

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 326

[C — 2006/14300]

19 DECEMBRE 2006

Loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire (1)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

TITRE I^{er}CHAPITRE I^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. La présente loi transpose la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

CHAPITRE II. — *Champ d'application*

Art. 3. La présente loi règle l'ensemble des prescriptions relatives à la sécurité d'exploitation ferroviaire belge.

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

Art. 4. La présente loi ne s'applique pas :

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

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

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

CHAPITRE III. — *Définitions*

Art. 5. Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par :

1° "Ministre" : le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

2° "Administration" : la Direction générale Transport terrestre du SPF Mobilité et Transports;

3° "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire" : la SA de droit public "Infrabel";

4° "entreprise ferroviaire" : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité est la fourniture de prestations de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise; cette notion recouvre également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

5° "infrastructure ferroviaire" : l'ensemble des éléments visés à l'annexe I^{re}, partie A, du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juillet 1970, à l'exception du dernier tiret qui, aux fins de la présente loi, se lit comme suit : "bâtiments affectés au service des infrastructures";

6° "réseau" : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

7° "sillon" : la capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre, à un moment donné;

8° "certificat de sécurité" : le document qui constate le respect par une entreprise ferroviaire des exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur les trajets concernés;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 326

[C — 2006/14300]

19 DECEMBER 2006

Wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

TITEL I

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2. Deze wet zet richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering om.

HOOFDSTUK II. — *Toepassingsgebied*

Art. 3. Deze wet regelt het geheel van de voorschriften met betrekking tot de exploitatieveiligheid van de Belgische spoorwegen.

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

Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op :

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

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

— metro, tram en andere systemen van stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover deze geen gebruik maken van het spoorweginfrastructuur.

HOOFDSTUK III. — *Definities*

Art. 5. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° "Minister" : de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;

2° "Bestuur" : het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de FOD Mobiliteit en Vervoer;

3° "spoorweginfrastructuurbeheerder" : de NV van publiek recht "Infrabel";

4° "spoorwegonderneming" : iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die houder is van een vergunning overeenkomstig de van kracht zijnde Europese wetgeving, waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij deze onderneming verplicht voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook de ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

5° "spoorweginfrastructuur" : alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie, van 18 december 1970 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's, bedoeld in bijlage I van Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juli 1970, met uitzondering van het laatste streepje dat in de zin van deze wet "dienstgebouwen voor de infrastructuur" luidt;

6° "net" : de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

7° "treinpad" : de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

8° "veiligheidscertificaat" : het document waarbij wordt vastgesteld dat een spoorwegonderneming voldoet aan de eisen inzake veiligheid om een spoordienst zonder gevaar op de betrokken trajecten te verzekeren;

9° "organismes désignés": les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel, dans le cas de l'application des règles techniques nationales en usage en l'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci;

10° "objectifs de sécurité communs (OSC)": les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;

11° "méthodes de sécurité communes (MSC)": les méthodes qui seront élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;

12° "autorité de sécurité": l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution;

13° "règles nationales de sécurité": toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, imposées sur le réseau belge et applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à plus d'une entreprise ferroviaire, autorisée à circuler sur le réseau, quel que soit l'organisme qui les édicte;

14° "système de gestion de la sécurité": l'organisation et les dispositions établies par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;

15° "organisme d'enquête": l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents conformément à la présente loi et ses arrêtés d'exécution;

16° "enquêteur principal": la personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;

17° "accident": un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

18° "accident grave": toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq blessés graves ou causant d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par "importants dommages" des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

19° "incident": tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

20° "enquête": une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

21° "causes": les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident;

22° "Agence": l'Agence ferroviaire européenne, c'est-à-dire l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004;

23° "spécifications techniques d'interopérabilité (STI)": les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel;

24° "système ferroviaire": l'ensemble constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau de transport à grande vitesse et conventionnel, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

9° "aangewezen instanties": de instanties die belast zijn met het onderzoek van de conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties van de subsystemen die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem, wanneer de gebruikelijke nationale technische voorschriften van toepassing zijn bij afwezigheid van TSI's of in geval van afwijkingen hiervan;

10° "gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD)": de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorweg-tunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risico-acceptatie;

11° "gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM)": de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld;

12° "veiligheidsinstantie": de overheid belast met de taken betreffende de veiligheid op het spoor, krachtens deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten;

13° "nationale veiligheidsvoorschriften": alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die van toepassing zijn op het Belgische net en op de spoorweginfrastructuurbeheerder en op meer dan één spoorwegonderneming die gemachtigd is om het net te gebruiken, van welke instantie de regelgeving ook uitgaat;

14° "veiligheidsbeheersysteem": de organisatie en de regelingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

15° "onderzoeksorgaan": het orgaan aangewezen om overeenkomstig deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten onderzoeken uit te voeren naar ongevallen en incidenten;

16° "hoofdonderzoeker": de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;

17° "ongeval": ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of bijzondere reeks gebeurtenissen van die aard met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op overwegen, ongevallen met personen veroorzaakt door rollend materieel in beweging, branden en andere ongevallen;

18° "ernstig ongeval": elke botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of die grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel elk soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of voor het veiligheidsbeheer; onder "grote schade" wordt schade verstaan die onmiddellijk door een onderzoeksinstantie op een totaal van ten minste 2 miljoen euro kan worden geraamd;

19° "incident": ieder ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

20° "onderzoek": een procedure die erop gericht is ongevallen en incidenten te voorkomen en die bestaat uit de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, met inbegrip van het bepalen van de oorzaken en, in voorkomend geval, het formuleren van veiligheidsaanbevelingen;

21° "oorzaken": de handelingen, verzuim, gebeurtenissen of omstandigheden, of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of het incident hebben geleid;

22° "Bureau": het Europees Spoorwegbureau, het communautaire bureau voor de veiligheid op het spoor en de interoperabiliteit, ingesteld door Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

23° "technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI)": de specificaties die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem gelden teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit te verzekeren van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem;

24° "spoorwegsysteem": het geheel van spoorweginfrastructuren, dat de lijnen en vaste installaties van het conventionele en hogesnelheidsspoorwegnet omvat alsook het rollend materieel dat ontworpen is voor het gebruik van deze infrastructuur;

25° "sous-systèmes": le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

26° "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 et dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel; la notion de constituant recouvre des objets matériels ou immatériels comme les logiciels;

27° "mise en service": l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;

28° "autorisation de mise en circulation": l'acte par lequel l'utilisation d'un sous-système est autorisée sur le réseau ferroviaire belge;

29° "personnel de bord": le personnel composé, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, des autres agents présents sur la locomotive ou le train, qui participent indirectement à la conduite et dont les qualifications professionnelles concourent, par conséquent, à la sécurité de la circulation;

30° "conducteur de train": la personne capable de conduire de façon autonome, responsable et sûre des locomotives de manœuvre, des trains de travaux ou des trains en vue du transport ferroviaire de passagers ou de marchandises.

TITRE II. — La sécurité ferroviaire

CHAPITRE I^{er}. — Règles nationales de sécurité

Art. 6. § 1^{er}. Le Roi adopte, par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, le cadre réglementaire national de sécurité. Ce cadre fixe les objectifs et les méthodes de sécurité nationaux, définissant le niveau de sécurité afférent à l'utilisation et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ainsi qu'à l'exploitation du matériel roulant, prévalant à l'élaboration des règles nationales de sécurité visées aux §§ 2 et 3 et aux règles internes de sécurité visées au § 4.

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

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

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

Le Roi adopte les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

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

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

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

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

Art. 7. § 1^{er}. Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent adopter, conformément à l'article 6, §§ 1^{er} à 3, une nouvelle règle nationale de sécurité basée sur un niveau de sécurité plus élevé que celui des objectifs de sécurité communs ou qui est susceptible d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires sur le réseau belge, dans le respect des conditions prévues aux paragraphes suivants.

25° "subsystemen": het resultaat van de onderverdeling van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem. Deze subsystemen, waarvoor essentiële vereisten moeten worden gedefinieerd, zijn van structurele of functionele aard;

26° "interopereerbaarheidsdeel": iedere basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem en waarvan de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip "onderdeel" dekt materiële en immateriële zaken, zoals programmatuur;

27° "ingebruikname": alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in zijn nominale werkingsstoestand wordt gebracht;

28° "toelating tot indienststelling": handeling waardoor een vergunning wordt toegekend voor het gebruik van een subsysteem op het Belgische spoornet;

29° "treinpersoneel": het personeel samengesteld uit enerzijds treinbestuurders en anderzijds andere werknemers, aanwezig op locomotieven of treinen, die indirect bij de besturing betrokken zijn en wier beroepskwalificaties mede bepalend zijn voor de verkeersveiligheid;

30° "treinbestuurder": de persoon die in staat is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van rangeerlocomotieven, werktreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen.

