bij artikel 6 van de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van deze wet;

— « spoorwegonderneming » : iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het leveren van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd;

— « conventioneel trans-Europees spoorwegsysteem » : het in bijlage I van dit besluit beschreven geheel dat wordt gevormd door de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de voor het conventionele en gecombineerde spoorwegvervoer aangelegde of ingerichte lijnen en vaste installaties, alsmede door het rollend materieel dat is ontworpen om op deze infrastructuur te rijden, met inbegrip van het ontwerp, de bouw, de indienststelling, de herinrichting, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de elementen van het systeem die in gebruik zullen worden genomen na het in voege treden van dit besluit, alsmede de beroepsbekwaamheden en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bijdraagt tot de exploitatie van dit systeem;

— « interoperabiliteit » : de geschiktheid van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde

lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

— « sous-système » : le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen conventionnel comme indiqué à l'annexe II du présent arrêté. Ces sous-systèmes pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

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

— « exigences essentielles » : l'ensemble des conditions visées à l'annexe III du présent arrêté auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire transeuropéen conventionnel, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces;

— « spécification européenne » : une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne tels que définis à l'article 67 de l'arrêté royal du 10 janvier 1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications;

— « spécifications techniques d'interopérabilité », ci-après dénommées « STI » : les spécifications, dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

— « organismes notifiés » : les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification « CE » des sous-systèmes;

— « organisme commun représentatif » : l'organisme visé à l'article 2 de la directive 2001/16/CE précitée;

— « paramètre fondamental » : toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle critique sur le plan de l'interopérabilité et qui doit faire l'objet d'une décision selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2 de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, avant l'élaboration des projets de STI par l'organisme commun représentatif;

— « cas spécifique » : toute partie du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence vis-à-vis du système existant. Ceci peut comprendre le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, le matériel roulant destiné à un usage strictement local, régional ou historique et le matériel roulant en provenance ou à destination de pays tiers sous réserve que ce matériel ne franchisse pas la frontière entre deux Etats membres;

— « réaménagement » : travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système pouvant nécessiter une nouvelle autorisation de mise en service;

— « renouvellement » : travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système pouvant nécessiter une nouvelle autorisation de mise en service;

— « système ferroviaire existant » : l'ensemble, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau ferroviaire existant, et les matériels roulants de toutes catégories et origines qui parcourent ces infrastructures;

— « registre de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant » : registre présentant, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné, les caractéristiques principales (par exemple, les paramètres fondamentaux) et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites par les STI applicables; les informations à faire figurer dans lesdits registres sont précisées dans chaque STI.

CHAPITRE II. — *Champ d'application*

Art. 2. Le présent arrêté s'applique au système ferroviaire transeuropéen conventionnel et transpose la directive 2001/16/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

prestaties worden geleverd. Deze geschiktheid berust op het geheel van reglementaire, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om aan de essentiële eisen te voldoen;

— « subsysteem » : het resultaat van de onderverdeling van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, zoals in bijlage II van dit besluit aangegeven. Deze subsystemen waarvan essentiële eisen moeten worden gedefinieerd, zijn van structurele of functionele aard;

— « interoperabel onderdeel » : een basiscomponent, een groep componenten, een deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, die deel uitmaken of bestemd zijn om deel uit te maken van een subsysteem en waarvan de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip onderdeel dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur;

— « essentiële eisen » : het geheel van de in bijlage III van dit besluit omschreven voorwaarden waaraan het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabele onderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

— « Europese specificatie » : een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 67 van het koninklijk besluit van 10 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren van water, energie, vervoer en telecommunicatie;

— « technische specificatie inzake interoperabiliteit », hierna genoemd « TSI » : de specificaties waarvan elk subsysteem of deel van een subsysteem het voorwerp uitmaakt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem te verzekeren;

— « aangemelde instanties » : de instanties die belast zijn met de beoordeling van de conformiteit met of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabele onderdelen of met het onderzoek ten behoeve van EG-keuringsprocedure van de subsystemen;

— « representatieve gemeenschappelijke instantie » : de instantie bedoeld in artikel 2 van de voornoemde richtlijn 2001/16/EG;

— « fundamentele parameter » : elke reglementaire, technische of operationele voorwaarde die kritiek is voor de interoperabiliteit en die het voorwerp moet uitmaken van een beslissing overeenkomstig de procedure voorzien in artikel 21, lid 2 van de richtlijn 2001/16/EG van het Europees parlement en van de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem alvorens de representatieve gemeenschappelijke instantie de ontwerp TSI's uitwerkt;

— « specifiek geval » : elk deel van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang met het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Dit omvat o.m. het ruimtprofiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede het rollend materieel dat bestemd is voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en het rollend materieel met een plaats van herkomst of bestemming in derde landen mits dit materieel geen grens tussen twee lid-Staten overschrijdt;

— « herinrichting » : belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt aangepast en waarvoor een nieuwe vergunning tot ingebruikneming vereist kan zijn;

— « vernieuwing » : belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt vervangen en waarvoor een nieuwe vergunning tot ingebruikneming vereist kan zijn;

— « bestaand spoorwegsysteem » : het geheel van de spoorweginfrastructuur van het bestaande spoorwegsysteem, bestaande uit de lijnen en de vaste installaties en uit het rollend materieel, ongeacht zijn categorie of herkomst, dat op deze infrastructuur rijdt;

— « register van de spoorweginfrastructuur en van het rollend materieel » : register dat voor elk betrokken subsysteem of deel van een subsysteem, de voornaamste karakteristieken (bijvoorbeeld, de fundamentele parameters) vermeldt, alsmede hun overeenstemming met de karakteristieken, voorgeschreven door de toepasselijke TSI's; de informatie die in voornoemde registers dient opgenomen wordt in elke TSI's opgegeven.

HOOFDSTUK II. — *Toepassingsgebied*

Art. 2. Dit besluit is van toepassing op het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en strekt tot omzetting van de richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem.

CHAPITRE III. — *Exigences essentielles et spécifications techniques d'interopérabilité (STI)*

Art. 3. §. 1. Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel, les sous-systèmes qui le composent et leurs constituants d'interopérabilité y compris les interfaces, satisfont aux exigences essentielles qui les concernent.

§. 2. Les spécifications techniques supplémentaires, visées à l'article 18, paragraphe 4, de la directive 93/38/CEE, et qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes en usage dans la Communauté, ne doivent pas être contraires aux exigences essentielles.

Art. 4. Chaque sous-système fait l'objet d'une ou de plusieurs STI.

La conformité à ces STI est maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

Art. 5. Les STI sont élaborées conformément à l'article 5, paragraphe 3, 4 et 5 et à l'article 6 de la directive 2001/16/CE précitée.

CHAPITRE IV. — *Dérogations dans l'application des STI*

Art. 6. §.1. Sur proposition motivée du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire concernée, le ministre ou son délégué peut décider de ne pas rendre applicables certaines STI, y compris celles relatives au matériel roulant, dans les cas suivants :

1° pour un projet de ligne nouvelle ou de réaménagement de ligne existante ou pour tout élément du système ferroviaire transeuropéen conventionnel tel qu'il est défini à l'annexe I du présent arrêté se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;

2° pour un projet de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante, lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux de la ligne existante;

3° pour un projet de ligne nouvelle ou pour un projet de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante lorsque le réseau ferroviaire constitue une enclave par rapport au réseau ferroviaire d'un autre Etat membre de l'Union européenne;

4° pour tout projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'une ligne existante, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire;

5° lorsque, à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes;

6° pour du matériel roulant en provenance ou à destination d'un pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de la Communauté.

§. 2. Conformément à l'article 7 de la directive 2001/16/CE précitée, le ministre ou son délégué notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission européenne et lui communique un dossier présentant les STI ou les parties de STI qu'il souhaite ne pas voir appliquées, ainsi que les spécifications correspondantes qu'il souhaite appliquer.

CHAPITRE V. — *Constituants d'interopérabilité*

Art. 7. Les constituants d'interopérabilité ne peuvent être mis sur le marché que s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel en satisfaisant aux exigences essentielles.

Ils doivent être utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et être installés et entretenus convenablement.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.

Art. 8. Sans préjudice des dispositions de l'article 15 de l'arrêté royal du 5 février 1997 exécutant la directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, le ministre ou son délégué ne peut pas interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité pour leur utilisation sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel lorsqu'ils satisfont aux dispositions du présent arrêté. En particulier, il ne peut pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à

HOOFDSTUK III. — *Essentielle eisen en technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's)*

Art. 3. §. 1. Het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, de subsystemen die het samenstellen en hun interoperabele onderdelen, inclusief de interfaces, voldoen aan de essentiële eisen die erop van toepassing zijn.

§. 2. De in artikel 18, lid 4, van richtlijn 93/38/EEG bedoelde aanvullende technische specificaties die noodzakelijk zijn ter aanvulling van de Europese specificaties of de andere normen die in gebruik zijn in de Gemeenschap, mogen niet in strijd zijn met de essentiële eisen.

Art. 4. Elk subsysteem maakt het voorwerp uit van één of meerdere TSI's.

De conformiteit met deze TSI's blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd.

