

Dat reglement kan, onder de erin bepaalde voorwaarden, voorzien in de toekenning van zitpenningen, in de toekenning van forfaitaire vergoedingen of in de terugbetaling van de werkelijk gedane kosten, aan de leden van de Commissie en aan de in de artikelen 16/1, § 2 en 16/6 bedoelde deskundigen. »

Art. 10. In hetzelfde hoofdstuk *Vibis*, wordt een artikel 16/8 ingevoegd luidende :

« Art. 16/8. De Koning bepaalt de duur van de mandaten van de leden van de Commissie, de wijze van bijeenroeping van de Commissie en neemt de andere noodzakelijke maatregelen ter uitvoering van deze wet. »

HOOFDSTUK III. — *Slotbepaling*

Art. 11. Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

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

Gegeven te Brussel, 18 januari 2010.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,
D. REYNDERS

De Minister van Begroting,
G. VANHENGEL

De Staatsecretaris voor Begroting,
M. WATHELET

Met 's Lands zegel gezegd :

De Minister van Justitie,
S. De CLERCK

Nota

(1) *Zitting 2009-2010.*
Senaat.

Stukken. — Ontwerp overgezonden door de de Kamer van volksvertegenwoordigers, 4-1558 - Nr. 1. — Verslag, 4-1558 - Nr. 2. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, 4-1558 - Nr. 3.

Handelingen. — 17 december 2009.

Ce règlement peut prévoir, aux conditions qu'il détermine, l'attribution de jetons de présence, l'attribution d'indemnités forfaitaires ou le remboursement des frais réels encourus aux membres de la Commission et aux experts visés aux articles 16/1, § 2 et 16/6. »

Art. 10. Dans le même chapitre *Vibis*, il est inséré un article 16/8 rédigé comme suit :

« Art. 16/8. Le Roi détermine la durée des mandats des membres de la Commission, le mode de convocation de la Commission et prend les autres mesures nécessaires pour l'exécution de cette loi. »

CHAPITRE III. — *Disposition finale*

Art. 11. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

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

Donné à Bruxelles, le 18 janvier 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,
D. REYNDERS

Le Ministre du Budget,
G. VANHENGEL

Le Secrétaire d'Etat au Budget,
M. WATHELET

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
S. De CLERCK

Nota

(1) *Session 2009-2010.*
Senaat.

Documents. — Projet transmis par la Chambre des représentants, 4-1558 - N° 1. — Rapport, 4-1558 - N° 2. — Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, 4-1558 - N° 3.

Annales. — 17 décembre 2009.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2010 — 449

[C — 2010/14021]

26 JANUARI 2010. — Wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft (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 :

HOOFDSTUK 1. — *Inleiding*

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

Ze voorziet :

— in de omzetting van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

— in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

— in de omzetting van Richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (richtlijn over spoorwegveiligheid).

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2010 — 449

[C — 2010/14021]

26 JANVIER 2010. — Loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules (1)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er}. — *Introduction*

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

Elle transpose :

— la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

— partiellement la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

— la Directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la Directive 2004/49/CE du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer).

HOOFDSTUK 2. — *Wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur*

Art. 2. Artikel 4 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt vervangen als volgt :

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

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, of die gebruik maken van buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische en toeristische doeleinden en die gebruik maken van het spoorwegnetwerk;

5° metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 4°, zijn de regels die zijn vastgesteld in toepassing van artikelen 28, derde lid, en 46, van toepassing op voertuigen met een patrimoniaal, historisch of toeristisch karakter en die gebruik maken van het spoorweginfrastructuur. »

Art. 3. In artikel 5 van dezelfde wet worden de bepalingen onder 3°, 6°, 7°, 17° en 26° vervangen als volgt :

« 3° « spoorwegonderneming » : (i) iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die in overeenstemming met de van kracht zijnde Europese wetgeving een vergunning heeft verkregen, waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd en (ii) elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd. Hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;

6° « spoorweginfrastructuur » : alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van Verordening (EG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970;

7° « net » : de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem;

17° « veiligheidscertificaat » : het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's en andere toepasselijke Europese wetgeving en in veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het netwerk te kunnen aanbieden;

26° « spoorwegsysteem » : het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnetwerk en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur; ».

Art. 4. Artikel 9 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende :

« De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties alsook van de spoorwegondernemingen, teneinde tests te verrichten in overeenstemming met de bepalingen van de wet betreffende de interoperabiliteit en mits naleving van de veiligheidsvoorschriften. »

Art. 5. In artikel 24 van dezelfde wet wordt tussen het vierde en het vijfde lid een lid ingevoegd, luidende :

« Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatie-regeling. »

CHAPITRE 2. — *Modification de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire*

Art. 2. L'article 4 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par ce qui suit :

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

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, ou qui font usage de lignes désaffectées, non démantelées et qui font partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° aux véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire;

5° aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 4°, s'appliquent aux véhicules à caractère patrimonial, historique ou touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire, les règles afférentes à ces véhicules et arrêtés en vertu de l'article 28, alinéa 3, et 46. »

Art. 3. Dans l'article 5 de la même loi les 3°, 6°, 7°, 17° et 26° sont remplacés par ce qui suit :

« 3° « entreprise ferroviaire » : (i) toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et (ii) toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

6° « infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments visés à l'Annexe Ière, partie A, du Règlement (CE) n° 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I^{er} du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970;

7° « réseau » : les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

17° « certificat de sécurité » : le document délivré par l'autorité de sécurité qui 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 pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;

26° « système ferroviaire » : le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures; ».