TITEL II. — Spoorwegveiligheid

HOOFDSTUK I. — Nationale Veiligheidsvoorschriften

Art. 6. § 1. De Koning neemt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften aan. Dit regelgevende kader stelt de nationale veiligheidsdoelstellingen en -methodes vast, door het bepalen van het veiligheidsniveau voor het gebruik en het beheer van de spoorweginfrastructuur, en voor de exploitatie van het rollend materieel; het is bepalend voor de uitwerking van de nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in §§ 2 en 3 en voor de interne veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in § 4.

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

De Koning bepaalt de eisen waaraan het veiligheidspersoneel en het rollend materieel moeten voldoen. De Koning kan deze bevoegdheid overdragen.

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

De Koning bepaalt de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

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

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

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

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

Art. 7. § 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kunnen de Koning en de spoorweginfrastructuurbeheerder, overeenkomstig artikel 6, §§ 1 tot 3, een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift aannemen dat gebaseerd is op een hoger veiligheidsniveau dan dat van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen of dat een weerslag zou kunnen hebben op de activiteiten van spoorwegondernemingen op het Belgische net, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.

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

§ 3. L'autorité de sécurité soumet le projet de règle de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les raisons pour lesquelles il entend l'introduire.

Si la Commission fait savoir qu'elle a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle de sécurité avec les méthodes de sécurité communes ou avec la possibilité d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, ou qu'elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les Etats membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle est suspendue jusqu'au moment où la Commission adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification.

Art. 8. En cas d'extrême urgence ou de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut prendre des mesures d'urgence qui dérogent aux règles nationales de sécurité. Il en informe immédiatement et au plus tard le jour ouvrable suivant l'autorité de sécurité. Ces mesures sont applicables immédiatement. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie ces mesures d'urgence immédiatement à toutes les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau. Ces mesures sont valables au maximum pour une durée de vingt jours ouvrables, sauf décision contraire de l'autorité de sécurité.

Art. 9. Le Roi et, le cas échéant le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, adapte les règles nationales de sécurité adoptées sur la base de l'article 6, §§ 1^{er} à 3, aux OSC et des MSC au fur et à mesure de leur adoption.

CHAPITRE II. — Autorité de sécurité

Section 1^{re}. — La désignation

Art. 10. Le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, désigne l'autorité de sécurité au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Art. 11. Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'autorité de sécurité par les dispositions de la présente loi, des agents statutaires de la S.N.C.B.-Holding peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités fixées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

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

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

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

A tout moment, moyennant préavis de trois mois, chaque agent transféré peut demander de mettre un terme à son transfert et de réintégrer alors le cadre de la S.N.C.B.-Holding.

Section 2. — Les missions et les pouvoirs

Art. 12. Les missions de l'autorité de sécurité sont notamment les suivantes :

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

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

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

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

§ 3. De veiligheidsinstantie legt de Europese Commissie het ontwerp van veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, onder opgave van de redenen voor de invoering ervan.

Indien de Commissie laat weten dat zij over de verenigbaarheid van het ontwerp van veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijk veiligheidsdoel ernstige twijfels heeft of dat zij van mening is dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegactiviteiten tussen de lidstaten inhoudt, wordt de aan-neming, de inwerkingtreding of de uitvoering van het voorschrift opgeschort totdat de Commissie een besluit neemt of totdat een termijn van zes maanden, te rekenen vanaf de kennisgeving, verstreken is.

Art. 8. In geval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder urgentiemaatregelen treffen die afwijken van de nationale veiligheidsvoorschriften. Hij deelt ze onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag mee aan de veiligheidsinstantie. Deze maatregelen zijn onmiddellijk van toepassing. De spoorweginfrastructuurbeheerder deelt deze urgentiemaatregelen onmiddellijk mee aan alle spoorwegondernemingen die op het net rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste twintig werkdagen geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.

Art. 9. De Koning en, in voorkomend geval, de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgt voor de aanpassing van de nationale veiligheidsvoorschriften die vastgesteld werden op grond van artikel 6, §§ 1 tot 3, aan de GVD en de GVM naarmate ze worden aangenomen.

HOOFDSTUK II. — Veiligheidsinstantie

Afdeling 1. — Aanwijzing

Art. 10. De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de veiligheidsinstantie binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer aan.

Art. 11. Teneinde het Bestuur in staat te stellen de opdrachten, verantwoordelijkheden en verplichtingen op zich te nemen die het door de bepalingen van deze wet worden opgelegd, kunnen statutaire personeelsleden van de N.M.B.S.-Holding met hun instemming worden overgeplaatst naar het Bestuur volgens de nadere regels bepaald bij een koninklijk besluit, vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

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

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

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

Ieder overgeplaatst personeelslid kan op elk ogenblik, met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie maanden, verzoeken een einde te maken aan zijn overplaatsing en opnieuw te worden opgenomen in de personeelsformatie van de N.M.B.S.-Holding.

Afdeling 2. — Opdrachten en bevoegdheden

Art. 12. De opdrachten van de veiligheidsinstantie zijn onder andere de volgende :

1° de toelating tot ingebruikname van de subsystemen van structurele aard die samen het spoorwegsysteem vormen dat aangelegd is of geëxploiteerd wordt in België, overeenkomstig de door de Koning aangenomen bepalingen en het controleren of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

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

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

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

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

6° la délivrance d'un avis conforme quant aux autres règles nationales de sécurité visées à l'article 6, § 3;

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

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

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

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

Art. 13. L'autorité de sécurité peut, dans l'accomplissement de ses tâches visées à l'article 12, prendre toutes les mesures nécessaires, y compris l'interdiction pour le matériel ou le personnel de sécurité de circuler.

Art. 14. L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

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

Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 12, elle peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des entreprises ferroviaires, de l'instance reconnue désignée ou notifiée pour les contrôles techniques ou des institutions ou entreprises ayant prouvé leur capacité professionnelle dans le domaine de la certification et l'analyse de risques.

L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres Etats membres. La coopération vise en particulier à faciliter et coordonner la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ayant obtenu des sillons internationaux conformément à la procédure prévue à l'article 34 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Section 3. — Le rapport annuel

Art. 15. Chaque année, l'autorité de sécurité publie un rapport annuel concernant ses activités de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre. Le rapport contient des informations sur :

a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis dans l'annexe I^{re};

b) les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;

c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;

d) les résultats des contrôles effectués auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment sur base des rapports visés à l'article 20.

CHAPITRE III. — Systèmes de gestion de la sécurité

Art. 16. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité dans le respect des objectifs de sécurité communs, des règles nationales de sécurité visées à l'article 6 ainsi que des exigences de sécurité définies dans les STI, et des éléments pertinents des méthodes de sécurités communes.

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

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

6° de aflevering van een eensluidend advies aangaande de andere nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 6, § 3;

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

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

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

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

Art. 13. De veiligheidsinstantie kan, in de uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 12, al de noodzakelijke maatregelen nemen, met inbegrip van het verbod voor materieel of veiligheidspersoneel om te rijden.

Art. 14. De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Zij geeft met name alle partijen de gelegenheid te worden gehoord en zij motiveert haar besluiten.

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

Zij kan voor de uitvoering van de in artikel 12 bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen, de erkende aangemelde of aangewezen instantie voor de technische keuringen of de instellingen of ondernemingen die hun vakbekwaamheid op het gebied van certificering en risicoanalyse bewezen hebben.

De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten. De samenwerking heeft in het bijzonder tot doel het vergemakkelijken en coördineren van de veiligheids-certificering van spoorwegondernemingen die internationale treinpaden toegewezen hebben gekregen volgens de procedure van artikel 34 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Afdeling 3. — Jaarverslag

Art. 15. Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten van het vorige jaar; zij zendt het uiterlijk 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over :

a) de evolutie van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een inventaris van de in bijlage I beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;

b) belangrijke wijzigingen in de wetgeving en reglementering betreffende de veiligheid op de spoorweg;

c) de ontwikkeling van de veiligheids-certificering en de veiligheidsvergunning;

d) de resultaten van het bij de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen uitgeoefende toezicht en de eruit getrokken conclusies, met name op basis van de verslagen bedoeld in artikel 20.

HOOFDSTUK III. — Veiligheidsbeheersystemen

Art. 16. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met eerbiediging van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de nationale veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 6, de in de TSI vastgelegde veiligheids-eisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.

Art. 17. Le système de gestion de la sécurité satisfait aux règles nationales de sécurité visées à l'article 6 et aux exigences de sécurité définies dans les STI et contient les éléments définis dans l'annexe II, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice de la législation nationale et internationale existante en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties.

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

Afin d'assurer la coordination et la cohérence des systèmes de gestion de la sécurité et des procédures d'urgence, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires demandent l'avis de la S.N.C.B.-Holding sur leur projet de système de gestion de la sécurité. La S.N.C.B.-Holding rend son avis dans les trente jours ouvrables de la demande. A défaut de réponse dans ce délai, l'avis est réputé positif.