Art. 5. De TSI's worden uitgewerkt overeenkomstig het artikel 5, lid 3, 4 en 5 en artikel 6 van de voornoemde richtlijn 2001/16/EG.

HOOFDSTUK IV. — *Afwijkingen in de toepassing van de TSI's*

Art. 6. §.1. Op een met reden omkleed voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur of van de betrokken spoorwegonderneming kan de minister of zijn gemachtigde in de volgende gevallen beslissen bepaalde TSI's, ook met betrekking tot het rollend materieel, niet in toepassing te stellen :

1° voor een project van nieuwe lijn of van herinrichting van een bestaande lijn of voor elk onderdeel van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem zoals beschreven in bijlage I van dit besluit dat zich in een gevorderd stadium van ontwikkeling bevindt of waarvoor een contract in uitvoering is op het moment van bekendmaking van deze TSI's;

2° voor een project van vernieuwing of van herinrichting van een bestaande lijn, wanneer het ruimteprofiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, of de elektrische spanning voorzien door deze TSI's niet verenigbaar zijn met die van de bestaande lijn;

3° voor een project van nieuwe lijn of een project van vernieuwing of herinrichting van een bestaande lijn, wanneer het spoorwagetrack afgesneden is van het spoorwagetrack van een andere lid-Staat van de Europese Unie;

4° voor elk project betreffende de vernieuwing, de uitbreiding of de herinrichting van een bestaande lijn, wanneer de toepassing van deze TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de samenhang van het spoorwegsysteem in het gedrang brengt;

5° wanneer het, na een ongeluk of een natuurramp omwille van de noodzakelijke snelle herstelling van het net, economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI's volledig of gedeeltelijk toe te passen;

6° voor rollend materieel met herkomst of bestemming in een derde land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwagetrack van de Gemeenschap.

§. 2. Overeenkomstig artikel 7 van de voornoemde richtlijn 2001/16/EG, stelt de minister of zijn gemachtigde de Europese Commissie vooraf in kennis van zijn voornemen om af te wijken en doet haar een dossier toekomen met de TSI's of de delen daarvan die hij niet toegepast wenst te zien, alsmede met de overeenkomende specificaties die hij wenst toe te passen.

HOOFDSTUK V. — *Interoperabele onderdelen*

Art. 7. De interoperabele onderdelen mogen enkel op de markt worden gebracht indien zij de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen.

Zij moeten binnen hun toepassingsgebied worden gebruikt overeenkomstig waarvoor zij zijn bestemd en naar behoren worden geïnstalleerd en onderhouden.

Deze bepalingen vormen geen beletsel voor het op de markt brengen van deze onderdelen voor andere toepassingen.

Art. 8. Onverminderd de bepalingen van artikel 15 van het koninklijk besluit van 5 februari 1997 tot uitvoering van de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen (91/440/CEE) van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de gemeenschap, kan de minister of zijn gemachtigde het in handel brengen van interoperabele onderdelen met het oog op het gebruik daarvan voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem niet verbieden, beperken of belemmeren, wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van dit besluit voldoen. In het bijzonder kan hij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het raam van de procedure die tot de

l'emploi définie à l'annexe IV du présent arrêté.

Art. 9. Les constituants d'interopérabilité sont considérés comme conformes aux exigences essentielles lorsqu'ils sont munis de la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi définie à l'annexe IV du présent arrêté.

Art. 10. § 1^{er}. La conformité d'un constituant d'interopérabilité aux exigences essentielles et, le cas échéant, son aptitude à l'emploi s'apprécie par rapport aux conditions prévues par la STI correspondante, y compris les spécifications européennes existantes.

§ 2. Les références des normes nationales transposant les normes européennes sont publiées au *Moniteur belge*.

Art. 11. § 1^{er}. En l'absence de spécifications européennes, l'administration communique aux autres États membres et à la Commission européenne, les normes et règles en usage pour l'application des exigences essentielles.

§ 2. Lorsqu'une spécification européenne n'est pas encore disponible au moment de l'adoption d'une STI et que le respect de cette spécification est une condition sine qua non pour garantir l'interopérabilité, la STI peut faire référence à la version disponible la plus avancée du projet de spécification européenne qu'il faut respecter, ou peut intégrer en son sein tout ou partie de ce projet.

Art. 12. Pour établir la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté applique les dispositions prévues par les STI le concernant.

Art. 13. L'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté a introduit une demande.

Art. 14. Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet de directives communautaires portant sur d'autres aspects que ceux réglés au présent arrêté, la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également de ces réglementations.

Art. 15. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans la Communauté ne satisfont aux obligations des articles 12, 13 et 14 du présent arrêté, ces obligations incombent à toute personne qui met le constituant d'interopérabilité sur le marché. Les mêmes obligations s'appliquent à celui qui assemble des constituants d'interopérabilité ou une partie des constituants d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique les constituants d'interopérabilité pour son propre usage.

Art. 16. Lorsqu'un constituant d'interopérabilité, muni de la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi, mis sur le marché et utilisé conformément à sa destination, risque de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, le ministre ou son délégué, sur proposition motivée du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application ou pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché.

Le ministre ou son délégué informe immédiatement la Commission européenne des mesures prises et indique les raisons de sa décision, en précisant notamment si la non-conformité résulte :

- d'un non-respect des exigences essentielles;
- d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée;
- d'une insuffisance des spécifications européennes.

Art. 17. Lorsqu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration « CE » de conformité se révèle non conforme, le ministre ou son délégué, sur proposition motivée du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, prend à l'encontre de celui qui a établi la déclaration toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application ou pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché. Le ministre ou son délégué en informe la Commission de l'Union européenne et les autres États membres.

Art. 18. § 1^{er}. Sans préjudice des articles 16 et 17 du présent arrêté, en cas d'établissement indu de la déclaration « CE » de conformité, le ministre ou son délégué, sur proposition motivée du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire met le fabricant ou son mandataire en demeure de mettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction dans les conditions qu'il fixe.

EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik heeft geleid zoals deze bepaald is in bijlage IV van dit besluit.

Art. 9. De interoperabele onderdelen worden beschouwd als conform met de essentiële eisen wanneer zij voorzien zijn van de « EG »-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, die in bijlage IV van dit besluit is omschreven.

Art. 10. § 1. De overeenstemming van een interoperabel onderdeel met de essentiële eisen en in voorkomend geval de geschiktheid voor gebruik worden getoetst aan de bepalingen van de relevante TSI, met inbegrip van de bestaande Europese specificaties.

§ 2. De referenties van de nationale normen waarmee de Europese normen zijn omgezet worden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 11. § 1. Bij afwezigheid van Europese specificaties, stelt het bestuur de overige lid-Staten en de Europese Commissie in kennis van de normen en regels die gehanteerd worden voor de toepassing van de essentiële eisen.

§ 2. Wanneer een Europese specificatie nog niet beschikbaar is bij de aanneming van een TSI en de naleving van deze specificatie absoluut noodzakelijk is om de interoperabiliteit te waarborgen, kan in die TSI een verwijzing worden opgenomen naar de meest recente versie van het ontwerp van de toe te passen Europese specificatie of wordt dit ontwerp geheel of gedeeltelijk in die TSI opgenomen.

Art. 12. Voor de opstelling van de « EG »-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabel onderdeel hanteert de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde de desbetreffende TSI's.

Art. 13. De beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabel onderdeel wordt uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.

Art. 14. Wanneer op interoperabele onderdelen communautaire richtlijnen betreffende andere aspecten dan die geregeld door dit besluit van toepassing zijn, geeft de « EG »-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik aan dat de betrokken interoperabele onderdelen eveneens aan deze reglementeringen voldoen.

Art. 15. Wanneer noch de fabrikant, noch diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde de in de artikelen 12, 13 en 14 van dit besluit genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op eenieder die het interoperabel onderdeel in de handel brengt. Dezelfde verplichtingen gelden voor degene die interoperabele onderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert, dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.

Art. 16. Wanneer een interoperabel onderdeel dat voorzien is van de « EG »-verklaring van conformiteit met of geschiktheid voor gebruik in de handel wordt gebracht en overeenkomstig zijn bestemming wordt gebruikt, de naleving van de essentiële eisen in het gedrang dreigt te brengen, neemt de minister of zijn gemachtigde, op een met reden omkleed voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, alle nuttige maatregelen teneinde het toepassingsgebied van dit onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden of het uit de handel te nemen.

De minister of zijn gemachtigde stelt onmiddellijk de Europese Commissie in kennis van de getroffen maatregelen en geeft de redenen van zijn beslissing aan, met name door te verduidelijken of het gebrek aan conformiteit het gevolg is van :

- het niet voldoen aan de essentiële eisen;
- een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties voor zover dat de toepassing van deze specificaties wordt aangehaald;
- de ontoereikendheid van de Europese specificaties.

Art. 17. Wanneer een interoperabel onderdeel dat voorzien is van de « EG »-verklaring van conformiteit niet conform blijkt te zijn, neemt de minister of zijn gemachtigde, op een met redenen omkleed voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, ten aanzien van degene die de verklaring heeft opgesteld alle nodige maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden of het uit de handel te nemen. De minister of zijn gemachtigde stelt de Commissie van de Europese Unie en de overige lid-Staten daarvan in kennis.