Art. 4. L'article 9 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire met à disposition des organismes notifiés et désignés ainsi que des entreprises ferroviaires, l'infrastructure ferroviaire, afin de réaliser des essais prévus conformément aux dispositions de la loi relative à l'interopérabilité et dans le respect des règles de sécurité. »

Art. 5. Dans l'article 24 de la même loi, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 4 et 5 :

« Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des tarifications résultant de l'application du système d'amélioration des performances. »

Art. 6. Artikel 28 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende :

« In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere toewijzingsregels bepalen met betrekking tot de voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister. »

Art. 7. Artikel 46 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende :

« In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere regels bepalen voor de wijze van berekening van de spoorweginfrastructuurgebruiksrechten met betrekking tot voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister. »

Art. 8. In artikel 62 van dezelfde wet, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 mei 2009, wordt in § 5 de bepaling onder het vierde streepje vervangen als volgt :

« — de in artikelen 6, 7, 8, 1^o en 3^o, 9 en 10 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur. »

HOOFDSTUK 3. — *Wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen*

Art. 9. Artikel 2 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wordt vervangen als volgt :

« Art. 2. Deze wet voorziet :

— in de omzetting van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, gewijzigd door Richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008;

— in de omzetting van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

— in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap. »

Art. 10. Artikel 4 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, gewijzigd bij de programmawet van 22 december 2008, wordt vervangen als volgt :

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

1^o spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2^o spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3^o spoorwegen met een patrimoniale, museum- en toeristische karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, of die gebruik maken van buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4^o voertuigen met een patrimoniale, museum- en toeristische karakter en die gebruik maken van het spoorwegnetwerk;

5^o metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 4^o, zijn de nationale veiligheidsvoorschriften die zijn vastgesteld in toepassing van artikel 6, § 2, vijfde lid van toepassing op voertuigen met een patrimoniale, museum- en toeristische karakter indien ze gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 5^o, zijn artikelen 12, 13^o en 14/4 van toepassing op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, zelfs indien deze geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk. »

Art. 6. L'article 28 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le Roi peut fixer des règles spécifiques de répartition pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre. »

Art. 7. L'article 46 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le Roi peut fixer des règles spécifiques de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre. »

Art. 8. Dans l'article 62 de la même loi, modifié par l'arrêté royal du 19 mai 2009, le quatrième tiret du § 5 est remplacé par ce qui suit :

« — les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 6, 7, 8, 1^o et 3^o, 9 et 10. »

CHAPITRE 3. — *Modification de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire*

Art. 9. L'article 2 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire est remplacé par ce qui suit :

« 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 d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la Directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008;

— la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

— partiellement la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. »

Art. 10. L'article 4 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, est remplacé par ce qui suit :

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

1^o aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2^o aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3^o aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, ou qui font usage de lignes désaffectées, non démantelées et qui font partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4^o aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire;

5^o Aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 4^o, s'appliquent aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire, les règles nationales de sécurité afférentes à ces véhicules et arrêtées en vertu de l'article 6, § 2, alinéa 5.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 5^o, les articles 12, 13^o et 14/4 s'appliquent 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, même lorsque ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire. »

Art. 11. In artikel 5 van dezelfde wet, gewijzigd door de programawet van 22 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) de bepaling onder 4° wordt vervangen als volgt :

« 4° « spoorwegonderneming » : (i) iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die in overeenstemming met de van kracht zijnde Europese wetgeving een vergunning heeft verkregen, waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd en (ii) elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd. Hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren; »;

b) de bepaling onder 5° wordt vervangen als volgt :

« 5° « spoorweginfrastructuur » : alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van Verordening (EG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1990; »;

c) de bepaling onder 6° wordt vervangen als volgt :

« 6° « net » : de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem; »;

d) de bepaling onder 8° wordt vervangen als volgt :

« 8° « veiligheidscertificaat » : het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's, in andere toepasselijke Europese wetgeving en in nationale veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het net te kunnen aanbieden; »;

e) de bepaling onder 22° wordt vervangen als volgt :

« 22° « Bureau » : het Europees Spoorwegbureau opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad zoals gewijzigd door Verordening (EG) nr. 1335/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008; »;

f) de bepaling onder 24° wordt vervangen als volgt :

« 24° « spoorwegsysteem » : het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnetwerk en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur; »;

g) de bepaling onder 27° wordt vervangen als volgt :

« 27° « ingebruikname » : alle handelingen waardoor het gebruik van een subsysteem of van een verzameling van subsystemen wordt toegelaten op het Belgische spoorwegnetwerk, hieronder inbegrepen de bijgewerkte veiligheidsvergunningen en de veiligheidscertificaten; »;

h) de bepaling onder 29° wordt vervangen als volgt :

« 29° « treinpersoneel » : het personeel samengesteld uit, enerzijds, treinbestuurders en, anderzijds, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht; »;

i) de bepaling onder 30° wordt vervangen als volgt :

« 30° « treinbestuurder » : een persoon die in staat en gemachtigd is tot zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulptreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen; »;

j) de bepaling onder 30/1° wordt ingevoegd, luidende :

« 30/1° « ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht » : boordpersoneel op treinen dat geen treinbestuurder is, maar dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen; »;

k) de bepaling onder 31° wordt vervangen als volgt :

« 31° « certificering van het treinpersoneel » : het nagaan of een kandidaat beschikt over de vereiste psychologische, medische en vakbekwaamheid; »;

Art. 11. Dans l'article 5 de la même loi, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, les modifications suivantes sont apportées :

a) le 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° « entreprise ferroviaire » : (i) toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et (ii) toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction; »;

b) le 5° est remplacé par ce qui suit :

« 5° « infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments visés à l'Annexe I^{re}, partie A, du Règlement (CE) n° 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I^{re} du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1990; »;

c) le 6° est remplacé par ce qui suit :

« 6° « réseau » : les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire; »;

d) le 8° est remplacé par ce qui suit :

« 8° « certificat de sécurité » : le document délivré par l'autorité de sécurité qui 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 pertinentes du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité; »;

e) le 22° est remplacé par ce qui suit :

« 22° « Agence » : l'Agence ferroviaire européenne instituée par le Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, tel qu'amendé par le Règlement (CE) n° 1335/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008; »;

f) le 24° est remplacé par ce qui suit :

« 24° « système ferroviaire » : le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures; »;

g) le 27° est remplacé par ce qui suit :