Art. 19. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'autorité de sécurité un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient :

- a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I, dans la mesure où elle est pertinente pour l'organisation déclarante;
- c) les résultats des audits de sécurité internes;
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

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

Art. 20. Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci fait l'objet d'un rapport dont une copie est envoyée dans les plus brefs délais à l'autorité de sécurité et à l'organisme d'enquête par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire.

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

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

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

Art. 21. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

Ces dispositions n'affectent pas la responsabilité de chaque fabricant, de chaque fournisseur de services d'entretien, de chaque exploitant de wagons, de chaque prestataire de services et de chaque entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 17. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de nationale veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 6 en aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en bevat de in bijlage II omschreven elementen, aangepast volgens de aard, het belang en andere kenmerken van de uitgeoefende activiteit. Het systeem waarborgt de beheersing van alle risico's die de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van de spoorwegonderneming met zich brengen, met inbegrip van het verstrekken van onderhoud en materieel en het inzetten van aannemers. Onverminderd de nationale en internationale wetgeving inzake aansprakelijkheid, houdt het veiligheidsbeheersysteem naargelang het geval en binnen de grenzen van het redelijke ook rekening met de risico's die voortvloeien uit de activiteiten van andere partijen.

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

Om de coördinatie en de coherentie van de systemen van veiligheidsbeheer en van de noodprocedures te garanderen vragen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen het advies van de N.M.B.S.-Holding inzake het ontwerp van het veiligheidsbeheersysteem. De N.M.B.S.-Holding geeft zijn advies binnen dertig werkdagen na de aanvraag. Bij gebrek aan antwoord binnen deze termijn, wordt het advies als positief beschouwd.

Art. 19. De spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 30 juni bij de veiligheidsinstantie een verslag in over de veiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Het veiligheidsverslag bevat :

- a) inlichtingen over de wijze waarop de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming zijn eigen veiligheidsdoelen verwezenlijkt en de resultaten van de veiligheidsplannen;
- b) de bijwerking van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage I gedefinieerde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;
- c) de resultaten van de interne veiligheidsaudits;
- d) opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

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

Art. 20. Voor elk exploitatieongeval en -incident of met een weerslag op de exploitatie stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder en naargelang van het geval, de spoorwegonderneming een verslag op waarvan zo vlug mogelijk een kopie naar de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan wordt gestuurd.

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

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

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

Art. 21. Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, wordt elke spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en derden.

Dit laat echter de verantwoordelijkheid van elke fabrikant, elke leverancier van onderhoudsdiensten, wagonexploitant, dienstverlener en aankoopeenheid onverlet om rollend materieel, installaties, toebehoren en materialen te leveren, alsmede diensten te verrichten die voldoen aan de voorgeschreven eisen en gebruiksvoorwaarden, zodat zij door de spoorwegondernemingen en/of spoorweginfrastructuurbeheerder bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet.

Art. 22. § 1^{er}. Au sein de la S.N.C.B.-Holding, les tâches visées aux articles 18, alinéa 2, et 20, alinéa 2, sont confiées à un service spécialisé dépendant directement du comité de direction.

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

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

CHAPITRE IV. — Agrément et certificat de sécurité

Section 1^{re}. — L'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 23. § 1^{er}. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit disposer d'un agrément de sécurité, délivré par l'autorité de sécurité.

§ 2. L'agrément de sécurité comprend :

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

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

Art. 24. L'agrément de sécurité est valable cinq ans et est renouvelable à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien. Le titulaire de l'agrément de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toute modification de ce type.

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

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

Art. 25. L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité des agréments de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

Art. 26. Le Roi fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de demande, de délivrance, de prorogation ou de retrait de l'agrément de sécurité.

Section 2. — Le certificat de sécurité des entreprises ferroviaires

Art. 27. § 1^{er}. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit notamment disposer d'un certificat de sécurité, conformément à la présente section. Le certificat de sécurité a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin de maîtriser les risques et d'utiliser le réseau en toute sécurité. Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferroviaire belge ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

§ 2. Le certificat de sécurité comprend deux parties :

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

b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une exploitation sûre du réseau concerné, les exigences pouvant porter sur l'application des STI et des règles nationales de sécurité, notamment celles relatives au personnel de sécurité et au matériel roulant; la certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV.

Art. 22. § 1. Binnen de N.M.B.S.-Holding worden de taken bedoeld in de artikelen 18, tweede lid, en 20, tweede lid, toevertrouwd aan een gespecialiseerde dienst die rechtstreeks afhangt van het directiecomité.

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

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

HOOFDSTUK IV. — Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat

Afdeling 1. — Veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 23. § 1. Om de spoorweginfrastructuur te kunnen beheren en exploiteren, moet de spoorweginfrastructuurbeheerder beschikken over een veiligheidsvergunning, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.

§ 2. De veiligheidsvergunning omvat :

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

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

Art. 24. De veiligheidsvergunning is vijf jaar geldig en kan op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder worden vernieuwd. Zij wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de infrastructuur, het seinsysteem of de energievoorziening of de beginselen die van toepassing zijn op de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. De houder van de veiligheidsvergunning stelt de veiligheidsinstantie onverwijld van die ingrijpende wijzigingen in kennis.

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

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

Art. 25. De veiligheidsinstantie betekent aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de veiligheidsvergunning. De betekening vermeldt de naam en het adres van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunning en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.

Art. 26. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de wijze waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, verlengd en ingetrokken.

Afdeling 2. — Veiligheidscertificaat voor spoorwegondernemingen

Art. 27. § 1. Om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming onder meer beschikken over een veiligheidscertificaat overeenkomstig deze afdeling. Het veiligheidscertificaat is het bewijs dat de spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft tot stand gebracht en in staat is te voldoen aan de eisen die in de TSI, in andere communautaire bepalingen en in de nationale veiligheidsvoorschriften zijn vastgelegd teneinde de risico's te beheersen en het net veilig te gebruiken. Het veiligheidscertificaat kan voor het gehele Belgische spoorwegnet of enkel een welbepaald deel hiervan gelden.

§ 2. Het veiligheidscertificaat omvat twee delen :

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

b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen om veilig op het betrokken net te kunnen opereren, zijn goedgekeurd. De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI en de nationale veiligheidsvoorschriften, met name die in verband met het veiligheidspersoneel en het rollend materieel; de certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorwegonderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage IV.

Art. 28. La certification accordée à l'entreprise ferroviaire établie en Belgique par l'autorité de sécurité, conformément à l'article 27, § 2, a) précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. La certification accordée conformément à l'article 27, § 2, a) est valable dans toute l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaire équivalentes.

Art. 29. L'entreprise ferroviaire établie en Belgique ou dans un autre pays de l'Union européenne qui prévoit d'exploiter des services de transport ferroviaire sur le réseau belge doit avoir reçu de l'autorité de sécurité la certification nationale supplémentaire nécessaire visée à l'article 27, § 2, b).

La certification accordée conformément à l'article 27, § 2, b) précise les lignes du réseau couvert.

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

Le Roi fixe les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile.

Art. 30. Le certificat de sécurité est valable trois ans et peut être renouvelé. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

Le titulaire du certificat de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toutes les modifications importantes des conditions de la partie concernée du certificat. Il informe en outre l'autorité de sécurité de l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou de l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.

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

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

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

Art. 31. Le Roi fixe par un arrêté délibéré en Conseil des ministres les modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement ou de retrait du certificat de sécurité.

Art. 32. L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des certificats de sécurité visés à l'article 27. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Section 3. — La redevance liée à la détention d'un agrément et d'un certificat de sécurité

Art. 33. § 1^{er}. Il est dû par le titulaire d'un agrément ou d'un certificat de sécurité, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance de l'autorité de sécurité et aux frais d'enquête de l'organisme d'enquête, une redevance annuelle indexée.

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

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

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

CHAPITRE V. — Accès aux services de formation

Art. 34. Le Roi agréé par un arrêté délibéré en Conseil des ministres le ou les organismes chargés de fournir des services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord. L'agrément impose au(x) organisme(s) de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train et du personnel de bord chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

Art. 28. De certificering die de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 27, § 2, a) verleent aan de in België gevestigde spoorwegonderneming vermeldt het type en de draagwijdte van de spoorwegactiviteiten waarvoor het geldt. De overeenkomstig artikel 27, § 2, a) verleende certificering is geldig in de hele Europese Unie voor evenwaardige spoorvervoeractiviteiten.

Art. 29. De in België of in een andere lidstaat van de Europese Unie gevestigde spoorwegonderneming die voornemens is spoorwegvoerdiensten te exploiteren op het Belgische net moet van de veiligheidsinstantie de overeenkomstig artikel 27, § 2, b) vereiste aanvullende nationale certificering hebben ontvangen.

De overeenkomstig artikel 27, § 2, b) toegekende certificering vermeldt de lijnen van het net waarvoor zij geldt.