Art. 18. § 1. Onverminderd de artikelen 16 en 17 van dit besluit maant de minister of zijn gemachtigde, wanneer de « EG »-verklaring van conformiteit ten onrechte is opgesteld, op een met redenen omkleed voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, de fabrikant of diens gemachtigde aan het interoperabel onderdeel in overeenstemming te brengen en de inbreuk stop te zetten onder de door hem bepaalde voorwaarden.

§ 2. Dans le cas où la non-conformité persiste, le ministre ou son délégué prend toutes les mesures utiles pour restreindre le domaine d'application du constituant d'interopérabilité concerné ou pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché, selon les procédures prévues aux articles 16 et 17 du présent arrêté.

CHAPITRE VI. — *Mise en service des sous-systèmes*

Art. 19. § 1^{er}. Lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire conventionnel, les sous-systèmes de nature structurelle ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés ou exploités de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

§ 2. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sont considérés comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration « CE » de vérification définie à l'annexe V du présent arrêté et établie conformément à l'article 22 du présent arrêté.

Art. 20. La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.

Art. 21. § 1^{er}. En l'absence de STI, le ministre ou son délégué arrête la liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou des entreprises ferroviaires.

Il en informe les autres Etats membres et la Commission européenne.

§ 2. S'il apparaît que les STI ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles, le ministre ou son délégué en informe la Commission européenne.

Art. 22. § 1^{er}. Afin de pouvoir établir la déclaration « CE » de vérification, l'entité adjudicatrice ou son mandataire fait effectuer à ses frais la procédure de vérification « CE » définie à l'annexe VI du présent arrêté par l'organisme notifié qu'elle a choisi à cet effet.

§ 2. La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification « CE » d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se basant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus à l'article 30 du présent arrêté.

§ 3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration « CE » de vérification. Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il contient aussi tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes d'entretien, de surveillance continue ou périodique, de réglage et de maintenance.

Art. 23. § 1^{er}. La demande de mise en service est accompagnée du dossier technique élaboré par l'organisme notifié conformément à l'article 22 du présent arrêté.

§ 2. Le ministre ou son délégué autorise la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel implantés ou exploités en Belgique, munis de la déclaration « CE » de vérification.

§ 3. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire concernée introduit auprès du ministre ou de son délégué un dossier décrivant le projet.

Le ministre ou son délégué examine le dossier, et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service.

Cette autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau de sécurité peut être affecté par les travaux envisagés.

Art. 24. Lorsque le ministre ou son délégué, sur base d'un rapport établi par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et après avis de l'administration, constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration « CE » de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions du présent

§ 2. Wanneer het betrokken interoperabel onderdeel niet in overeenstemming wordt gebracht, neemt de minister of zijn gemachtigde alle nodige maatregelen om het toepassingsgebied van dat interoperabel onderdeel te beperken, of het gebruik ervan te verbieden, of het uit de handel te nemen, volgens de procedures bedoeld in de artikelen 16 en 17 van dit besluit.

HOOFDSTUK VI. — *Ingebruikneming van de subsystemen*

Art. 19. § 1. Wanneer zij geïntegreerd zijn in het conventionele spoorwegsysteem, kunnen de subsystemen van structurele aard niet in gebruik worden genomen dan wanneer zij dusdanig ontworpen, gebouwd en geïnstalleerd of geëxploiteerd zijn dat zij voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen.

§ 2. De subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem worden beschouwd als interoperabel en conform met de desbetreffende essentiële eisen wanneer zij voorzien zijn van de « EG »-keuringsverklaring, bepaald in bijlage V van dit besluit en opgesteld overeenkomstig artikel 22 van dit besluit.

Art. 20. De verificatie van de interoperabiliteit, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard dat deel uitmaakt van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, geschiedt aan de hand van de TSI's, indien zij bestaan.

Art. 21. § 1. Bij afwezigheid van TSI's bepaalt de minister of zijn gemachtigde de lijst van de voor de toepassing van de essentiële eisen gehanteerde technische voorschriften, op voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur of van de spoorwegondernemingen.

Hij deelt die mee aan de overige lid-Staten en aan de Europese Commissie.

§ 2. Indien blijkt dat de TSI's niet geheel voldoen aan de essentiële eisen, stelt de minister of zijn gemachtigde de Europese Commissie daarvan in kennis.

Art. 22. § 1. Voor de opstelling van de « EG »-keuringsverklaring doet de aanbestedende dienst of zijn gemachtigde de in bijlage VI van dit besluit aangegeven EG-keuringsprocedure op haar kosten inleiden door de aangemelde instantie die hij daartoe heeft gekozen.

§ 2. De taak van de met de « EG »-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring vóór de ingebruikname van het subsysteem. Tot die taak behoort ook de verificatie van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, op basis van op de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers bedoeld in artikel 30 van dit besluit.

§ 3. De aangemelde instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technische dossier dat de « EG »-keuringsverklaring moet vergezellen. Dit technische dossier bevat alle nodige documenten betreffende de karakteristieken van het subsysteem, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabele onderdelen blijkt. Ook bevat het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en gebruiksbeperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht, afregeling en onderhoud.

Art. 23. § 1. De aanvraag tot ingebruikneming gaat vergezeld van een technisch dossier opgesteld door de aangemelde instantie overeenkomstig artikel 22 van dit besluit.

§ 2. De minister of zijn gemachtigde geeft de toelating tot de ingebruikneming van de subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem, in België gelegen zijn of uitgebaat worden en voorzien zijn van een EG-keuringsverklaring.

§ 3. In geval van vernieuwing of herinrichting wordt door de beheerder van de spoorweginfrastructuur of de betrokken spoorwegonderneming bij de minister of zijn gemachtigde een dossier waarin het project beschreven staat, ingeleid.

De minister of zijn gemachtigde onderzoekt het dossier en beslist rekening houdend met de uitvoeringsstrategie in de desbetreffende TSI, of de omvang van de werken een nieuwe toestemming voor ingebruikneming nodig maakt.

Deze toelating tot ingebruikneming wordt vereist telkens wanneer het veiligheidsniveau door de vooropgestelde werken kan worden aangetast.

Art. 24. Indien op basis van een door de beheerder van de spoorweginfrastructuur opgesteld verslag en na advies van het bestuur, de minister of zijn gemachtigde vaststelt dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de « EG »-keuringsverklaring en vergezeld is van het technisch dossier, niet volledig aan de bepalingen van dit

arrêté et notamment aux exigences essentielles, il demande à l'organisme notifié que des vérifications complémentaires soient réalisées aux frais de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire et en informe la Commission européenne et les autres Etats membres.

Art. 25. Sans préjudice des dispositions de l'article 15 de l'arrêté royal du 5 février 1997 précité, le ministre ou son délégué ne peut pas interdire, restreindre ou entraver la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui satisfont aux exigences essentielles et aux STI qui le concernent. En particulier, il ne peut pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration « CE » de vérification définie à l'annexe V du présent arrêté.

CHAPITRE VII. — Organismes notifiés

Art. 26. Le ministre ou son délégué notifie à la Commission européenne et aux autres Etats membres, la liste des organismes satisfaisant aux critères de l'annexe VII du présent arrêté, chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'article 13 et la procédure de vérification visée à l'article 22 du présent arrêté, en indiquant pour chacun d'eux le domaine de compétence et le numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission européenne.

Art. 27. S'il apparaît qu'un organisme notifié ne satisfait pas aux critères d'agrément visés à l'annexe VII du présent arrêté, le ministre ou son délégué retire l'agrément et en informe la Commission européenne et les autres Etats membres.

Art. 28. Pour pouvoir être agréés par le ministre, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils sont accrédités conformément aux dispositions de la loi du 20 juillet 1990 concernant l'accréditation des organismes de certification et de contrôle ainsi que des laboratoires d'essais, et de l'arrêté royal du 6 septembre 1993 portant création d'un système d'accréditation des organismes de certification et fixant les procédures d'accréditation conformément aux critères des normes de la série NBN-EN 45000.

Le ministre fixe les modalités d'introduction de la demande d'agrément.

Art. 29. Pendant une période de cinq ans à partir de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, le ministre peut agréer des organismes qui ne peuvent prouver qu'ils disposent de l'accréditation visée à l'article 28 du présent arrêté.

CHAPITRE VIII. — Registres de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant

Art. 30. § 1^{er}. Sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires, le ministre ou son délégué publie les registres de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant. Il procède annuellement à la publication des modifications. Ces registres peuvent être consultés auprès de l'administration.

§ 2. Ces registres présentent, pour chaque sous-système ou partie de sous-système, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites par les STI applicables.

§ 3. Une copie de ces registres est transmise aux autres Etats membres et à l'organisme commun représentatif.

CHAPITRE IX. — Recherche et constatation des infractions

Art. 31. Les agents de contrôle et d'inspection commissionnés par le ministre sont compétents pour rechercher et constater les infractions aux prescriptions du présent arrêté.

CHAPITRE X. — Dispositions finales

Art. 32. Toute décision prise en application du présent arrêté est notifiée à l'intéressé par lettre recommandée.