« 27° « mise en exploitation » : ensemble des opérations en ce compris la mise à jour de l'agrément de sécurité et des certificats de sécurité par lesquelles l'utilisation d'un sous-système ou d'un ensemble de sous-systèmes est autorisé sur le réseau ferroviaire belge; »;

h) le 29° est remplacé par ce qui suit :

« 29° « personnel de bord » : le personnel composé, d'une part, des conducteurs et, d'autre part, des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité; »;

i) le 30° est remplacé par ce qui suit :

« 30° « conducteur de train » : une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien et d'assistance ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises; »;

j) il est inséré un 30/1° rédigé comme suit :

« 30/1° « autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité » : les personnels embarqués dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés; »;

k) le 31° est remplacé par ce qui suit :

« 31° « certification du personnel de bord » : la vérification qu'un candidat à la fonction de personnel de bord possède les aptitudes psychologiques, médicales et professionnelles requises; »;

l) de bepaling onder 32° wordt vervangen als volgt :

« 32° « houder » : de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigregister (NVR); »;

m) het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38° en 39°, luidende :

« 33° « vergunning » : de toelating die door de veiligheidsinstantie wordt verleend aan een treinbestuurder en waaruit blijkt dat hij voldoet aan de minimumvoorwaarden met betrekking tot medische en psychologische vereisten, basisschoolopleiding en algemene vakbekwaamheid;

34° « bevoegdheidsbewijs » : het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;

35° « veiligheidsvergunning » : de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een infrastructuurbeheerder wordt verleend;

36° « opleidingscentrum » : een entiteit die door de veiligheidsinstantie is erkend voor het geven van opleidingscursussen;

37° « Nationaal Voertuigregister » (NVR) : het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische spoorwegnet;

38° « een met het onderhoud belaste entiteit » : een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig ingeschreven is in het NVR;

39° « voertuig » : een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen. »

Art. 12. In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk I vervangen als volgt :

« HOOFDSTUK I. — Veiligheidsvoorschriften ».

Art. 13. In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° §§ 1 en 2 worden vervangen als volgt :

« § 1. Het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften wordt gevormd door de volgende veiligheidsvoorschriften :

1° de regels betreffende de nationale veiligheidsdoelstellingen en -methodes;

2° de regels betreffende de vereisten voor de veiligheidsbeheerssystemen die van toepassing zijn op de veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen;

3° de regels betreffende het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur;

4° de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

5° de regels betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur;

6° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;

7° de interne veiligheidsvoorschriften.

« § 2. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de regels betreffende de veiligheidsdoelstellingen en -methodes.

De Koning bepaalt de regels betreffende de vereisten van toepassing op de veiligheidsbeheerssystemen, de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificering van de spoorwegondernemingen.

De Koning bepaalt de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.

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

De Koning bepaalt de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister. »;

2° in § 3 worden de woorden « of ter aanvulling van de TSI's » ingevoegd tussen de woorden « TSI » en de woorden « , stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder ».

l) le 32° est remplacé par ce qui suit :

« 32° « détenteur » : la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV); »;

m) l'article est complété par les dispositions reprises sous 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38° et 39° rédigés comme suit :

« 33° « licence » : le permis délivré à un conducteur de train par l'autorité de sécurité attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, psychologiques, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales;

34° « attestation » : l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;

35° « agrément de sécurité » : l'agrément délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par l'autorité de sécurité;

36° « centre de formation » : une entité reconnue par l'autorité de sécurité pour donner des cours de formation;

37° « Registre national des Véhicules » (RNV) : le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge;

38° « entité en charge de la maintenance » : une entité en charge de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le RNV;

39° « véhicule » : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes. »

Art. 12. Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre Ier est remplacé par ce qui suit :

« CHAPITRE I^{er}. — Règles de sécurité ».

Art. 13. A l'article 6 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° les §§ 1^{er} et 2 sont remplacés par ce qui suit :

« § 1^{er}. Les règles de sécurité qui constituent le cadre réglementaire national de sécurité sont :

1° les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux;

2° les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires;

3° les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire;

4° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents;

5° les règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

6° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;

7° les règles internes de sécurité.

« § 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité.

Le Roi détermine les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.

Le Roi détermine les exigences applicables au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.

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

Le Roi détermine les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre. »;

2° dans le § 3, les mots « ou en complément des STI » sont insérés entre les mots « de STI » et les mots « , le gestionnaire ».

Art. 14. In artikel 7 van dezelfde wet wordt § 2 vervangen als volgt :

« § 2. De veiligheidsinstantie raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de veiligheidsvoorschriften als bedoeld in § 1. »

Art. 15. In artikel 8 van dezelfde wet worden de woorden « twintig werkdagen » vervangen door de woorden « drie maanden ».

Art. 16. In artikel 12 van dezelfde wet, gewijzigd bij de programma-wet van 22 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) in de Franse versie van de wet wordt het woord « notamment » vervangen door het woord « entre autres »;

b) de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt : « 2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen, »;

c) de bepaling onder 4° wordt opgeheven;

d) in de bepalingen onder 6° en 7° wordt het woord « nationale » opgeheven;

e) de bepaling onder 8° wordt vervangen als volgt :

« 8° het bijwerken en aanpassen van het nationaal voertuigregister, ervoor zorgend dat de voertuigen terdege ingeschreven zijn in het nationaal voertuigregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt; »;

f) de bepaling onder 9° wordt opgeheven;

g) de bepaling onder 10° wordt vervangen als volgt :

« 10° het nazien van de conformiteit van de verleende opleidingsdiensten met de veiligheidseisen bepaald in de TSI's of in de door de Koning vastgestelde voorschriften; »;

h) de bepaling onder 11° wordt vervangen als volgt :

« 11° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders, vermeld in artikel 37/16; »;

i) de bepaling onder 12° wordt vervangen als volgt :

« 12° de certificering van het ander treinpersoneel, in de vorm van een attest van begeleider. »

Art. 17. — Artikel 15 van dezelfde wet wordt aangevuld met de bepaling onder e), luidende :

« e) de afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 42/1 werd besloten. »

Art. 18. In artikel 17, eerste zin, van dezelfde wet wordt het woord « nationale » opgeheven.