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

De Koning bepaalt de minimumbedragen voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid.

Art. 30. Het veiligheidscertificaat is drie jaar geldig en kan worden vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt bij elke substantiële wijziging van het type of de draagwijdte van de activiteiten.

De houder van het veiligheidscertificaat geeft de veiligheidsinstantie onverwijld kennis van alle belangrijke wijzigingen in de voorwaarden van het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat. Voorts licht hij de veiligheidsinstantie in over het inzetten van nieuwe categorieën personeel of van nieuwe soorten rollend materieel.

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

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

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

Art. 31. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de aanvraag, het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing en de intrekking van het veiligheidscertificaat.

Art. 32. De veiligheidsinstantie betekent aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de in artikel 27 bedoelde veiligheidscertificaten. De betekening vermeldt de naam en het adres van de spoorwegonderneming, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor die beslissing.

Afdeling 3. — Bijdrage verbonden aan het bezit van een veiligheidsvergunning en een veiligheidscertificaat

Art. 33. § 1. De houder van een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat is, voor deelneming in de kosten voor administratie, controle en toezicht van de veiligheidsinstantie en voor onderzoek van het onderzoeksorgaan, een jaarlijkse, geïndexeerde bijdrage verschuldigd.

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

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

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

HOOFDSTUK V. — Toegang tot de opleidingsfaciliteiten

Art. 34. De Koning erkent, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de instelling of instellingen die instaan voor de verlening van opleidingsdiensten voor treinbestuurders en treinpersoneel. De erkenning verplicht de instelling of instellingen de treinbestuurders en het treinpersoneel een billijke en niet-discriminerende toegang te verlenen tot opleidingsdiensten telkens wanneer deze opleiding nodig is om aan de voorwaarden te voldoen voor het bekomen van een veiligheidscertificaat of, in voorkomend geval, een veiligheidsvergunning.

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

Art. 35. Lorsqu'elles recrutent de nouveaux conducteurs de trains, de nouveaux membres du personnel de bord et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doivent être en mesure de tenir compte de toutes qualifications, formation et expérience pouvant avoir été acquises dans d'autres entreprises ferroviaires. A cet effet, ces membres du personnel peuvent avoir accès aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et communiquer celles-ci.

Art. 36. Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire sont responsables du niveau de formation et de la qualification de leur personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 17 et à l'annexe II.

Art. 37. Le Roi fixe par un arrêté délibéré en Conseil des ministres les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation, des examens, ainsi que les modalités de la délivrance des brevets des conducteurs de train et du personnel de bord.

CHAPITRE VI. — *Mise en circulation de matériel roulant en usage dans un autre Etat membre de l'Union européenne*

Art. 38. Le Roi arrête les modalités de demande et d'autorisation de mise en circulation de matériel roulant en usage dans un autre Etat membre de l'Union européenne.

Art. 39. Le matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un Etat membre mais qui n'est pas entièrement couvert par les STI pertinentes ou qui est entièrement couvert par les STI pertinentes mais pour lesquelles l'Etat belge a prévu des dérogations dans les limites définies par le Roi, fait l'objet d'une autorisation de mise en circulation sur le réseau ferroviaire belge conformément au présent chapitre.

Art. 40. L'entreprise ferroviaire soumet à l'autorité de sécurité un dossier technique concernant le matériel roulant ou le type de matériel roulant en indiquant l'utilisation prévue sur le réseau. Le dossier contient les informations suivantes :

a) la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre Etat membre et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;

b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'autorité de sécurité et nécessaires pour son autorisation complémentaire;

c) une attestation délivrée par l'organisme désigné relative aux caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;

d) des informations sur les dérogations aux règles nationales de sécurité qui sont nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, délivrée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque de sécurité sur le réseau.

Art. 41. L'autorité de sécurité peut inviter l'entreprise ferroviaire à faire des essais sur le réseau moyennant la conclusion d'un contrat avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en application de l'article 40, c), afin de définir la portée et le contenu de ces essais.

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

Art. 42. L'autorisation de mise en circulation du matériel roulant en usage dans un autre Etat membre de l'Union européenne peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

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

Art. 35. Bij de aanwerving van nieuwe treinbestuurders, nieuw treinpersoneel en personeel dat essentiële veiligheidsstaken verricht, moeten de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder in staat zijn, alle eerder bij andere spoorwegondernemingen verworven kwalificaties, gevolgde opleidingen en opgedane ervaring in aanmerking te nemen. Daartoe kunnen deze personeelsleden toegang krijgen tot de documenten die hun opleiding, kwalificaties en ervaring bewijzen, van deze documenten kopieën verkrijgen en ze doorgeven.

Art. 36. Iedere spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder staan altijd in voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat met de veiligheid verband houdende taken zoals bedoeld in artikel 17 en bijlage II, verricht.

Art. 37. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens, evenals de wijze van afgifte van de getuigschriften van treinbestuurders en treinpersoneel.

HOOFDSTUK VI. — *Indienststelling van reeds in een andere lidstaat van de Europese Unie in gebruik zijnde rollend materieel*

Art. 38. De Koning bepaalt de nadere regels voor de aanvraag en de machtiging tot indienststelling van reeds in een andere lidstaat van de Europese Unie in gebruik zijnde rollend materieel.

Art. 39. Rollend materieel voor de inzet waarvan in één lidstaat een vergunning is verleend, maar dat niet geheel onder de relevante TSI valt, of dat geheel onder de relevante TSI valt die er betrekking op hebben, maar waarvoor de Belgische Staat binnen de grenzen bepaald door de Koning in afwijkingen heeft voorzien, is onderworpen aan een machtiging tot indienststelling op het Belgische spoorwagetraktoot overeenkomstig dit hoofdstuk.

Art. 40. De spoorwegonderneming legt aan de veiligheidsinstantie een technisch dossier voor met betrekking tot het rollend materieel of het type rollend materieel, met opgave van het geplande gebruik op het spoorwagetraktoot. Het dossier bevat de volgende informatie :

a) een bewijs dat in een andere lidstaat toelating tot de inzet van rollend materieel is gegeven, en registers met de staat van dienst van het materieel, zijn onderhoud en, in voorkomend geval, de technische wijzigingen die na de toelating zijn aangebracht;

b) de door de veiligheidsinstantie verlangde technische gegevens, het onderhoudsprogramma en de operationele kenmerken die nodig zijn voor de aanvullende vergunning;

c) een attest afgegeven door de aangewezen instantie inzake de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het rollend materieel voldoet aan de eisen voor het systeem van energievoorziening, het seingevoerings- en besturingssysteem, de spoorbreedte en infrastructuurprofielen, de maximale asbelasting en andere netwerk-eisen;

d) informatie over vrijstellingen van nationale veiligheidsvoorschriften die nodig zijn om een vergunning te verlenen en het bewijs, geleverd door de Belgische beheerder van de spoorweginfrastructuur, op basis van een risicobeoordeling, dat de toelating van het rollend materieel op het net geen veiligheidsrisico's met zich brengt.

Art. 41. De veiligheidsinstantie kan de spoorwegonderneming uitnodigen om testen op het spoorwagetraktoot te doen na afsluiting van een overeenkomst met de spoorweginfrastructuurbeheerder met toepassing van artikel 40, c) om de draagwijdte en inhoud van deze testen vast te stellen.

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

Art. 42. De toelating tot indienststelling van rollend materieel dat in een andere lidstaat van de Europese Unie gebruikt wordt, kan gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen bevatten.

CHAPITRE VII. — *Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires**Section 1^{re}. — La désignation d'un organisme d'enquête*

Art. 43. Le Roi désigne par un arrêté délibéré en Conseil des ministres l'organisme d'enquête.

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

Les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions visées à la section 2; toute violation du secret professionnel est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des ministres la composition de l'organisme d'enquête et les modalités d'exécution des missions qui lui sont confiées.

Section 2. — Les missions

Art. 44. L'organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire.

Art. 45. En plus des accidents graves, l'organisme d'enquête peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel.

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

Section 3. — Les pouvoirs

Art. 46. Sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires et, le cas échéant, en collaboration avec les autorités judiciaires, l'organisme d'enquête a dès que possible :

a) accès au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de gestion du trafic;

b) le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement contrôlé d'épaves, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;

c) accès au contenu des enregistreurs de messages verbaux, au contenu des enregistrements des équipements de bord et à l'enregistrement du fonctionnement du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;

d) accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;

e) accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;

f) la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué et d'autres témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;

g) accès à toute information ou document pertinent détenu par la S.N.C.B.-Holding, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires impliquées et l'autorité de sécurité.

Les pouvoirs visés à l'alinéa 1^{er} ne peuvent être exercés que lorsque les nécessités de l'éventuelle information et instruction judiciaire ne s'y opposent plus et, le cas échéant, dans le respect de l'article 125 du règlement général du 28 décembre 1950 sur les frais de justice en matière répressive.