Art. 33. Notre Ministre chargée de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 15 mai 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports,
Mme L. ONKELINX

besluit en meer bepaald aan de essentiële eisen voldoet, verzoekt hij de aangemelde instantie aanvullende keuringen uit te voeren op kosten van de aanbestedende dienst of van zijn gemachtigde, en stelt de Europese Commissie, alsmede de andere lid-Staten hiervan in kennis.

Art. 25. Onverminderd de bepalingen van artikel 15 van het hoger vernoemd koninklijk besluit van 5 februari 1997, kan de minister of zijn gemachtigde de constructie, de ingebruikneming en de exploitatie van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het conventionele trans-Europees spoorwegsysteem en die aan de essentiële eisen en de desbetreffende TSI's voldoen, niet verbieden, beperken of belemmeren. In het bijzonder mag hij geen verificaties eisen die reeds uitgevoerd werden in het raam van de procedure die aanleiding heeft gegeven aan de « EG »-verklaring van verificatie, gedefinieerd in bijlage V van dit besluit.

HOOFDSTUK VII. — Aangemelde instanties

Art. 26. De minister of zijn gemachtigde deelt aan de Europese Commissie en aan de overige lid-Staten mee welke instanties die aan de criteria van bijlage VII van dit besluit voldoen, belast zijn met de afwikkeling van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit met of de geschiktheid voor gebruik, bedoeld in artikel 13 en van de keuringsprocedure, bedoeld in artikel 22 van dit besluit, onder vermelding van hun respectievelijke bevoegdheden en het identificatienummer dat voorafgaandelijk door de Europese Commissie toegekend werd.

Art. 27. Indien blijkt dat een aangemelde instantie niet voldoet aan de in bijlage VII van dit besluit bedoelde erkenningscriteria, trekt de minister of zijn gemachtigde de erkenning van die instantie in en stelt hij de Europese Commissie en de overige lid-Staten hiervan in kennis.

Art. 28. Om door de minister erkend te worden, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij geaccrediteerd zijn overeenkomstig de bepalingen van de wet van 20 juli 1990 betreffende de accreditatie van certificatie- en keuringsinstellingen, alsmede van beproevingslaboratoria, en van het koninklijk besluit van 6 september 1993 tot oprichting van een accreditatiesysteem van certificatie-instellingen en tot vaststelling van de accreditatieprocedures overeenkomstig de criteria van de normen van de reeks NBN-EN 45000.

De minister bepaalt de regels voor het indienen van de aanvraag tot erkenning.

Art. 29. Gedurende een periode van vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van dit besluit, kan de minister instanties erkennen die niet kunnen bewijzen dat zij over de in artikel 28 van dit besluit bedoelde accreditatie beschikken.

HOOFDSTUK VIII. — Registers van de Infrastructuur en van beheer van het rollend materieel

Art. 30. § 1. De minister of zijn gemachtigde publiceert op voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur en van de spoorwegondernemingen de registers van de spoorweginfrastructuur en van het rollend materieel. Jaarlijks publiceert hij de wijzigingen ervan. Deze registers kunnen worden geraadpleegd bij het bestuur.

§ 2. Deze registers geven, voor elk subsysteem of deel van een subsysteem, de voornaamste karakteristieken en hun overeenstemming met de door de toepasselijke TSI's voorgeschreven karakteristieken.

§ 3. Een kopie van deze registers wordt toegezonden aan de andere lid-Staten en aan de representatieve gemeenschappelijke instantie.

HOOFDSTUK IX. — Opsporing en vaststelling van de overtredingen

Art. 31. De controle- en inspectieagenten die door de minister worden aangesteld, zijn bevoegd voor het opsporen van de inbreuken op de voorschriften van dit besluit.

HOOFDSTUK X. — Slotbepaling

Art. 32. Elke krachtens dit besluit getroffen beslissing wordt per aangetekende brief aan de belanghebbende meegedeeld.

Art. 33. Onze Minister belast met Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 15 mei 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. L. ONKELINX

Annexe 1

Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1. Les infrastructures

Les infrastructures du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sont celles des lignes du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (1) et joints à la présente annexe, ou reprises dans toute mise à jour de cette décision résultant de la révision prévue en son article 21.

Pour les besoins de la directive 2001/16/CE du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes :

- lignes prévues pour le trafic « voyageurs »;
- lignes prévues pour le trafic mixte (voyageurs, marchandises);
- lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic « marchandises »;
- nœuds « voyageurs »;
- nœuds « fret », y compris terminaux intermodaux;
- voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ces infrastructures comportent les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation : installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de voyageurs à longue distance et le transport de marchandises sur ce réseau afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

2. Le matériel roulant

Le matériel roulant comprend tous les matériels aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris :

- les trains automoteurs thermiques ou électriques;
- les engins de traction thermiques ou électriques;
- les voitures à voyageurs;
- les wagons, y compris le matériel roulant conçu pour le transport de camions.

Chacune de ces catégories ci-dessus doit être subdivisée en :

- matériel roulant à usage international;
- matériel roulant à usage national.

En tenant dûment compte de l'utilisation locale, régionale ou longue distance du matériel.

3. Cohérence du système ferroviaire européen conventionnel

La qualité du transport ferroviaire européen nécessite entre autres une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celle du matériel roulant (incluant les parties embarquées de tous sous-systèmes concernés). De cette cohérence dépendent les niveaux de performances, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports,
Mme L. ONKELINX

—————
Note

(1) JO L228 du 09/09/1996, p. 1.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 15 mai 2003.

Bijlage 1

Het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem

1. De infrastructuur

De infrastructuur van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem komt overeen met de spoorlijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn bepaald in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (1) en die zijn bijgevoegd aan deze bijlage, of die achteraf zijn opgenomen in een bijwerking van die beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren, overeenkomstig artikel 21.

Voor de toepassing van richtlijn 2001/16/EG van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem wordt dit netwerk onderverdeeld in de volgende categorieën :

- lijnen voor het personenvervoer;
- lijnen voor het gemengde vervoer (personen, goederen);
- lijnen die speciaal zijn ontworpen of ingericht voor het goederenvervoer;
- knooppunten voor het personenvervoer;
- knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van de intermodale terminals;
- spoorverbindingen tussen bovengenoemde infrastructuurcategorieën.

Deze infrastructuur omvat de verkeersleiding-, plaatsbepaling- en navigatiesystemen : technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het reizigersvervoer over lange afstand en het goederenvervoer via dit netwerk, met als doel het verzekeren van een veilige en soepele exploitatie ervan en van een efficiënte verkeersleiding.

2. Het rollend materieel

Het rollend materieel omvat al het materieel dat geschikt is om te rijden op het volledige conventionele trans-Europese spoorwegnet of een gedeelte ervan, waaronder :

- de thermische of elektrische motorrijtuigen;
- de thermische of elektrische tractierijtuigen;
- de reizigersrijtuigen;
- de wagons, met inbegrip van het rollend materieel dat ontworpen is voor het vervoer van vrachtwagens.

Elk van deze categorieën moet worden onderverdeeld in :

- rollend materieel voor internationaal gebruik;
- rollend materieel voor binnenlands gebruik.

Waarbij degelijk rekening wordt gehouden met het plaatselijk, regionaal of gebruik over lange afstand van dit materieel.

3. Samenhang van het transeuropese conventionele spoorwegsysteem

Een kwalitatief hoogwaardig Europees spoorvervoer vereist onder andere een uitstekende samenhang tussen de kenmerken van de infrastructuur (in de ruime betekenis van het begrip, t.t.z. omvattende de vaste delen van alle betrokken subsystemen) en het rollend materieel (met inbegrip van de aan boord genomen delen van alle betrokken subsystemen). Deze samenhang is bepalend voor het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en de kostprijs ervan.