Art. 19. In artikel 18, eerste lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 mei 2009, wordt in de eerste zin het woord « nationale » opgeheven.

Art. 20. In artikel 20 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de woorden « de veiligheidsinstantie en » opgeheven;

2° het tweede en het derde lid worden opgeheven.

Art. 21. In artikel 21, tweede lid, van dezelfde wet wordt het woord « wagonexploitant » vervangen door het woord « houder ».

Art. 22. Artikel 22 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 23. In artikel 26 van dezelfde wet wordt het woord « bijgevoegd » ingevoegd tussen de woorden « afgeleverd » en het woord « ,verlengd ».

Art. 24. In artikel 27 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1, tweede zin, wordt het woord « relevante » ingevoegd tussen de woorden « in andere » en de woorden « communautaire bepalingen » en wordt het woord « nationale » opgeheven;

2° in § 2 wordt de bepaling onder b) vervangen als volgt :

« b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen die noodzakelijk zijn om veilig op het betrokken net deze diensten te kunnen verlenen, zijn aanvaard. De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI's en de veiligheidsvoorschriften met inbegrip van de regels betreffende de exploitatie van het net, de aanvaarding van de documenten houdende vaststelling van de certificering van het personeel met inbegrip van de vergunningen en de

Art. 14. Dans l'article 7 de la même loi, le § 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. L'autorité de sécurité consulte les entreprises ferroviaires et/ou les détenteurs et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou les fabricants, selon le contenu des règles de sécurité visées au § 1^{er}. »

Art. 15. Dans l'article 8 de la même loi, les mots « vingt jours ouvrables » sont remplacés par les mots « trois mois ».

Art. 16. À l'article 12 de la même loi, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, les modifications suivantes sont apportées :

a) Dans la version française de la loi, le mot « notamment » est remplacé par les mots « entre autres »;

b) le 2° est remplacé par ce qui suit : « 2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles, »;

c) le 4° est abrogé;

d) dans le 6° et 7° le mot « nationale » est abrogé;

e) le 8° est remplacé par ce qui suit :

« 8° la mise à jour et l'adaptation du registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour; »;

f) le 9° est abrogé;

g) le 10° est remplacé par ce qui suit :

« 10° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi; »;

h) le 11° est remplacé par ce qui suit :

« 11° les tâches relatives à la certification des conducteurs, énoncées à l'article 37/16; »;

i) le 12° est remplacé par ce qui suit :

« 12° la certification des autres personnels de bord, matérialisée par le certificat d'accompagnateur de train. »

Art. 17. L'article 15 de la même loi est complété par le e) rédigé comme suit :

« e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 42/1. »

Art. 18. Dans l'article 17, première phrase, de la même loi le mot « nationales » est abrogé.

Art. 19. Dans l'article 18, alinéa 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 6 mai 2009, le mot « nationales » dans la première phrase est abrogé.

Art. 20. A l'article 20 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1^{er} les mots « à l'autorité de sécurité et » sont abrogés;

2° les alinéas 2 et 3 sont abrogés.

Art. 21. Dans l'article 21, alinéa 2, de la même loi, les mots « exploitant de wagon » sont remplacés par le mot « détenteur ».

Art. 22. L'article 22 de la même loi est abrogé.

Art. 23. Dans l'article 26 de la même loi, les mots « de mise à jour » sont insérés entre les mots « de délivrance » et les mots « de prorogation ».

Art. 24. A l'article 27 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le § 1^{er}, deuxième phrase, le mot « pertinentes » est inséré entre les mots « d'autres dispositions » et les mots « du droit » et le mot « nationales » est abrogé;

2° dans le § 2, le b) est remplacé par ce qui suit :

« b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des documents constatant la certification du personnel, y compris les licences et attestations des conducteurs, et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les

bevoegdheidsbewijzen van de bestuurders, en de toelating tot ingebruikname van door spoorweg ondernemingen gebruikte voertuigen. De certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorweg-onderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage IV. »

Art. 25. In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk V vervangen als volgt :

« HOOFDSTUK V. — Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht »

Art. 26. In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 1 ingevoegd, bestaande uit de artikelen 34, 35 en 36, luidende :

« Afdeling 1. Gemeenschappelijk model voor de certificering ».

Art. 27. In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 26, wordt artikel 34 vervangen als volgt :

« Art. 34. Dit hoofdstuk bepaalt de voorwaarden en de procedures voor de certificering van de treinbestuurders op het spoorwegsysteem. Het bepaalt nader de taken die worden opgelegd aan de veiligheidsinstantie, de treinbestuurders en andere belanghebbenden waaronder de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuur-beheerder en de erkende personen en entiteiten die instaan voor de verlening van de opleiding en voor de examens. »

Art. 28. In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 26, wordt artikel 35 vervangen als volgt :

« Art. 35. De in dit hoofdstuk bepaalde voorschriften en modellen, vergunningen, medische, psychologische en vakexamens en de nadere regels daarvan, controles, registers, bevoegdheidsbewijzen, taalvoorwaarden, taalkennis, materies ter controle, periodiciteit, procedures, bepalingen ter bestrijding van vervalsing, nadere regels betreffende de organisatie en de minimale inhoud van de opleiding, afgiftemodaliteiten van documenten, lesgevers of opleidingscentra, algemene beroepsbekwaamheid, vergunningsvoorwaarden, vereisten betreffende het attest van begeleider en nadere regels inzake administratieve handelingen met betrekking tot dit attest, zijn deze die nader worden bepaald, bepaald of vastgesteld door de Koning overeenkomstig de bepalingen van afdeling 9. »

Art. 29. In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 26, wordt artikel 36 vervangen als volgt :

« Art. 36. Iedere treinbestuurder dient geschikt te zijn en de kwalificaties te bezitten die vereist zijn voor het besturen van een trein en in het bezit te zijn van een vergunning en één of meer bevoegdheidsbewijzen.