Art. 47. L'organisme d'enquête procède avec les organismes d'enquête des autres Etats membres de l'Union européenne à un échange de vues et d'expériences en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité et d'adaptation au progrès scientifique et technique.

HOOFDSTUK VII. — *Onderzoek naar spoorwegongevallen en -incidenten**Afdeling 1. — Aanwijzing van een onderzoeksorgaan*

Art. 43. De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het onderzoeksorgaan aan.

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

De leden van het onderzoeksorgaan zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun opdrachten bedoeld in afdeling 2; elke schending van het beroepsgeheim wordt gestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de samenstelling van het onderzoeksorgaan en de uitvoeringsregels van de aan het onderzoeksorgaan toevertrouwde opdrachten.

Afdeling 2. — Opdrachten

Art. 44. Het onderzoeksorgaan stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan.

Art. 45. Naast het onderzoeken van ernstige ongevallen kan het onderzoeksorgaan ook onderzoeken voeren naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem.

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

Afdeling 3. — Bevoegdheden

Art. 46. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden en, in voorkomend geval, in samenwerking met de gerechtelijke instanties, krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk :

a) toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, tot het betrokken rollend materieel, tot de betreffende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevinginstallaties;

b) het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;

c) toegang tot recorders van verbale boodschappen, de geregistreerde gegevens van de boordapparatuur en de registratie van de werking van het seingeving- en verkeersregelingsysteem waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;

d) toegang tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;

e) toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;

f) de mogelijkheid het betrokken spoorwegpersoneel en andere getuigen te ondervragen en het recht om kopieën te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;

g) toegang tot alle terzake dienende informatie of gegevens die in het bezit zijn van de N.M.B.S.-Holding, de spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen en de veiligheidsinstantie.

De bevoegdheden vermeld in het eerste lid, kunnen slechts worden uitgeoefend van zodra de noodwendigheden van het eventuele opsporings- en gerechtelijk onderzoek zich hier niet meer tegen verzetten en in voorkomend geval, overeenkomstig artikel 125 van het Algemeen reglement van 28 december 1950 op de gerechtskosten in strafzaken.

Art. 47. Het onderzoeksorgaan wisselt meningen en ervaringen uit met onderzoeksorganen van de andere lidstaten van de Europese Unie met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden en beginselen voor de opvolging van de veiligheidsaanbevelingen en de aanpassing aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Section 4. — L'enquête

Art. 48. Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel Etat membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit, et que cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se concerta avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir de l'effectuer en coopération. Si l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse les autres organismes concernés participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

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

Art. 49. L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et des usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans les projets de rapport. Les éléments de l'éventuelle information et instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires.

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

Art. 50. Pour chaque accident ou incident visé aux articles 44 et 45, l'organisme responsable de l'enquête prend les dispositions voulues. Il fait notamment appel aux compétences opérationnelles et techniques nécessaires pour mener l'enquête. Ces compétences peuvent être sollicitées au sein de l'organisme ou en dehors de celui-ci, en fonction de la nature de l'accident ou de l'incident sur lequel il doit enquêter.

Art. 51. L'organisme d'enquête conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de remettre l'infrastructure en état et de l'ouvrir aux services de transport ferroviaire dans les meilleurs délais.

Art. 52. L'enquête est effectuée indépendamment de toute information et instruction judiciaire et ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité. Les autorités judiciaires s'efforcent de permettre à l'organisme d'enquête d'effectuer ses tâches.

Section 5. — Les conclusions et les rapports

Art. 53. Chaque enquête sur un accident ou un incident visé aux articles 44 et 45 fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête et dont le contenu est déterminé à l'annexe III. Ce rapport indique l'objectif de l'enquête et contient, le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité.

L'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe V. Le rapport, y compris les recommandations en matière de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 49, ainsi qu'aux parties et organismes intéressés dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.

Art. 54. Chaque année, l'organisme d'enquête établit, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

Art. 55. § 1^{er}. Les recommandations en matière de sécurité formulées par l'organisme d'enquête sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes concernés. Elles ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

Afdeling 4. — Het onderzoek

Art. 48. Wanneer een ongeval of een incident vlakbij een grensinstallatie van België heeft plaatsgevonden of als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident heeft plaatsgevonden en dat dit in België zou kunnen zijn, overlegt het onderzoeksorgaan samen met zijn tegenhangers om het orgaan te bepalen dat het onderzoek gaat verrichten of nemen zij gezamenlijk deze taak op zich. Als het Belgische onderzoeksorgaan aangeduid wordt, laat het de andere betrokken organen aan het onderzoek deelnemen en geeft het hen toegang tot alle resultaten van dit onderzoek.

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

Art. 49. Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord. In voorkomend geval worden de resultaten samengelegd met de andere onderzoeksorganen. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, de slachtoffers en hun naaste familie, de eigenaren van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van het personeel betrokken bij het ernstig ongeval, ongeval of incident, en de gebruikers worden geregeld op de hoogte gebracht van de voortgang van het onderzoek en, in de mate van het mogelijke, krijgen ze de kans om hun mening te geven in het kader van het onderzoek en de gegevens uit de ontwerpverslagen te commentariëren. Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden.

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

Art. 50. Voor elk ongeval of incident bedoeld in de artikelen 44 en 45, treft het verantwoordelijke onderzoeksorgaan de gewenste maatregelen. Het wendt met name de operationele en technische vaardigheden aan die nodig zijn om het onderzoek te voeren. Deze vaardigheden kunnen van binnen of buiten het orgaan worden aangetrokken al naargelang van de aard van het te onderzoeken ongeval of incident.

Art. 51. Het onderzoeksorgaan rondt zijn onderzoek op de plaats van het ongeval zo snel mogelijk af zodat de spoorweginfrastructuurbeheerder de infrastructuur zo snel mogelijk kan herstellen en openstellen voor de spoorwegvervoerdiensten.

Art. 52. Het onderzoek wordt onafhankelijk van opsporings- en gerechtelijke onderzoeken gevoerd en kan in geen geval betrekking hebben op het vaststellen van schuld of aansprakelijkheid. De gerechtelijke overheden spannen zich in om het mogelijk te maken dat het onderzoeksorgaan zijn taken kan uitvoeren.

Afdeling 5. — Conclusies en verslagen

Art. 53. Van elk onderzoek van een ongeval of incident bedoeld in de artikelen 44 en 45 wordt een verslag opgesteld dat naar zijn vorm is afgestemd op het type en de ernst van het ongeval of incident en het belang van de onderzoeksbevindingen; zijn inhoud is in bijlage III vastgesteld. Dit verslag beschrijft duidelijk het onderzoeksdoel en bevat, waar nodig, veiligheidsaanbevelingen.

Het onderzoeksorgaan maakt het eindverslag zo spoedig mogelijk openbaar, doch gewoonlijk niet later dan twaalf maanden na de datum waarop het voorval heeft plaatsgevonden. In het verslag wordt de in bijlage V beschreven verslagleggingsstructuur zo nauwgezet mogelijk gevolgd. Het verslag, met inbegrip van de veiligheidsaanbevelingen, wordt aan de in artikel 49 bedoelde partijen gezonden alsmede aan de betrokken instanties en partijen in de andere lidstaten van de Europese Unie.

Art. 54. Uiterlijk op 30 september van elk jaar publiceert het onderzoeksorgaan een jaarverslag waarin verantwoording wordt afgelegd over de onderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die zijn gedaan en de maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere aanbevelingen.

Art. 55. § 1. De door het onderzoeksorgaan opgestelde aanbevelingen worden gericht aan de veiligheidsinstantie en, indien de aard van de aanbeveling dit noodzaakt, aan andere betrokken organen. De aanbevelingen mogen in geen geval een vermoeden van fout of aansprakelijkheid behelzen.

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

Section 6. — La concertation européenne

Art. 56. Dans un délai d'une semaine après sa décision d'ouvrir une enquête, l'organisme d'enquête en informe l'Agence. La notification indique la date, l'heure et le lieu de l'accident ou de l'incident, ainsi que son type et ses conséquences en termes de pertes humaines, de personnes blessées et de dommages matériels.

Art. 57. L'organisme d'enquête transmet à l'Agence une copie du rapport final visé à l'article 53 et du rapport annuel visé à l'article 54.

TITRE III. — Contrôle et inspection ferroviaires et sanctions

CHAPITRE I^{er}. — Contrôles et inspections ferroviaires

Art. 58. § 1^{er}. Sur proposition du ministre, le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux agents de l'Administration et de l'autorité de sécurité chargés de contrôler l'application et constater les manquements aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

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

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

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires à la recherche ou à la constatation ou nécessaires pour mettre fin à l'infraction.

§ 3. Ils peuvent procéder à des visites entre 8 et 18 heures, après autorisation préalable du juge d'instruction du lieu de la visite :

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

— au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

§ 4. Les procès-verbaux des officiers visés au § 1^{er} sont envoyés au procureur du Roi du lieu de l'infraction.