ALBERT

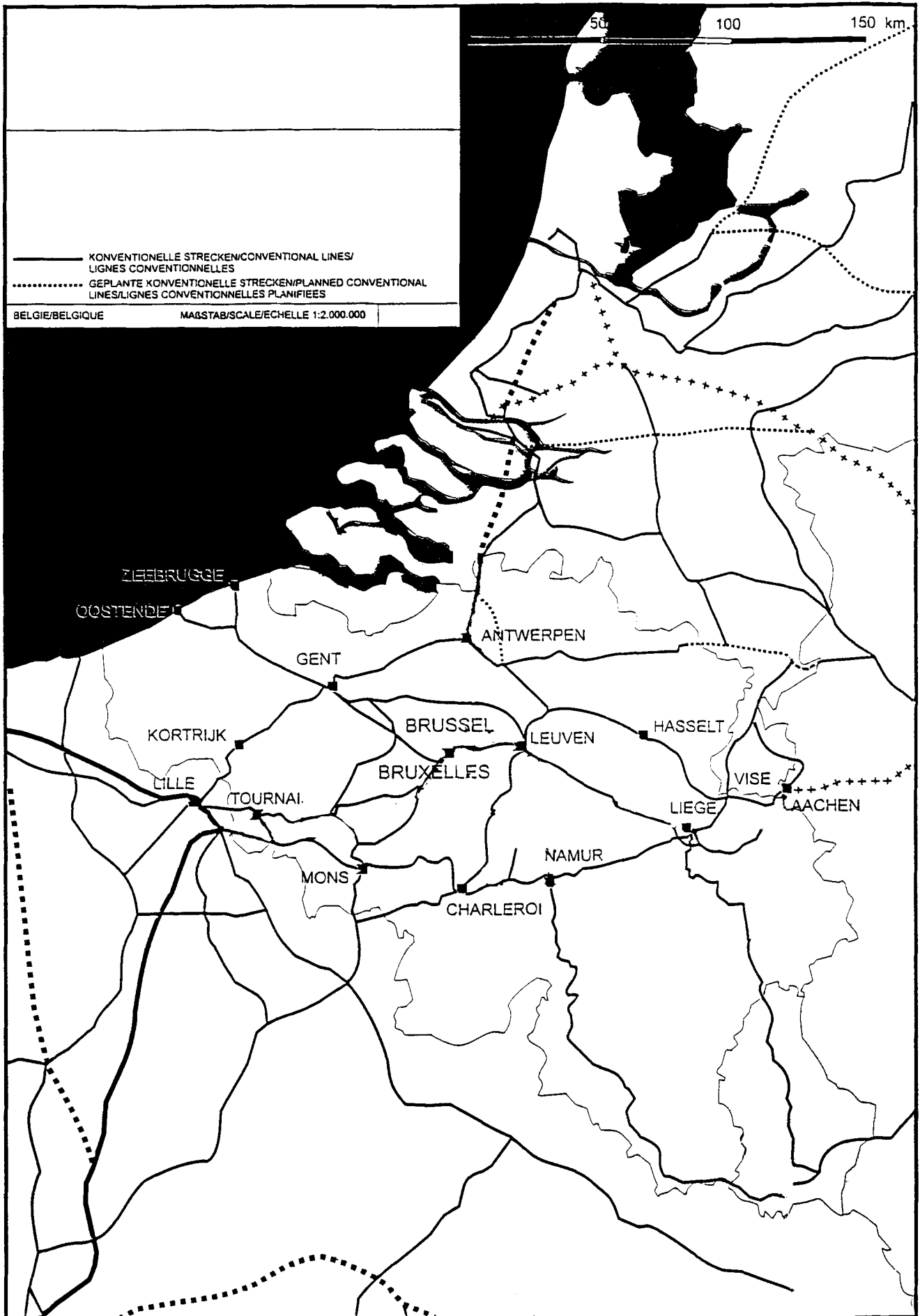
Van Koningswege :

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. L. ONKELINX

—————
Nota

(1) PB L228 van 09/09/1996, blz.1.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 15 mei 2003.



Annexe II

Sous-systèmes

1. Liste des sous-systèmes

Pour les besoins de la présente réglementation, le système constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel est divisé selon les sous-systèmes suivants correspondant, soit :

a) à des domaines de nature structurelle :

- infrastructures;
- énergie;
- contrôle-commande et signalisation;
- exploitation et gestion du trafic;
- matériel roulant

soit :

b) à des domaines de nature fonctionnelle :

- maintenance;
- applications télématiques au service des passagers et au service de fret.

2. Description des sous-systèmes

Pour chaque sous-système ou partie de sous-système, la liste des éléments et aspects liés à l'interopérabilité est proposée par l'organisme commun représentatif lors de l'élaboration du projet de STI correspondant.

Sans préjuger de la détermination de ces aspects ou des constituants d'interopérabilité, ni de l'ordre dans lequel les sous-systèmes seront soumis à des STI, les sous-systèmes comprennent notamment :

2.1. Infrastructure :

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels,...), les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite,...), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. Energie :

Le système d'électrification, le matériel aérien et les dispositifs de captage du courant.

2.3. Contrôle-commande et signalisation :

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau.

2.4. Exploitation et gestion du trafic :

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels; tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la conduite des trains, la planification et la gestion du trafic.

L'ensemble des qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services transfrontaliers.

2.5. Applications télématiques :

Conformément à l'annexe I, ce sous-système comprend deux parties :

a) les applications au service des passagers, y compris les systèmes d'information des voyageurs avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation, les systèmes de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre trains et avec d'autres modes de transport;

b) les applications au service du fret, y compris les systèmes d'information (suivi en temps réel de la marchandise et des trains), les systèmes de triage et d'affectation, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation, la gestion des correspondances avec d'autres modes de transport, la production des documents électroniques d'accompagnement.

2.6. Matériel roulant

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du train, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel de bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite). Les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

Bijlage II

Subsystemen

1. Lijst van subsystemen

Voor de toepassing van deze reglementering wordt het systeem dat het Europese conventionele spoorwegsysteem vormt, naargelang de overeenkomende hiernagenoemde subsystemen, onderverdeeld, ofwel :

a) in gebieden van structurele aard :

- infrastructuur;
- energie;
- besturing en seingeving;
- exploitatie en verkeersleiding;
- rollend materieel.

ofwel :

b) in gebieden van functionele aard :

- onderhoud;
- telecommunicatietoepassingen voor reizigersdiensten en vrachtvervoer.

2. Beschrijving van de subsystemen

Voor elk subsysteem of elk deel van een subsysteem wordt de lijst van de met de interoperabiliteit verband houdende elementen en aspecten opgesteld door de representatieve gemeenschappelijke instantie bij de opmaak van het ontwerp van de corresponderende TSI.

Zonder vooruit te lopen op de vaststelling van deze aspecten of van de interoperabele onderdelen, noch m.b.t. de volgorde waarin de subsystemen het voorwerp uitmaken van de TSI's, omvatten de subsystemen met name :

2.1. Infrastructuur :

Lopend spoor, spoortoestellen, kunstwerken (bruggen, tunnels,...), de bij stations behorende infrastructures (perrons, toegangen, met inbegrip van de voorzieningen voor de behoeften van personen met beperkte mobiliteit,...), veiligheids- en beschermingsuitrusting.

2.2. Energie :

Het elektrificatiesysteem, de bovenleidingen en de stroomafnemers.

2.3. Besturing en seingeving :

Alle uitrusting die nodig is voor de verzekering van de veiligheid, de besturing en de controle van de bewegingen van de treinen die op het net mogen rijden.

2.4. Exploitatie en verkeersleiding :

De procedures en bijbehorende uitrusting die zorgen voor een coherente exploitatie van de verschillende structurele subsystemen, zowel in de normale dienst als in een dienst van verslechterd niveau, met inbegrip van onder ander de treinbesturing, de planning en de leiding.

Het geheel van vereiste beroepsbekwaamheid, nodig voor het verwezenlijken van grensoverschrijdende diensten.

2.5. Telematicatoepassingen :

Overeenkomstig bijlage I omvat dit subsysteem twee delen :

a) de toepassingen ten dienste van de reizigers, met inbegrip van de systemen voor reizigersinformatie vóór en tijdens de reis, van systemen voor reservering, van betalingssystemen, het bagagebeheer, het beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoerswijzen;

b) toepassingen voor het vrachtverkeer, met inbegrip van de informatiesystemen (in reële tijd opvolgen van de goederen en de treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en facturatiesystemen, het beheer van de aansluitingen met de andere vervoerswijzen, het opstellen van begeleidende elektronische documenten.

2.6. Rollend materieel :

De structuur, het systeem voor de besturing en de controle van de gehele treinuitrusting, de uitrusting voor tractie en omvorming van de energie, het remsysteem, de koppeling, het loopwerk (draaistellen, assen) en de ophanging, de deuren, de interface mens/machine (bestuurder, treinpersoneel, reizigers, met inbegrip van de voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit), de passieve en actieve beveiliging, de voorzieningen, vereist voor de gezondheid van reizigers en treinpersoneel.

2.7. Maintenances

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif à caractère obligatoire prévues pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire et garantir les performances nécessaires.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 15 mai 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports,
Mme L. ONKELINX

Annexe III

Exigences essentielles**1. Exigences de portée générale****1.1. Sécurité**

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, la maintenance et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible non conforme aux instructions affichées.

1.2. Fiabilité et disponibilité

La surveillance et la maintenance des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisées, menées et quantifiées de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. Santé

1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains et les infrastructures ferroviaires.

1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. Protection de l'environnement

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception de ce système selon les dispositions communautaires en vigueur.

1.4.2. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4. L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

2.7. Instandhouding

De procedures, de bijbehorende uitrustingen, de logistieke onderhoudsinstallaties, de reserves die toelaten het correctief en preventief onderhoud te verzorgen dat nodig is om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te verzekeren en de vereiste prestaties te waarborgen.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 15 mei 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. L. ONKELINX

Bijlage III

Essentiële eisen**1. Algemene eisen****1.1. Veiligheid**

1.1.1. Het ontwerp, de bouw of de fabricatie, het onderhoud aan en het toezicht op de inrichtingen die bepalend zijn voor de veiligheid en meer in het bijzonder van de bij het treinverkeer betrokken onderdelen, moeten de veiligheid waarborgen op een niveau dat beantwoordt aan de voor het net gestelde doelstellingen, ook in de omschreven situaties van verslechterde werking.

1.1.2. De parameters die van invloed zijn op het contact tussen wiel en rail moeten voldoen aan de criteria inzake rijstabiliteit die noodzakelijk zijn om veilig verkeer bij de toegestane maximumsnelheid te waarborgen.

1.1.3. De gebruikte onderdelen moeten tijdens hun gebruiksduur bestand zijn tegen de normale of de omschreven uitzonderlijke belastingen. De gevolgen van onverwachte storingen voor de veiligheid moeten met behulp van geschikte middelen worden beperkt.