De bevoegdheidsbewijzen mogen vervat zijn in één enkel document. »

Art. 30. In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 2 ingevoegd bestaande in artikel 37, luidende :

« Afdeling 2. De vergunning »

Art. 31. In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 30, wordt artikel 37 vervangen als volgt :

« Art. 37. Eigendom, uitgever, geldigheid

De vergunning is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

De vergunning is geldig voor het hele grondgebied van de Gemeenschap.

Elke vergunning vermeldt de naam van de treinbestuurder, de naam van de uitgever alsmede haar geldigheidsduur, die tien jaar bedraagt, te rekenen vanaf haar afgifte, onder voorbehoud van artikel 37/3. »

Art. 32. In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 30 wordt een artikel 37/1 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/1. Verwervingsvoorwaarden

Een vergunning mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van twintig jaar hebben bereikt.

In afwijking van het eerste lid, mag een vergunning worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt, maar de geldigheid van een dergelijke vergunning blijft beperkt tot het Belgisch grondgebied.

De aanvrager heeft met succes een schoolopleiding op het niveau van het lager en secundair onderwijs van ten minste negen jaar doorlopen en met succes een basisopleiding afgesloten die gelijkwaardig is aan niveau 3 als bedoeld in besluit 85/368/EEG van de Raad van 16 juli 1985 inzake de vergelijkbaarheid van de getuigschriften van vakbekwaamheid tussen lidstaten van de Europese Gemeenschap.

entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV. »

Art. 25. Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre V est remplacé par ce qui suit :

« CHAPITRE V. — Certification des conducteurs et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité »

Art. 26. Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 1^{re} regroupant les articles 34, 35 et 36 et intitulée :

« Section 1re. Modèle communautaire de certification ».

Art. 27. Dans la section 1re insérée par l'article 26, l'article 34 est remplacé par ce qui suit :

« Art. 34. Le présent chapitre fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs sur le système ferroviaire. Il précise les tâches qui incombent à l'autorité de sécurité, aux conducteurs et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les personnes et les organismes reconnus chargés de la formation et des examens. »

Art. 28. Dans la section 1re insérée par l'article 26, l'article 35 est remplacé par ce qui suit :

« Art. 35. Les prescriptions et modèles, licences, examens médicaux, psychologiques, professionnels et leurs modalités, vérifications, registres, attestations, conditions linguistiques, connaissances linguistiques, matières à vérification, périodicités, procédures, dispositions contre la falsification, modalités d'organisation et contenus minimaux de formation, modalités de délivrance de documents, personnes ou centres de formation, connaissances professionnelles générales, conditions d'agrément, exigences pour le certificat d'accompagnateur et modalités d'action administrative concernant ce certificat, visés dans ce chapitre sont ceux précisés, arrêtés ou fixés par le Roi en vertu des dispositions de la section 9. »

Art. 29. Dans la section 1^{re} insérée par l'article 26, l'article 36 est remplacé par ce qui suit :

« Art. 36. Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire d'une licence et d'une ou plusieurs attestations.

Les attestations peuvent être contenues dans un document unique. »

Art. 30. Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 2 comportant l'article 37 et intitulée :

« Section 2. La licence »

Art. 31. Dans la section 2 insérée par l'article 30, l'article 37 est remplacé par ce qui suit :

« Art. 37. Propriété, émetteur, validité

La licence appartient à son titulaire et est délivrée par l'autorité de sécurité.

La licence est valide sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

Chaque licence indique l'identité du conducteur, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de sa validité, qui est de dix ans à compter de sa date de délivrance, sous réserve de l'article 37/3. »

Art. 32. Dans la section 2 insérée par l'article 30, il est inséré un article 37/1 rédigé comme suit :

« Art. 37/1. Conditions d'obtention

Une licence ne peut être délivrée qu'à une personne âgée de vingt ans révolus.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, la licence peut être délivrée à une personne âgée de dix-huit ans révolus mais la validité d'une telle licence est limitée au territoire belge.

Le candidat a suivi avec succès au moins neuf ans d'enseignement primaire et secondaire et a mené à bien une formation de base équivalente au niveau 3 visé dans la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes.

De aanvrager bewijst zijn lichamelijke geschiktheid door met goed gevolg een medisch onderzoek te ondergaan.

De aanvrager bewijst zijn bedrijfsprofessionele psychologische geschiktheid door met goed gevolg een onderzoek te ondergaan.

De aanvrager bewijst zijn algemene vakbekwaamheid door met goed gevolg een examen af te leggen. »

Art. 33. In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 30 wordt een artikel 37/2 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/2. Afgifte

Iedere vergunningaanvraag wordt ingediend bij de veiligheidsinstantie door de kandidaat-treinbestuurder of door een entiteit die in naam en voor rekening van de kandidaat optreedt.

De veiligheidsinstantie geeft een vergunning zo spoedig mogelijk en uiterlijk een maand na ontvangst van alle benodigde stukken af.

Een vergunning wordt in één enkel exemplaar afgegeven. Een vergunning mag niet worden gedupliceerd, behalve door de veiligheidsinstantie, in geval dat om een duplicaat wordt gevraagd. »

Art. 34. In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 30 wordt een artikel 37/3 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/3. Periodieke controles

Teneinde zijn vergunning te kunnen behouden onderwerpt de houder ervan zich, overeenkomstig bijlage VI, 3.1., tot de leeftijd van 55 jaar ten minste om de drie jaar en nadien jaarlijks, aan periodieke examens en/of keuringen die betrekking hebben op de vereisten vermeld in artikel 37/1, vierde en vijfde lid.

Bij verlenging van een vergunning gaat de veiligheidsinstantie in het in artikel 37/6, § 1, 1° bedoelde register na of de treinbestuurder zich heeft onderworpen aan de in het eerste lid bedoelde examens en/of keuringen.