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

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

CHAPITRE II. — Sanctions

Art. 59. Sous réserve de l'application des articles 22, § 3 et 43, alinéa 3, les manquements à la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris sur la base de cette loi, le non-respect des décisions prises par l'autorité de sécurité, l'Administration ou le ministre, toute obstruction aux vérifications et investigations de ces instances ainsi que toute entrave à l'action de l'organisme d'enquête constituent des infractions punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six euros à cent vingt-cinq euros ou d'une de ces peines seulement. Les dispositions du livre I du Code pénal sont applicables à ces infractions.

TITRE IV. — Dispositions finales et abrogatoires

CHAPITRE I^{er}. — Disposition transitoire

Art. 60. La présente loi ne s'applique pas aux demandes de certificat de sécurité introduites avant l'entrée en vigueur des arrêtés royaux exécutant les articles 10 et 31.

CHAPITRE II. — Dispositions abrogatoires

Art. 61. L'article 452, § 1^{er}, 6° de la loi-programme du 22 décembre 2003, l'article 199, 6° de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, telle que modifiée par l'arrêté royal du 14 juin 2004 et l'article 82 de la loi du 23 décembre 2005 portant des dispositions diverses, sont abrogés.

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

Afdeling 6. — Europees overleg

Art. 56. Binnen één week nadat besloten werd een onderzoek in te stellen, brengt het onderzoeksorgaan het Bureau daarvan op de hoogte. Hierbij worden de datum, de tijd en de plaats van het ongeval of het incident aangegeven, alsook het type van ongeval of incident en de gevolgen ervan in termen van doden, gewonden en materiële schade.

Art. 57. Het onderzoeksorgaan zendt het Bureau een exemplaar van het eindverslag bedoeld in artikel 53 en van het jaarverslag bedoeld in artikel 54.

TITEL III. — Controle en inspectie van de spoorwegen en boetes

HOOFDSTUK I. — Controles en inspectie van de spoorwegen

Art. 58. § 1. Op voordracht van de minister, kan de Koning de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie verlenen aan de agenten van het Bestuur en van de veiligheidsinstantie belast met de controle op de naleving van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten en de vaststelling van de inbreuken hierop.

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

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

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en die in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of vaststelling of nodig zijn om aan de overtreding een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen zoekingen tussen 8 en 18 uur verrichten, na machtiging van de onderzoeksrechter van de plaats van de zoeking :

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

— in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde officieren worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van het misdrijf.

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

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

HOOFDSTUK II. — Boetes

Art. 59. Onverminderd de artikelen 22, § 3 en 43, derde lid, vormen inbreuken op deze wet of op de uitvoeringsbesluiten die werden genomen op basis van deze wet, het niet naleven van de beslissingen van de veiligheidsinstantie, het Bureau of de minister, het hinderen van vaststellingen en onderzoeken van deze instanties, evenals elke belemmering van de activiteiten van het onderzoeksorgaan overtredingen waarop een gevangenisstraf staat van acht dagen tot één jaar en een boete van zesentwintig tot honderdvijfentwintig euro of met een van deze straffen alleen. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek zijn op deze inbreuken van toepassing.

TITEL IV. — Slot- en opheffingsbepalingen

HOOFDSTUK I. — Overgangsbepaling

Art. 60. Deze wet is niet van toepassing op de aanvragen voor een veiligheidscertificaat die worden ingediend vóór de inwerkingtreding van de koninklijke besluiten ter uitvoering van de artikelen 10 en 31.

HOOFDSTUK II. — Opheffingsbepalingen

Art. 61. Art. 452, § 1, 6° van de programmawet van 22 december 2003, artikel 199, 6° van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 14 juni 2004 en artikel 82 van de wet van 23 december 2005 houdende diverse bepalingen, worden opgeheven.

Art. 62. Les articles 4 à 11, 37 à 47 et 98 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que ses modifications ultérieures, sont abrogés.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 19 décembre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

La Vice-Première Ministre et Ministre du Budget,
Mme F. VAN DEN BOSSCHE

Le Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques,
B. TUYBENS

Vu et scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
Mme L. ONKELINX

Notes

(1) *Session ordinaire 2005-2006.*

Chambre des représentants.

Documents parlementaires. — Projet de loi, n° 51-2643/001. — Addendum n° 51-2643/002. — Amendement n° 51-2643/003. — Rapport n° 51-2643/004. — Texte adopté par la Commission, n° 51-2643/005. — Texte adopté en séance plénière et transmis au Sénat, n° 51-2643/006.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 novembre 2006.

Sénat.

Documents parlementaires. — Projet transmis par la Chambre des représentants, n° 3-1916/1. — Projet non évoqué par le Sénat.

Annexe I^{re}. — Indicateurs de sécurité communs

Indicateurs de sécurité communs à notifier par les autorités de sécurité :

Si de nouveaux faits ou des erreurs sont découverts après la présentation du rapport, les indicateurs relatifs à une année déterminée sont modifiés ou corrigés par l'autorité de sécurité à la première occasion utile et au plus tard lors de la présentation du rapport annuel suivant.

Pour les indicateurs relatifs aux accidents visés à la rubrique 1 ci-dessous, le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer s'applique pour autant que les informations soient disponibles.

(1) Indicateurs relatifs aux accidents

1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) d'accidents et ventilation suivant les types d'accident suivants :

- collisions de trains, y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit;
- déraillements de trains;
- accidents aux passages à niveau, y compris les accidents impliquant des piétons;
- accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche à l'exception des suicides;
- suicides;
- incendies dans le matériel roulant;
- autres.

Chaque accident est signalé selon le type de l'accident primaire, même si les conséquences de l'accident secondaire sont plus graves, par exemple un incendie après un déraillement.

Art. 62. De artikelen 4 tot 11, 37 tot 47 en 98 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 en zijn latere wijzigingen betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, worden opgeheven.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekled en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 19 december 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

De Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting,
Mevr. F. VAN DEN BOSSCHE

De Staatssecretaris van Overheidsbedrijven,
B. TUYBENS

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
Mevr. L. ONKELINX

Nota's

(1) *Gewone zitting 2005-2006.*

Kamer van volksvertegenwoordigers.

Parlementaire stukken. — Wetsontwerp, nr. 51-2643/001. — Addendum, nr. 51-2643/002. — Amendement, nr. 51-2643/003. — Verslag, nr. 51-2643/004. — Tekst aangenomen door de Commissie, nr. 51-2643/005. — Tekst aangenomen in de plenaire vergadering en overgezonden aan de Senaat, nr. 51-2643/006.

Parlementaire Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergadering van 16 november 2006.

Senaat.

Parlementaire stukken. — Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers, nr. 3-1916/1. — Ontwerp niet geëvoceerd door de Senaat.

Bijlage I. — Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren

Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren die aan de veiligheidsinstanties moeten worden gemeld :

Als er na de indiening van het verslag nieuwe feiten of fouten aan het licht komen, worden de indicatoren voor een specifiek jaar bij de eerste passende gelegenheid en uiterlijk in het volgende jaarverslag door de veiligheidsinstantie gewijzigd of verbeterd.

Voor de ongevallenindicatoren bedoeld in de rubriek 1 hieronder wordt Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer gebruikt, voor zover de informatie beschikbaar is.

(1) Indicatoren met betrekking tot ongevallen.

1. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ongevallen en uitsplitsing naar de volgende soorten ongevallen :

- treinbotsingen, inclusief botsingen met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte;
- ontsporing van treinen;
- ongevallen op spoorwegovergangen, inclusief ongevallen met voetgangers op spoorwegovergangen;
- persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, met uitzondering van zelfmoorden;
- zelfmoorden;
- brand in rollend materieel;
- overige.

Ieder ongeval wordt gemeld onder het type van het primaire ongeval, ook al zijn de gevolgen van het secundaire ongeval ernstiger, bijvoorbeeld brand na een ontsporing.

2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de personnes grièvement blessées et de personnes tuées par type d'accident, les catégories étant les suivantes :

- passagers (également en relation avec le nombre total de passagers-kilomètres);
- personnel, y compris le personnel des contractants;
- usagers des passages à niveau;
- personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires;
- autres.

(2) Indicateurs relatifs aux incidents survenus et aux incidents évités de justesse.

1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de rail, de gachissements de la voie et de pannes de signalisation.

2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de signaux passés en situation de danger.

3. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service.

(3) Indicateurs relatifs aux conséquences des accidents.

1. Coût total et relatif (par kilomètre-train), en euros, de tous les accidents, avec calcul, si possible, des coûts suivants :

- décès et blessures;
- indemnisation pour perte ou dommages des biens des passagers, du personnel ou de tiers, y compris les dommages causés à l'environnement;
- remplacement ou réparation de matériel roulant et d'installations ferroviaires endommagés;
- retards, perturbations et réacheminement du trafic, y compris les surcoûts en termes de personnel et de perte de recettes futures.