1.1.4. De vaste installaties en het rollend materieel moeten zodanig zijn ontworpen en de gebruikte materialen moeten zodanig zijn gekozen dat bij brand het ontstaan, de verspreiding en de gevolgen van vuur en rook zoveel mogelijk worden beperkt.

1.1.5. Inrichtingen die zijn bestemd om door de gebruikers te worden bediend, moeten zodanig zijn ontworpen dat noch het veilig gebruik van de inrichtingen, noch de gezondheid en de veiligheid van de gebruikers in gevaar worden gebracht wanneer de inrichtingen worden gebruikt op een wijze die wel te voorzien is, maar niet in overeenstemming is met de aangegeven methode.

1.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Het toezicht op en het onderhoud van de vaste of mobiele elementen die bij het treinverkeer zijn betrokken, moeten zodanig worden georganiseerd, uitgevoerd en gekwantificeerd dat de werking ervan onder de voorziene omstandigheden verzekerd blijft.

1.3. Gezondheid

1.3.1. De materialen die bij hun gebruik, de gezondheid van de personen die ermee in aanraking komen, in gevaar kunnen brengen, mogen niet gebruikt worden in de treinen en de spoorweginfrastructuur.

1.3.2. Deze materialen moeten zodanig worden gekozen, aangewend en gebruikt dat de emissie van rook of schadelijke en gevaarlijke gassen, met name bij brand, wordt beperkt.

1.4. Bescherming van het milieu

1.4.1. Bij het ontwerpen van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem moeten de gevolgen voor het milieu van de aanleg en exploitatie van dat systeem worden beoordeeld en in rekening genomen overeenkomstig de geldende Gemeenschapsbepalingen.

1.4.2. De in de treinen en de infrastructuur gebruikte materialen moeten de emissie van rook of voor het milieu gevaarlijke en schadelijke gassen, met name bij brand, voorkomen.

1.4.3. Het rollend materieel en de energievoorzieningssystemen moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij vanuit elektromagnetisch oogpunt compatibel zijn met de installaties, de uitrustingen en de openbare of particuliere netten waarmee zij kunnen interfereren.

1.4.4. Bij de exploitatie van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem moeten de wettelijke normen inzake geluidshinder in acht worden genomen.

1.4.5. L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5. Compatibilité technique

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, pourraient être mises en œuvre.

2. Exigences particulières à chaque sous-système

2.1. Infrastructures

2.1.1. Sécurité

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Des dispositions doivent être prises pour limiter les dangers encourus par les personnes, notamment lors du passage des trains dans les gares.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.)

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

2.2. Énergie

2.2.1. Sécurité

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des trains, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. Protection de l'environnement

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. Compatibilité technique

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent :

- permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées,
- dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

2.3. Contrôle-commande et signalisation

2.3.1. Sécurité

Les installations et les opérations de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des trains présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des trains autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2. Compatibilité technique

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption des systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles, doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

2.4. Matériel roulant

2.4.1. Sécurité

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

1.4.5. De exploitatie van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem mag geen trillingsniveau in de bodem veroorzaken dat ontoelaatbaar is voor de bedrijvigheid en het milieu in de nabijheid van de infrastructuur en in normale staat van onderhoud.

1.5. Technische compatibiliteit

De technische karakteristieken van de infrastructuur en van de vaste installaties moeten onderling compatibel zijn, alsook met de kenmerken van de treinen die op het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem rijden.

Wanneer het op bepaalde gedeelten van het net moeilijk is om deze technische karakteristieken te eerbiedigen, mogen tijdelijke oplossingen, waardoor de compatibiliteit in de toekomst wordt verzekerd, in uitvoering worden gesteld.

2. Bijzondere eisen voor elk subsysteem

2.1. Infrastructuur

2.1.1. Veiligheid

Er moeten aangepaste maatregelen worden getroffen om de toegang tot de installaties of het binnendringen ervan te verhinderen.

Er moeten maatregelen worden getroffen om de gevaren voor personen te beperken, met name m.b.t. de doorgaande treinen in de stations.

Infrastructuren die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de gevaren voor de veiligheid van personen beperkt zijn (stabiliteit, brand, toegang, ontruiming, perrons, enz.).

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsvoorwaarden, nodig in tunnels met een grote lengte.

2.2. Énergie

2.2.1. Veiligheid

De werking van de installaties voor elektrische voeding mag de veiligheid van treinen of personen (gebruikers, spoorwegpersoneel, omwonenden en derden) niet in gevaar brengen.

2.2.2. Bescherming van het milieu

De werking van de voedingsinstallaties voor elektrische/thermische energie mag geen verstoring van het milieu teweegbrengen die de aangegeven grenzen overschrijdt.

2.2.3. Technische compatibiliteit

De voedingsinstallaties voor elektrische/thermische energie worden gebruikt, moeten :

- de treinen in staat stellen de opgegeven prestaties te leveren;
- compatibel zijn met de op de treinen gemonteerde inrichtingen voor stroomafname in geval van elektrische voeding.

2.3. Besturing en seingeving

2.3.1. Veiligheid

De aangewende inrichtingen en toegepaste handelingen m.b.t. de besturing en de seingeving moeten treinverkeer mogelijk maken op het veiligheidsniveau dat beantwoordt aan de doelstellingen voor het net. De besturings- en seingevingssystemen moeten te allen tijde het veilig verkeer van de treinen blijven verzekeren in nader omschreven, verslechterde verkeerstoestanden.

2.3.2. Technische compatibiliteit

Nieuwe infrastructuur en nieuw rollend materieel die zijn ontwikkeld of gebouwd na de invoering van compatibele besturings- en seingevingssystemen moeten aan het gebruik van deze systemen worden aangepast.

Besturings- en seinuitrusting in de stuurcabine van een trein moeten een normale exploitatie in de opgegeven omstandigheden in het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem mogelijk maken.

2.4. Rollend materieel

2.4.1. Veiligheid

De structuur van het rollend materieel en van de verbindingen tussen de rijtuigen moet zodanig zijn ontworpen dat de ruimten voor de reizigers en de bestuurder bij botsing of ontsporing beschermd zijn.

De elektrische uitrusting mag de veilige werking van de besturings- en seingevingssystemen niet in gevaar brengen.

De remtechnieken en de uitgeoefende krachten moeten compatibel zijn met het ontwerp van de sporen, de kunstwerken en de seinuitrusting.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantit la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bords des trains.

Les trains doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord et de contrôle au sol.

2.4.2. Fiabilité et disponibilité

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande, doit permettre en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du train sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. Compatibilité technique

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains sous les systèmes d'alimentation en énergie du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue.

2.5. Maintenance

2.5.1. Santé et sécurité

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. Compatibilité technique

Les installations de maintenance traitant le matériel roulant conventionnel doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. Exploitation et gestion du trafic

2.6.1. Sécurité

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs et du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle et de maintenance doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. Fiabilité et disponibilité

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle et de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. Compatibilité technique

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

Er moeten maatregelen worden getroffen met betrekking tot de toegang van onder spanning staande onderdelen, teneinde de veiligheid van personen niet in gevaar te brengen.

Er moeten inrichtingen zijn aangebracht die toelaten dat de reizigers gevaren melden aan de bestuurder en dat het treinpersoneel bij gevaar in contact kan treden met de bestuurder.

De toegangsdeuren moeten van een systeem voor het openen en sluiten zijn voorzien dat de veiligheid van de reizigers waarborgt.

Nooduitgangen met passende aanduidingen moeten worden voorzien.

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsvoorwaarden in tunnels met een grote lengte.

Een noodverlichtingssysteem van voldoende sterkte en voorzien van een voeding met voldoende autonomie is verplicht aan boord van de treinen.

De treinen moeten zijn voorzien van een geluidsinstallatie waarmee het treinpersoneel en de verkeersleiding berichten kunnen doorgeven aan de reizigers.

2.4.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Het ontwerp van de vitale rij-, tractie-, rem- en besturingsuitrusting moet het mogelijk maken dat de trein in een nader omschreven situatie van verslechterde werking de reis voortzet zonder nadelige gevolgen voor de uitrusting die nog in dienst is.

2.4.3. Technische compatibiliteit

De elektrische uitrusting moet compatibel zijn met de werking van de besturingsinstallaties en de seininrichting.

In het geval van elektrische tractie, moeten de karakteristieken van de stroomafnemers het treinverkeer toelaten onder de verschillende voedingssystemen van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem.

De karakteristieken van het rollend materieel moeten toelaten dat wordt gereden op alle lijnen waarvan de uitbating met dit materieel voorzien is.

2.5. Onderhoud

2.5.1. Gezondheid en veiligheid

De technische installaties en de methoden die in de centra worden toegepast, moeten een veilig gebruik van het betrokken subsysteem waarborgen en mogen geen gevaar vormen voor de gezondheid en de veiligheid.

2.5.2. Bescherming van het milieu

De technische installaties en de werkwijzen die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen het toegestane niveau van schadelijke gevolgen voor de leefomgeving niet overschrijden.

2.5.3. Technische compatibiliteit

De onderhoudsinstallaties voor het conventionele rollend materieel moeten toelaten om de veiligheids-, hygiëne- en comfortbehandelingen te verrichten op al het materieel waarvoor deze behandelingen werden uitgewerkt.