Indien de betrokkene een periodieke controle overslaat of die controle een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 37/15 van toepassing. »

Art. 35. In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 30 wordt een artikel 37/4 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/4. Beëindiging van het dienstverband

Wanneer een treinbestuurder niet langer voor een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder werkt, dan stelt die of deze de veiligheidsinstantie daarvan onmiddellijk in kennis.

De vergunning blijft geldig zolang wordt voldaan aan de examens en/of keuringen bedoeld in artikel 37/3, eerste lid. »

Art. 36. In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 30 wordt een artikel 37/5 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/5. Schorsing, intrekking

De vergunning wordt ofwel geschorst of wel ingetrokken in de gevallen bedoeld in artikel 37/15, § 1 en in artikel 37/26, § 4, 1° en 2°. »

Art. 37. In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 30 wordt een artikel 37/6 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/6. Registers en uitwisseling van gegevens

§ 1. De veiligheidsinstantie :

1° houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, verlopen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen. Deze gegevens moeten kunnen worden opgevraagd met behulp van het aan iedere treinbestuurder toegekende nationale nummer. Dit register wordt geregeld bijgewerkt;

2° verstrekt, op met redenen omkleed verzoek, inlichtingen over de status van voornoemde vergunningen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, aan het Bureau of aan iedere werkgever van treinbestuurders, inbegrepen, voor de toepassing van artikel 37/21, de vorige werkgever van de treinbestuurder.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de veiligheidsinstantie is opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren. »

Art. 38. In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 3 ingevoegd, luidende :

« Afdeling 3. Het bevoegdheidsbewijs »

Le candidat démontre son aptitude physique en réussissant un examen médical.

Le candidat démontre son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen.

Le candidat démontre ses connaissances professionnelles générales en réussissant un examen. »

Art. 33. Dans la section 2 insérée par l'article 30, il est inséré un article 37/2 rédigé comme suit :

« Art. 37/2. Délivrance

Toute demande de licence est introduite auprès de l'autorité de sécurité par le candidat conducteur ou par une entité agissant au nom et pour le compte du candidat.

L'autorité de sécurité délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires.

Une licence est délivrée en un seul exemplaire et il est interdit de la dupliquer. Seule l'autorité de sécurité est autorisée à dupliquer une licence en réponse à une demande de duplicata. »

Art. 34. Dans la section 2 insérée par l'article 30, il est inséré un article 37/3 rédigé comme suit :

« Art. 37/3. Vérifications périodiques

Afin qu'une licence demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 37/1, alinéas 4 et 5, tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans, conformément à l'annexe VI, 3.1.

Lors du renouvellement d'une licence, l'autorité de sécurité vérifie dans le registre prévu à l'article 37/6, § 1^{er}, 1°, que le conducteur s'est soumis aux examens et/ou contrôles périodiques visés à l'alinéa 1^{er}.

Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 37/15 s'applique. »

Art. 35. Dans la section 2 insérée par l'article 30, il est inséré un article 37/4 rédigé comme suit :

« Art. 37/4. Cessation d'emploi

Lorsqu'un conducteur cesse de travailler pour une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, celle-ci ou celui-ci en informe sans délai l'autorité de sécurité.

La licence demeure valide aussi longtemps qu'il est satisfait aux examens et/ou contrôles prévus à l'article 37/3, alinéa 1^{er}. »

Art. 36. Dans la section 2 insérée par l'article 30, il est inséré un article 37/5 rédigé comme suit :

« Art. 37/5. Suspension, retrait

La licence est soit suspendue soit retirée dans les hypothèses visées à l'article 37/15, § 1^{er} et à l'article 37/26, § 4, 1° et 2°. »

Art. 37. Dans la section 2 insérée par l'article 30, il est inséré un article 37/6 rédigé comme suit :

« Art. 37/6. Registres et échange d'informations

§ 1^{er}. L'autorité de sécurité :

1° tient un registre de toutes les licences délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence, lesquelles doivent être accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement;

2° fournit, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres Etats membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs, en ce compris, pour l'application de l'article 37/21, le précédent employeur du conducteur.

§ 2. Chaque conducteur peut accéder aux données le concernant qui sont stockées dans le registre de l'autorité de sécurité et il peut, à sa demande, en obtenir copie.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1^{er}. »

Art. 38. Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 3 intitulée :

« Section 3. L'attestation »

Art. 39. In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 38 wordt een artikel 37/7 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/7. Verantwoordelijkheid

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

Art. 40. In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 38 wordt een artikel 37/8 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/8. Eigendom, uitgever, geldigheid

Het bevoegdheidsbewijs wordt uitgegeven door de spoorwegonderneming of door de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert.

Het bevoegdheidsbewijs is eigendom van de onderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder. De treinbestuurders kunnen echter een eensluidend verklaard afschrift verkrijgen.

Het bevoegdheidsbewijs is enkel geldig voor de infrastructuur en het rollend materieel die daarin worden vermeld.

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt de infrastructuur waarop de treinbestuurder mag rijden.

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt het rollend materieel waarmee de treinbestuurder mag rijden.

Het bevoegdheidsbewijs laat het besturen toe van een trein in één of meer van de volgende categorieën :

1° categorie A : rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren;

2° categorie B : vervoer van reizigers en/of goederen.

Een bevoegdheidsbewijs kan een machtiging voor alle categorieën bevatten, die alle Europese codes voor de verschillende types van voormelde categorieën A en B, omvat.

In afwijking van artikel 36, kan een spoorwegonderneming een treinbestuurder vrijstellen van de verplichting in het bezit te zijn van een geldig bevoegdheidsbewijs voor de betrokken infrastructuur, voor zover een andere treinbestuurder die wel in het bezit is van een dergelijk bevoegdheidsbewijs en die beschikt over de taalkennis die nodig is om met de vrijgestelde treinbestuurder te communiceren, tijdens het besturen naast de vrijgestelde treinbestuurder zit, en enkel in de volgende uitzonderlijke gevallen :

1° wanneer door de spoorweginfrastructuurbeheerder werd vastgesteld dat verstoringen van de spoordienst de omleiding van treinen of het onderhoud van de sporen noodzakelijk maken;

2° voor uitzonderlijke eenmalige diensten waarvoor historische treinen worden gebruikt;

3° voor uitzonderlijke eenmalige goederenvervoerdiensten, indien de spoorweginfrastructuurbeheerder hiermee instemt;

4° voor het afleveren of demonstreren van een nieuwe trein of locomotief;

5° voor het opleiden en examineren van treinbestuurders.