Il convient de déduire des coûts ci-dessus l'indemnisation dont ont bénéficié ou devraient bénéficier les tierces parties, par exemple les propriétaires de véhicule à moteur impliqués dans les accidents aux passages à niveau. Les indemnités accordées au titre de polices d'assurance détenues par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas déduites.

2. Nombre total et relatif (par heure de travail) d'heures de travail perdues par le personnel et les contractants en raison des accidents.

(4) Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en œuvre.

1. Pourcentage des voies dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service, pourcentage en kilomètres-train utilisant des systèmes ATP opérationnels.

2. Nombre de passages à niveau (total et par kilomètre de ligne). Pourcentage des passages à niveau avec protection automatique ou manuelle.

(5) Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité.

Audits internes effectués par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, tels qu'ils sont définis dans la documentation du système de gestion de la sécurité. Nombre total d'audits effectués et pourcentage par rapport aux audits requis (et/ou prévus).

(6) Définitions.

Lors de la communication de données conformément à la présente annexe, les autorités déclarantes peuvent utiliser les définitions des indicateurs et les méthodes de calcul des coûts appliquées au niveau national. Toutes les définitions et méthodes de calcul utilisées doivent être expliquées dans une annexe du rapport annuel visé à l'article 19.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal personen dat per soort ongeval ernstig gewond is geraakt of is omgekomen, met onderverdeling in de volgende categorieën :

- reizigers (ook in verhouding tot het totale aantal reizigerskilometers);
- werknemers, inclusief het personeel van aannemers;
- gebruikers van spoorwegovergangen;
- onbevoegde personen op terreinen van de spoorwegen;
- overigen.

(2) Indicatoren met betrekking tot incidenten en bijna-ongelukken.

1. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal gevallen van gebroken rails, knikken in het spoor en foutieve seingevingen.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal seinen dat bij gevaar is gepasseerd.

3. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal gebroken wielen en assen van operationeel rollend materieel.

(3) Indicatoren met betrekking tot de gevolgen van ongevallen.

1. De totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde kilometers) kosten in euro van alle ongevallen, waarbij zo mogelijk de volgende kosten moeten worden berekend en inbegrepen :

- doden en gewonden;
- compensatie voor verlies van of schade aan eigendommen van reizigers, personeel of derden, inclusief milieuschade;
- vervanging of herstel van beschadigd rollend materieel en beschadigde spoorweginstallaties;
- vertragingen, storingen en omleiding van verkeer, inclusief extra kosten voor personeel en verlies van toekomstige inkomsten.

Van bovengenoemde kosten worden afgetrokken schadevergoedingen en compensatiebedragen die worden teruggevorderd of die naar verwachting teruggevorderd zullen worden van derden zoals eigenaren van motorvoertuigen die bij ongevallen op spoorwegovergangen zijn betrokken. Compensatie die wordt betaald uit verzekeringen van spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders, wordt niet afgetrokken.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal gewerkte uren) aantal arbeidsuren van personeel en aannemers dat als gevolg van ongevallen verloren is gegaan.

(4) Indicatoren met betrekking tot de veiligheid van de infrastructuur op technisch gebied en de uitvoering ervan.

1. Het percentage sporen met het automatische beveiligingssysteem voor treinen (ATB), het percentage treinkilometers waarvoor operationele ATB-systemen worden gebruikt.

2. Het aantal spoorwegovergangen (totaal en per kilometer spoor). Het percentage overgangen met automatische of handmatige beveiliging.

(5) Indicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer.

Afgeronde interne controles door infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen als beschreven in de documentatie over het veiligheidsbeheersysteem. Het totale aantal voltooide controles en het aantal uitgedrukt als percentage van de vereiste (en/of geplande) controles.

(6) Definities.

De rapporterende instanties mogen gebruik maken van nationale definities van de indicatoren en kostenberekenningsmethoden wanneer de in deze bijlage genoemde gegevens worden overgelegd. Alle gebruikte definities en rekenmethoden worden uiteengezet in een bijlage bij het in artikel 19 beschreven jaarverslag.

Annexe II. — Systèmes de gestion de la sécurité

1. Exigences applicables au système de gestion de la sécurité.

Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

2. Eléments du système de gestion de la sécurité.

2.1. Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants :

a) une politique de sécurité approuvée par le gestionnaire de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies :

— dans les STI, ou

— dans les règles nationales visées à l'article 6 et à l'annexe II, ou

— dans d'autres règles pertinentes, ou

— dans les décisions de l'autorité, et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;

h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;

j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

2.2. Les autres éléments du système de gestion de la sécurité sont les suivants :

Les règles internes, complémentaires aux règles de sécurité nationales et visées à l'article 6, § 4, dont certaines font partie des éléments essentiels du système de gestion de la sécurité. Les prescriptions concernent outre les éléments essentiels visés au point 2.1, toutes les directives de sécurité adressées au personnel.

Bijlage II. — Veiligheidsbeheersysteem

1. Eisen inzake het veiligheidsbeheersysteem.

Alle essentiële onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem moeten worden gedocumenteerd. Het systeem beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zijn verdeeld. Het geeft aan hoe het beheer op verschillende niveaus wordt gecontroleerd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken en hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd.

2. Elementen van het veiligheidsbeheersysteem.

2.1. De basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn :

a) een veiligheidsbeleid dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en aan het personeel is meegedeeld;

b) kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken;

c) procedures om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen en andere bindende voorwaarden zoals vastgelegd :

— in de TSI, of

— in de in artikel 6 en bijlage II bedoelde nationale voorschriften, of

— in andere toepasselijke voorschriften, of

— in besluiten van een autoriteit, alsmede procedures om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd;

d) procedures en methoden om risico's te beoordelen en te beheersen wanneer er voor de infrastructuur of de activiteiten nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de bedrijfsomstandigheden of door nieuw materiaal;

e) programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel terzake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd;

f) regelingen voor een voldoende informatievoorziening binnen de organisatie en, waar nodig, voor een voldoende uitwisseling van informatie tussen organisaties die op dezelfde infrastructuur opereren;

g) procedures voor de wijze waarop, alsmede de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd, en de procedure voor configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied;

h) procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen;

i) plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de bevoegde overheidsinstanties worden vastgesteld;

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

2.2. De andere elementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn :

De interne regels, in aanvulling op de nationale veiligheidsregels en bedoeld in artikel 6, § 4, waarvan sommige deel uitmaken van de basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem. De voorschriften hebben zowel betrekking op de basiselementen bedoeld in punt 2.1 als op de veiligheidsinstructies, bestemd voor het personeel.

Annexe III. — Contenu des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents

(1) Résumé.

Le résumé contient une brève description de l'événement, avec indication de la date, du lieu et des conséquences. Il énonce les causes directes ainsi que les facteurs qui ont contribué à l'événement et les causes sous-jacentes établies par l'enquête. Les recommandations principales sont indiquées, de même que des informations sur les destinataires de ces recommandations.

(2) Faits immédiats de l'événement.

1. L'événement :

- date, heure exacte et lieu de l'événement;
- description des circonstances et du site de l'accident, y compris des efforts des services de secours et d'urgence;
- décision d'ouvrir une enquête, composition de l'équipe d'enquêteurs et réalisation de l'enquête.

2. Les circonstances de l'événement :

- le personnel et les contractants impliqués ainsi que les autres parties et témoins;
- les trains et leur composition, ainsi que le numéro d'enregistrement du matériel roulant impliqué;
- la description de l'infrastructure et du système de signalisation - types de voie, aiguillages, enclenchement, signaux, protection des trains;
- les moyens de communication;
- les travaux effectués sur le site ou à proximité de celui-ci;
- le déclenchement du plan d'urgence ferroviaire et sa chaîne d'événements;
- le déclenchement du plan d'urgence des services publics de secours, de la police et des services médicaux et sa chaîne d'événements.

3. Pertes humaines, personnes blessées et dommages matériels :

- passagers et tiers, personnel, y compris les contractants;
- fret, bagages et autres biens;
- matériel roulant, infrastructure et environnement.

4. Circonstances externes :

- conditions météorologiques et références géographiques.

(3) Compte rendu des investigations et enquêtes.

1. Résumé des témoignages (sous réserve de protection de l'identité des personnes) :

- personnel des chemins de fer, y compris les contractants;
- autres témoins.

2. Système de gestion de la sécurité :

- cadre organisationnel et manière dont les ordres sont donnés et exécutés;
- exigences applicables au personnel et manière dont leur respect est assuré;
- routines de contrôle et de vérification interne et leurs résultats;
- interface entre les différents acteurs présents sur l'infrastructure.

3. Règles et réglementation :

- règles et réglementation publique communautaire et nationale applicables;
- autres règles, telles que les règles d'exploitation, les instructions locales, les exigences applicables au personnel, les prescriptions d'entretien et les normes applicables.