2.6. Exploitatie en verkeersleiding

2.6.1. Veiligheid

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten en de beroepsbekwaamheid van de bestuurders, het treinpersoneel en het personeel van de onderhoudscentra moeten een veilige exploitatie waarborgen, rekening houdend met het verschil in eisen tussen de grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het personeel van de onderhouds- en controlecentra, alsook het kwaliteitswaarborgsysteem dat door de betrokken exploitanten in de controle- en onderhoudscentra is opgezet, moeten een hoog veiligheidsniveau verzekeren.

2.6.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het personeel van de onderhouds- en controlecentra, alsook het kwaliteitswaarborgsysteem dat door de betrokken exploitanten in de controle- en onderhoudscentra is opgezet, moeten een hoog niveau van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het systeem verzekeren.

2.6.3. Technische compatibiliteit

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten, alsmede de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en het personeel van de verkeersleiding moeten de doeltreffendheid van de exploitatie op het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem verzekeren, rekening houdend met het verschil in eisen tussen de grensoverschrijdende en de binnenlandse diensten.

2.7. Applications télématiques au service des passagers et du fret.

2.7.1. Compatibilité technique

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissant une qualité de service minimum aux voyageurs et aux clients du secteur marchandises concernent plus particulièrement la compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que :

- les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données d'une part entre applications différentes, d'autre part entre exploitants différents, en excluant les données commerciales confidentielles;

- les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2. Fiabilité, disponibilité

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et de maintenance de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication de données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. Santé

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4. Sécurité

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 15 mai 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports,
Mme L. ONKELINX

Annexe IV

Conformité et aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité

1. Constituants d'interopérabilité

La déclaration « CE » s'applique aux constituants d'interopérabilité concernés par l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Ces constituants d'interopérabilité peuvent être :

1.1. des constituants banalisés

Ce sont les constituants qui ne sont pas propres au système ferroviaire et qui peuvent être utilisés tels quels dans d'autres domaines.

1.2. des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques

Ce sont les constituants qui ne sont pas en tant que tels propres au système ferroviaire mais qui doivent démontrer des performances spécifiques lorsqu'ils sont utilisés dans le domaine ferroviaire.

1.3. des constituants spécifiques

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

2. Domaine d'application

La déclaration « CE » concerne :

- soit l'évaluation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, aux spécifications techniques qu'il doit respecter;

- soit l'évaluation/appréciation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées.

Les procédures d'évaluation mises en œuvre par les organismes notifiés, au stade de la conception ainsi qu'à celui de la production, font appel aux modules définis dans la décision 93/465/CEE suivant les modalités indiquées dans les STI.

3. Contenu de la déclaration « CE »

La déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

2.7. Telematicatoepassingen voor reizigers en vracht

2.7.1. Technische compatibiliteit

De essentiële eisen op het gebied van telematicatoepassingen die een minimumkwaliteit van de dienstverlening voor de reizigers en de klanten in de goederenvervoersector verzekeren, hebben meer bepaald betrekking op de technische compatibiliteit.

Wat deze toepassingen betreft moet erover worden gewaakt dat :

- de databanken, de programmatuur en de communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht zodanig worden ontwikkeld dat de mogelijkheden voor gegevensuitwisseling tussen de verschillende toepassingen en tussen de verschillende exploitanten maximaal zijn, dit met uitzondering van de vertrouwelijke commerciële gegevens;

- de gebruikers gemakkelijk toegang hebben tot de informatie.

2.7.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De wijze van gebruik, het beheer, de bijwerking en het onderhoud van deze databanken, programmatuur en communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht, moeten de doelmatigheid van deze systemen en de kwaliteit van de dienstverlening waarborgen.

2.7.3. Gezondheid

De interfaces tussen deze systemen en de gebruikers moeten voldoen aan minimumvoorschriften op het gebied van ergonomie en bescherming van de gezondheid.

2.7.4. Veiligheid

Voor de opslag en doorgifte van gegevens die verband houden met de veiligheid, zijn passende niveau's van integratie en betrouwbaarheid vereist.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 15 mei 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. L. ONKELINX

Bijlage IV

Conformiteit en geschiktheid voor gebruik van de interoperabele onderdelen

1. Interoperabele onderdelen

De EG-verklaring heeft betrekking op de interoperabele onderdelen van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem. Deze interoperabele onderdelen komen voor als :

1.1. onderdelen voor algemeen gebruik

Dit zijn onderdelen die niet specifiek zijn ontworpen voor het spoorwegsysteem en die in ongewijzigde vorm voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt.

1.2. onderdelen voor algemeen gebruik met specifieke eigenschappen

Dit zijn onderdelen die niet specifiek voor het spoorwegsysteem zijn ontworpen, maar die specifieke prestaties moeten leveren bij gebruik in de spoorwegsector.

1.3. specifieke onderdelen

Dit zijn onderdelen die specifiek zijn ontworpen voor spoorwegtoepassingen.

2. Toepassingsgebied

De EG-verklaring heeft betrekking op :

- hetzij de beoordeling, door (een) aangemelde instantie(s), van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabel onderdeel met de technische specificaties waaraan het moet voldoen;

- hetzij de beoordeling/waardering, door (een) aangemelde instantie(s), van de geschiktheid voor gebruik van een interoperabel onderdeel dat binnen de spoorwegsector wordt beschouwd, en met name wanneer dit van belang is voor interfaces, waarvan aan de hand van de technische specificaties, in het bijzonder van functionele aard, moet worden nagegaan of die in rekening worden genomen.

Bij de beoordelingsprocedures die door de aangemelde instanties zowel in het ontwerp- als in het productiestadium worden gevolgd, wordt gebruik gemaakt van de in Beslissing 93/465/EEG opgenomen modules volgens de voorschriften van de TSI's.

3. Inhoud van de EG-verklaring

De EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik, alsmede de bijgevoegde documenten, moeten gedateerd en ondertekend worden.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants :

- références à la présente réglementation,
- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou constructeur),
- description du constituant d'interopérabilité (marque, type, etc.),
- indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi,
- toutes les descriptions pertinentes auxquelles répond le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation,
- nom et adresse de l'organisme (des organismes) notifié(s) qui est (sont) intervenu(s) dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat,
- le cas échéant, référence des spécifications européennes,
- identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 15 mai 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports,
Mme L. ONKELINX

Annexe V

Déclaration de vérification des sous-systèmes

La déclaration « CE » de vérification et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que le dossier technique et comprendre les éléments suivants :

- références à la présente réglementation,
- nom et adresse de l'entité adjudicataire ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicataire),
- description succincte du sous-système,
- nom et adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification « CE »,
- références des documents contenus dans le dossier technique,
- toutes les dispositions pertinentes provisoires ou définitives auxquelles doit répondre le sous-système, et en particulier, s'il y a lieu, les restrictions ou conditions d'exploitation,
- durée de validité de la déclaration « CE » si celle-ci est provisoire,
- identification du signataire.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 15 mai 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports,
Mme L. ONKELINX

Annexe VI

Procédure de vérification des sous-systèmes

1. Introduction

La vérification « CE » est la procédure par laquelle un organisme notifié vérifie et atteste, à la demande de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté, qu'un sous-système est :

- conforme à la présente réglementation,
- conforme aux autres dispositions réglementaires, et qu'il peut être mis en service.

Deze verklaring moet worden opgesteld in dezelfde taal als de handleiding en moet de volgende gegevens bevatten :

- de referenties van deze reglementering;
 - naam en adres van de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de fabrikant of constructeur);
 - beschrijving van het interoperabel onderdeel (merk, type, enz.);
 - omschrijving van de voor de opstelling van de verklaring van conformiteit, respectievelijk geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure;
 - alle relevante beschrijvingen waaraan het interoperabel onderdeel beantwoordt en met name de gebruiksvoorwaarden;
 - naam en adres van de aangemelde instantie(s) die is (zijn) betrokken bij de voor de beoordeling van de conformiteit, respectievelijk de geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure en datum van het onderzoekcertificaat, in voorkomend geval met vermelding van de geldigheidsduur en van de voorwaarden waaronder het certificaat geldig is;
 - in voorkomend geval, de referentie van de Europese specificaties;
 - de identiteit van de ondertekenaar aan wie de bevoegdheid is verleend om, namens de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, verbintenissen aan te gaan.
- Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 15 mei 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. L. ONKELINX

Bijlage V

EG-keuringsverklaring voor subsystemen

De EG-keuringsverklaring en de bijgevoegde documenten moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet in dezelfde taal als die van het technische dossier worden opgesteld en moet de volgende gegevens bevatten :

- de referenties van deze reglementering;
 - naam en adres van de aanbestedende dienst of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (sociale benaming en volledig adres vermelden en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de sociale benaming van de aanbestedende dienst);
 - een beknopte beschrijving van het subsysteem;
 - naam en adres van de aangemelde instantie die de bedoelde EG-keuring heeft uitgevoerd;
 - de referenties van de documenten in het technische dossier;
 - alle relevante bepalingen van voorlopige of definitieve aard waaraan het subsysteem moet voldoen, met name, in voorkomend geval, exploitatiebeperkingen of -voorwaarden;
 - de geldigheidsduur van de EG-verklaring, indien deze voorlopig is;
 - de identiteit van de ondertekenaar.
- Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 15 mei 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. L. ONKELINX

Bijlage VI

Keuringsprocedure voor subsystemen

1. Inleiding

De EG-keuring is de procedure volgens welke een aangemelde instantie, op verzoek van de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, nagaat en verklaart dat een subsysteem :

- in overeenstemming is met deze reglementering;
- in overeenstemming is met de overige wettelijke bepalingen; en dat het in gebruik mag worden genomen.