De betrokken infrastructuurbeheerder of de veiligheidsinstantie kunnen de beslissing om gebruik te maken van deze mogelijkheid niet opleggen.

De infrastructuurbeheerder wordt voorafgaand op de hoogte gesteld telkens een beroep wordt gedaan op een bijkomende treinbestuurder zoals hierboven beschreven. »

Art. 41. In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 38 wordt een artikel 37/9 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/9. Verwervingsvoorwaarden

Een bevoegdheidsbewijs kan enkel worden verleend aan de houder van een vergunning.

De houder van een bevoegdheidsbewijs houdt zich aan de taalvoorwaarden die door de spoorweginfrastructuurbeheerder in functie van de lokalisatie van de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, zijn vastgesteld.

De kandidaat heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en vakbekwaamheid betreffende de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, alsmede op zijn taalkennis.

Art. 39. Dans la section 3 insérée par l'article 38, il est inséré un article 37/7 rédigé comme suit :

« Art. 37/7. Responsabilité

Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'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. 40. Dans la section 3 insérée par l'article 38, il est inséré un article 37/8 rédigé comme suit :

« Art. 37/8. Propriété, émetteur, validité

L'attestation est émise par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui.

L'attestation appartient à l'entreprise ou au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Néanmoins, les conducteurs peuvent en obtenir une copie certifiée conforme.

L'attestation n'est valide que pour les infrastructures et le matériel roulant qui y sont indiqués.

Chaque attestation indique les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire.

Chaque attestation indique le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

L'attestation autorise la conduite dans une ou plusieurs catégories parmi les suivantes :

1° catégorie A : locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et toutes autres locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres;

2° catégorie B : transport de personnes et/ou de marchandises.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories, couvrant tous les codes communautaires pour les différents types des catégories A et B visés ci-dessus.

Par dérogation à l'article 36, une entreprise ferroviaire peut dispenser un conducteur de train de l'obligation d'être titulaire d'une attestation valide pour l'infrastructure concernée, dès lors qu'un autre conducteur de train possédant une telle attestation et les connaissances linguistiques nécessaires à pouvoir communiquer avec le conducteur dispensé se tient aux côtés du conducteur dispensé durant la conduite, dans les cas exceptionnels énumérés ci-après :

1° lorsque la perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies, tel que spécifié par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

2° pour des services exceptionnels uniques pour lesquels des trains historiques sont utilisés;

3° pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

4° pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive;

5° aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

La décision de recourir à cette possibilité ne peut être imposée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné ou par l'autorité de sécurité.

Chaque fois qu'il est fait appel à un conducteur supplémentaire comme prévu ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure en est informé au préalable. »

Art. 41. Dans la section 3 insérée par l'article 38, il est inséré un article 37/9 rédigé comme suit :

« Art. 37/9. Conditions d'obtention

Une attestation n'est délivrée qu'au titulaire d'une licence.

Le titulaire de l'attestation se conforme aux conditions linguistiques dans la (ou les) langue(s) indiquée(s) par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire suivant la localisation de l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée.

Le candidat a réussi un examen portant sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux infrastructures pour lesquelles l'attestation est demandée ainsi que sur ses connaissances linguistiques.

De kandidaat heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en vakbekwaamheid betreffende de voertuigen waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd.

De spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder verstrekt aan de kandidaat een opleiding betreffende haar of zijn veiligheidsmanagementsysteem. »

Art. 42. In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 38 wordt een artikel 37/10 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/10. Afgifte en bijwerking

In overeenstemming met deze wet en haar uitvoeringsbesluiten en als onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem, stelt elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder de voor afgifte of bijwerking van het bevoegdheidsbewijs te volgen eigen procedures op, alsook de beroepsprocedures die treinbestuurders in de mogelijkheid stellen om te verzoeken om een herziening van een beslissing betreffende de uitgifte, de bijwerking, de schorsing dan wel de intrekking van een bevoegdheidsbewijs.

Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, kunnen zij een beroep doen op de veiligheidsinstantie volgens de procedure voorzien in artikel 37/16, § 3.

De spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder werkt het bevoegdheidsbewijs onmiddellijk bij of vervangt het afschrift, desgevallend, telkens wanneer de houder zijn afschrift heeft verloren of aanvullende machtigingen met betrekking tot het rollend materieel of de infrastructuur heeft verkregen. »

Art. 43. In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 38 wordt een artikel 37/11 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/11. Periodieke controles

Teneinde zijn bevoegdheidsbewijs te kunnen behouden, onderwerpt de houder zich op gezette tijden aan examens en/of keuringen die betrekking hebben op de in artikel 37/9, tweede, derde en vierde lid, genoemde eisen. De frequentie van deze examens en/of keuringen wordt bepaald door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert, in functie van haar of zijn veiligheidsmanagementsysteem en met inachtneming van de minima die in bijlage XI zijn vastgesteld.

Bij elk van deze controles verklaart de afgever door een vermelding op het bevoegdheidsbewijs en in het in artikel 37/14, § 1, 1^o, bedoelde register, dat de treinbestuurder aan de in het eerste lid bedoelde eisen voldoet.