4. Fonctionnement du matériel roulant et des installations techniques :

- système de signalisation et de contrôle-commande, y compris les enregistrements des enregistreurs automatiques de données;
- infrastructure;
- équipements de communications;
- matériel roulant, y compris les enregistrements des enregistreurs automatiques de données.

Bijlage III. — Kernpunten van het verslag betreffende het onderzoek naar ongevallen en incidenten

(1) Samenvatting.

De samenvatting bevat een korte beschrijving van het voorval, wanneer en waar het plaatsvond en wat de gevolgen waren. Vermeld moeten worden de directe oorzaken, de factoren die mede tot het voorval hebben geleid, en de onderliggende oorzaken die tijdens het onderzoek zijn vastgesteld. De belangrijkste aanbevelingen worden genoemd en er wordt informatie verstrekt over degenen tot wie de aanbevelingen zijn gericht.

(2) Feiten met betrekking tot het voorval.

1. Het voorval :

- datum, exacte tijd en plaats van het voorval;
- beschrijving van de gebeurtenissen en de plaats van het ongeval, met inbegrip van het optreden van de reddings- en noodhulpdiensten;
- het besluit een onderzoek in te stellen, de samenstelling van het onderzoeksteam en het onderzoek zelf.

2. De situatie tijdens het voorval :

- betrokken personeel en aannemers en andere partijen en getuigen;
- de treinen en de samenstelling ervan, inclusief het registratienummer van het betrokken rollend materieel;
- de beschrijving van de infrastructuur en het seingevingssysteem - spoortypen, schakelaars, koppelingen, seinen, treinbeveiliging;
- de communicatiemiddelen;
- de werkzaamheden op of in de omgeving van de plaats van het voorval;
- de inwerkingstelling van het spoorwegnoodplan en de gebeurtenissen die daarop volgden;
- de inwerkingstelling van het noodplan van de publieke reddingsdiensten, de politie en de medische diensten en de gebeurtenissen die daarop volgden.

3. Doden, gewonden en materiële schade :

- reizigers en derden, personeel, met inbegrip van de aannemers;
- vracht, bagage en andere eigendommen;
- rollend materieel, infrastructuur en het milieu.

4. Externe omstandigheden :

- weersomstandigheden en geografische referenties.

(3) Rapportage van de onderzoeken.

1. Samenvatting van getuigenissen (volgens de regels voor de bescherming van de persoonlijke identiteit) :

- werknemers bij de spoorwegen, met inbegrip van de aannemers;
- andere getuigen.

2. Het veiligheidsbeheersysteem :

- de kaderorganisatie en de wijze waarop bevelen worden gegeven en uitgevoerd;
- eisen betreffende het personeel en de wijze waarop de naleving daarvan wordt gewaarborgd;
- reguliere procedures voor interne controles en de uitkomsten ervan;
- interface tussen de verschillende actoren op de infrastructuur.

3. Wet- en regelgeving :

- toepasselijke communautaire en nationale wet- en regelgeving;

— andere voorschriften zoals exploitatievoorschriften, lokale instructies, personeelseisen, onderhoudsvoorschriften en toepasselijke normen.

4. Werking van rollend materieel en technische installaties :

- seingeving- en besturingssysteem, met inbegrip van opname op automatische datarecorders;
- infrastructuur;
- communicatieapparatuur;
- rollend materieel, met inbegrip van een verslag van de automatische gegevensregistratie.

5. Documentation du système opératoire :
- mesures prises par le personnel pour le contrôle du trafic et la signalisation;
 - échange de messages verbaux en relation avec l'événement, y compris la documentation provenant des enregistrements;
 - mesures prises pour protéger et sauvegarder le site de l'événement.
6. Interface homme-machine-organisation :
- temps de travail du personnel impliqué;
 - circonstances médicales et personnelles ayant influencé l'événement, y compris l'existence de stress physique ou psychologique;
 - conception des équipements ayant un impact sur l'interface homme-machine.
7. Événements antérieurs de nature comparable.
- (4) Analyse et conclusions.
1. Compte rendu final de la chaîne des événements :
- établissement des conclusions concernant l'événement, sur la base des faits établis au point (3).
2. Discussion :
- analyse des faits établis au point (3) afin de tirer les conclusions sur les causes de l'événement et l'efficacité des services de secours.
3. Conclusions :
- causes immédiates et indirectes de l'événement, y compris les facteurs ayant contribué à l'événement et liés aux mesures prises par les personnes impliquées ou à l'état du matériel roulant ou des installations techniques;
 - causes sous-jacentes liées aux compétences, aux procédures et à l'entretien;
 - causes premières liées aux conditions du cadre réglementaire et à l'application du système de gestion de la sécurité.
4. Observations complémentaires :
- déficiences et lacunes établies pendant l'enquête, mais sans incidences sur les conclusions concernant les causes.
- (5) Mesures qui ont été prises.
- Compte rendu des mesures déjà prises ou adoptées à la suite de l'événement.
- (6) Recommandations.

Annexe IV. — Déclarations

pour la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau

Les documents ci-après doivent être soumis pour permettre à l'autorité de sécurité de délivrer la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau :

1° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les STI ou parties de STI et, le cas échéant, les règles nationales de sécurité et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité;

2° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié, si nécessaire, également par le ou les organismes de formation visé(s) à l'article 33;

3° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles nationales et ont été dûment certifiés et autorisés à être mis en service sur le réseau ferroviaire belge.

Pour éviter les doubles emplois et limiter la quantité d'informations, seule une documentation de synthèse sera soumise concernant les éléments qui sont conformes aux STI et à d'autres dispositions transposant les directives 96/48/CE et 2001/16/CE du Conseil du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, modifiées par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

5. Documentatie over het operationele systeem :
- maatregelen van het personeel met betrekking tot verkeersregeling en seingeving;
 - uitwisseling van mondelinge boodschappen betreffende het voorval, met inbegrip van documentatie afkomstig van opnamen;
 - maatregelen ter bescherming van de plaats van het voorval.
6. Interface mens-machine-organisatie :
- arbeidstijd van het betrokken personeel;
 - medische en persoonlijke omstandigheden die van invloed waren op het voorval, met inbegrip van fysieke of psychologische spanning;
 - ontwerp van installaties die van invloed zijn op de interface mens-machine.
7. Eerdere soortgelijke voorvallen
- (4) Analyse en conclusies.
1. Eindverslag van de reeks gebeurtenissen :
- conclusie met betrekking tot de toedracht, op basis van de feiten die in het kader van punt (3) zijn vastgesteld.
2. Discussie :
- analyse van de in het kader van punt (3) vastgestelde feiten, met als doel conclusies te trekken aangaande de oorzaken van het voorval en het optreden van de reddingsdiensten.
3. Conclusies :
- directe en indirecte oorzaken van het voorval, met inbegrip van de factoren die mede tot het voorval hebben geleid en die verband houden met acties die door betrokken personen zijn ondernomen of de staat van onderhoud van het rollend materieel en de technische installaties;
 - fundamentele oorzaken die verband houden met vaardigheden, procedures en onderhoud;
 - fundamentele oorzaken die verband houden met de voorwaarden van het regelgevingskader en de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem.
4. Aanvullende waarnemingen :
- gebreken en tekortkomingen die tijdens het onderzoek zijn vastgesteld, maar die niet van belang zijn voor de conclusies inzake de oorzaken.
- (5) Genomen maatregelen.
- Rapportage van de maatregelen die naar aanleiding van het voorval reeds genomen of vastgesteld zijn.
- (6) Aanbevelingen.

Bijlage IV. — Over te leggen documentatie

over het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat

De volgende documenten moeten bij de veiligheidsinstantie worden ingediend zodat zij het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat kan afgeven :

1. documentatie van de spoorwegonderneming over de TSI of onderdelen van de TSI en, waar van toepassing, over de nationale veiligheidsvoorschriften en andere voorschriften die gelden voor de activiteiten, het personeel en het rollend materieel van de onderneming, en over de wijze waarop deze voorschriften met behulp van het veiligheidsbeheersysteem worden nageleefd;

2. documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende categorieën personeel (in dienstverband of onder contract) die de activiteiten in kwestie verrichten, inclusief bewijsstukken waaruit blijkt dat dit personeel voldoet aan technische specificaties inzake interoperabiliteit of de nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd, als nodig, ook door de opleidinginstelling(en) bedoeld in artikel 33;

3. documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende soorten rollend materieel die voor de activiteiten in kwestie worden gebruikt, inclusief bewijsstukken waaruit blijkt dat zij voldoen aan de TSI of nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd en toegelaten om op het Belgisch spoorwegnet in dienst te worden gesteld.

Om overlappingsen te vermijden en om de massa informatie te beperken, zal alleen een samengevatte documentatie worden voorgesteld betreffende de elementen die conform de TSI zijn en andere bepalingen tot omzetting van richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG van de Raad van 23 juli 1996, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem, en van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, gewijzigd door richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004.