2. Etapes

La vérification du sous-système comprend les étapes suivantes :

- conception d'ensemble,
- construction du sous-système, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble,
- essais du sous-système terminé.

3. Attestation

L'organisme notifié qui est responsable de la vérification « CE » établit l'attestation de conformité destinée à l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, qui à son tour établit la déclaration « CE » de vérification destinée au ministre ou à son délégué.

4. Dossier technique

Le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification doit être constitué comme suit :

— pour les infrastructures, plan des ouvrages, procès-verbaux de réception des fouilles et du ferrailage, rapports d'essai et de contrôle des bétons;

— pour les autres sous-systèmes : plans généraux et de détail conformes à l'exécution; schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commande, description des systèmes informatiques et des automatismes, notices de fonctionnement et d'entretien etc.;

— liste des constituants d'interopérabilité incorporés dans le sous-système;

— copies des déclarations « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 9 du présent arrêté royal, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calcul correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par les organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes;

— attestation de l'organisme notifié chargé de la vérification « CE », certifiant que le projet est conforme aux dispositions de la présente directive, accompagnée des notes de calcul correspondantes et visées par ses soins, précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux qui n'auraient pas été levées; l'attestation est également accompagnée des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 5.3 et 5.4.

5. Surveillance

5.1. Le but de la surveillance « CE » est de s'assurer que, pendant la réalisation du sous-système, les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.

5.2. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation du sous-système doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, des préfabriques, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. L'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté doit lui remettre ou lui faire remettre tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.

5.3. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation effectuée périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la directive sont respectées. Il fournit à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut exiger d'être convoqué à certaines phases du chantier.

5.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. A l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il fournit un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.

6. Dépôt

Le dossier complet visé au point 4 est déposé auprès de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté à l'appui de l'attestation de conformité délivrée par l'organisme notifié chargé de la vérification du sous-système en ordre de marche. Le dossier est joint à la déclaration « CE » de vérification que l'entité adjudicatrice adresse au ministre ou à son délégué.

Une copie du dossier est conservée par l'entité adjudicataire pendant toute la durée de vie du sous-système. Le dossier est communiqué aux autres Etats membres qui en font la demande.

2. Stadia van de keuring

De keuring van het subsysteem omvat de volgende stadia :

- het algemeen ontwerp;
- de bouw van het subsysteem, met name de uitvoering van de werken burgerlijke bouwkunde, de montage van onderdelen en de afregeling van het geheel;
- de beproeving van het afgewerkte subsysteem.

3. Verklaring

De aangemelde instantie die voor de EG keuring verantwoordelijk is, stelt de conformiteitsverklaring op, die bestemd is voor de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde; deze stelt op zijn beurt de EG-keuringsverklaring op, die bestemd is voor de minister of zijn gemachtigde.

4. Technisch dossier

Het technisch dossier bij de keuringsverklaring moet de volgende stukken bevatten :

— voor de infrastructuur : plannen van de werken, processen-verbaal van de oplevering van het grondwerk en de betonbewapening, rapporten over de beproeving en de controle van het beton;

— voor de andere subsystemen : algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingscircuits, een beschrijving van de informatica- en de geautomatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud, enz.;

— een lijst van de interoperabele onderdelen, die in het subsysteem zijn verwerkt;

— kopieën van de EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, waarvan genoemde onderdelen krachtens artikel 9 van dit koninklijk besluit voorzien moeten zijn, in voorkomend geval vergezeld van de desbetreffende berekeningen en van een kopie van de processen-verbaal van de proeven en onderzoeken die op basis van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;

— een attest van de met de EG-keuring belaste aangemelde instantie, dat het project in overeenstemming is met de bepalingen van deze richtlijn, vergezeld van de bijbehorende, door haar geïssueerde berekeningen, met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken; het attest gaat eveneens vergezeld van de inspectie- en auditrapporten die de instantie in het kader van haar opdracht heeft opgesteld, zoals nader aangegeven in de hierna volgende punten 5.3 en 5.4.

5. Toezicht

5.1. Het doel van het EG-toezicht is te verzekeren dat bij de verwezenlijking van het subsysteem de verplichtingen die uit het technische dossier voortvloeien zijn nagekomen.

5.2. De met het toezicht belaste aangemelde instantie moet permanent toegang hebben tot de bouwplaatsen, de constructiewerkplaatsen, de opslagruimten, de eventuele locaties voor prefabricatie, de test-installaties en meer in het algemeen tot alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar opdracht. De aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde moet haar alle documenten die daarbij van nut kunnen zijn, met name de uitvoeringsplannen van en de technische documentatie met betrekking tot het subsysteem, toezenden of laten toezenden.

5.3. De met het toezicht belaste aangemelde instantie voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de richtlijn worden nageleefd, waarna zij een auditverslag voorlegt aan de met de uitvoering belaste bedrijven. Zij kan eisen uitgenodigd te worden voor bepaalde fasen van de werkzaamheden.

5.4. Daarnaast kan de aangemelde instantie onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwplaats of de constructiewerkplaatsen. Bij deze bezoeken kan de aangemelde instantie volledige of gedeeltelijke audits uitvoeren. Zij legt een verslag van deze bezoeken en in voorkomend geval een auditverslag voor aan de met de uitvoering belaste bedrijven.

6. Depot

Het volledige in punt 4 bedoelde dossier wordt ter staving van de conformiteitsverklaring die is afgegeven door de met de keuring van het bedrijfsklare subsysteem belaste aangemelde instantie, ingediend bij de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde. Het dossier wordt gevoegd bij de EG-keuringsverklaring die de aanbestedende dienst aan de minister of zijn afgevaardigde doet toekomen.

Een kopie van het dossier wordt door de aanbestedende dienst bewaard gedurende de hele levensduur van het subsysteem. Andere lid-Staten kunnen desgewenst inzage krijgen in het dossier.

7. Publication

Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant

- les demandes de vérifications « CE » reçues,
- les attestations de conformité délivrées,
- les attestations de conformité refusées.

8. Langue

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification « CE » sont rédigés conformément aux lois en vigueur en matière d'emploi des langues. A défaut, ils sont accompagnés d'une traduction dans une des langues nationales, vérifiée par un traducteur juré.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 15 mai 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports,
Mme L. ONKELINX

Annexe VII

**Critères minimaux devant être pris en considération
par les Etats membres pour la notification des organismes**

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et l'organisme.

2. L'organisme et le personnel chargé du contrôle doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.

4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder :

- une bonne formation technique et professionnelle,
- une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,
- l'aptitude requise pour rédiger les attestations, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.

5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.

6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile.

7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 15 mai 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports
Mme L. ONKELINX

7. Publicatie

Iedere aangemelde instantie publiceert periodiek alle relevante informatie over :

- de ontvangen aanvragen om EG-keuringen;
- de afgegeven conformiteitsverklaringen;
- de geweigerde conformiteitsverklaringen.

8. Taal

De dossiers en briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedures worden gesteld in overeenstemming met de van kracht zijnde wetten met betrekking tot het gebruik der talen. Indien dit niet het geval is gaan zij vergezeld van een vertaling in één van de nationale talen. Deze vertaling is door een beëdigde vertaler nagezien.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 15 mei 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. L. ONKELINX

Bijlage VII

**Door de lidstaten in acht te nemen minimumcriteria
bij de aanmelding van instanties**

1. De instantie, de directeur daarvan en het met de keuring belaste personeel mogen bij het ontwerp, de fabricatie, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de interoperabele onderdelen of subsystemen en bij de exploitatie ervan noch rechtstreeks, noch als gemachtigden optreden. Uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant of constructeur en de instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.

2. De instantie en het personeel dat met de controle is belast, dienen de proeven met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uit te voeren en dienen vrij te zijn van elke druk en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van de controle kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de keuring belang hebben.

3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en in het bezit te zijn van de nodige middelen om de met de uitvoering van de keuringen verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere keuringen.

4. Het personeel dat met de controle is belast, dient :

- een goede technische - en vakopleiding te hebben;
- voldoende kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de controles die het verricht, en voldoende ervaring met deze controles te hebben;
- de vereiste bekwaamheid te bezitten om op basis van de verrichte controles de nodige verklaringen, processen-verbaal en verslagen op te stellen.

5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met de controle wordt belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van elke bediende mag niet afhangen van het aantal controles die hij verricht, noch van de uitslag van de controles.

6. De instantie dient een verzekering tegen burgerlijke aansprakelijkheid af te sluiten.

7. Het personeel van de instantie is gebonden door het beroepsgeheim ten aanzien van alles wat het verneemt bij de uitoefening van zijn taken.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 15 mei 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. L. ONKELINX