Indien een periodieke controle wordt overgeslagen of een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 37/15 van toepassing. »

Art. 44. In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 38 wordt een artikel 37/12 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/12. Beëindiging van het dienstverband

Een bevoegdheidsbewijs verliest zijn geldigheid wanneer de houder niet langer in dienst is als treinbestuurder. De treinbestuurder ontvangt echter wel een eensluidend verklaard afschrift van het bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaamheden blijken. Bij het vervolgens afgeven van een bevoegdheidsbewijs aan een treinbestuurder, neemt de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de betrokken treinbestuurder zou aanwerven deze documenten in aanmerking. »

Art. 45. In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 38 wordt een artikel 37/13 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/13. Schorsing, intrekking van het bevoegdheidsbewijs

Wanneer om welke reden ook de vergunning wordt ingetrokken wordt tevens het bevoegdheidsbewijs ingetrokken.

Het bevoegdheidsbewijs wordt ofwel opgeschort ofwel ingetrokken :

— in de gevallen vermeld in artikel 37/15 en in artikel 37/26, § 4, 3^o;

— ingeval van schorsing of intrekking van de vergunning, voor welk motief dan ook. »

Art. 46. In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 38 wordt een artikel 37/14 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/14. Registers en uitwisseling van gegevens

Le candidat a réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux véhicules pour lesquels l'attestation est demandée.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispense au candidat une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité. »

Art. 42. Dans la section 3 insérée par l'article 38, il est inséré un article 37/10 rédigé comme suit :

« Art. 37/10. Délivrance et mise à jour

Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution et les intègre dans son système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de demander la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

En cas de désaccord, les parties peuvent en appeler à l'autorité de sécurité moyennant la procédure prévue à l'article 37/16, § 3.

Les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure mettent à jour l'attestation, ou remplacent la copie, le cas échéant, sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation l'a perdue ou obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures. »

Art. 43. Dans la section 3 insérée par l'article 38, il est inséré un article 37/11 rédigé comme suit :

« Art. 37/11. Vérifications périodiques

Afin qu'une attestation demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 37/9, alinéas 2, 3 et 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui fixe la fréquence de ces examens et/ou contrôles en fonction de son propre système de gestion de la sécurité et compte tenu des minimas prévus à l'annexe XI.

Pour chacune de ces vérifications, le délivrant de l'attestation confirme, par une mention sur ladite attestation et dans le registre prévu à l'article 37/14, § 1^{er}, 1^o, que le conducteur satisfait aux exigences visées au premier alinéa.

Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 37/15 s'applique. »

Art. 44. Dans la section 3 insérée par l'article 38, il est inséré un article 37/12 rédigé comme suit :

« Art. 37/12. Cessation d'emploi

Une attestation perd sa validité lorsque son titulaire cesse d'être employé comme conducteur. Toutefois, le titulaire reçoit une copie certifiée conforme de l'attestation et de tous les documents prouvant sa formation, ses qualifications, son expérience et ses compétences professionnelles. En délivrant une attestation au conducteur par la suite, une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui viendrait à engager ledit conducteur tient compte de tous ces documents. »

Art. 45. Dans la section 3 insérée par l'article 38, il est inséré un article 37/13 rédigé comme suit :

« Art. 37/13. Suspension, retrait de l'attestation

L'attestation est retirée en cas de retrait de la licence, pour quelque motif que ce soit.

L'attestation est soit suspendue soit retirée :

— dans les cas visés à l'article 37/15 et à l'article 37/26, § 4, 3^o;

— en cas de suspension ou de retrait de la licence, pour quelque motif que ce soit. »

Art. 46. Dans la section 3 insérée par l'article 38, il est inséré un article 37/14 rédigé comme suit :

« Art. 37/14. Registres et échange d'informations

§ 1. Elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder :

1° houdt een register bij, of zorgt dat er een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, verlopen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen alsook de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 37/11. Dit register wordt geregeld bijgewerkt;

2° werkt met de veiligheidsinstantie samen om met haar gegevens uit te wisselen en haar toegang te verlenen tot alle nodige informatie;

3° verstrekt, op verzoek, inlichtingen betreffende de inhoud van de bevoegdheidsbewijzen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, indien dit nodig is als gevolg van hun transnationale activiteiten.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de spoorwegondernemingen of van de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren. »

Art. 47. In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 4 ingevoegd, luidende :

« Afdeling 4. Toezicht op bestuurders door spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder. »

Art. 48. In afdeling 4 ingevoegd bij artikel 47 wordt een artikel 37/15 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/15. § 1. De spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn verplicht erop toe te zien en na te zien dat de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders die zij in dienst hebben of contracteren, geldig zijn.

Zij voeren een systeem in voor het toezicht op hun treinbestuurders. Indien de resultaten van dit toezichtstelsel aanleiding geven tot twijfel over de arbeidsgeschiktheid van een treinbestuurder en de wenselijkheid om zijn vergunning of bevoegdheidsbewijs te handhaven, dan nemen de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk de nodige maatregelen.

§ 2. Indien een treinbestuurder meent dat zijn gezondheidstoestand aanleiding geeft tot twijfels over zijn arbeidsgeschiktheid, dan stelt hij de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder daar onmiddellijk van in kennis.

Zodra de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder constateert, of er door een arts van in kennis wordt gesteld, dat de gezondheid van een treinbestuurder zodanig is verslechterd dat er aanleiding is te twijfelen aan zijn arbeidsgeschiktheid, dan neemt die onmiddellijk de nodige maatregelen, daaronder inbegrepen een keuring en, zo nodig, de intrekking van het bevoegdheidsbewijs alsook de bijwerking van het in artikel 37/14, §1, 1° bedoelde register. Daarnaast waarborgt hij dat de treinbestuurder tijdens de dienst op geen enkel moment onder invloed verkeert van welke stof dan ook, die zijn concentratievermogen, waakzaamheid of gedrag zou kunnen beïnvloeden. Van elk geval van arbeidsgeschiktheid die langer duurt dan drie maanden, wordt de veiligheidsinstantie onmiddellijk in kennis gesteld. »

Art. 49. In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende :

« Afdeling 5. Taken en beslissingen van de veiligheidsinstantie »

Art. 50. In afdeling 5 ingevoegd bij artikel 49 wordt een artikel 37/16 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/16. Taken van de veiligheidsinstantie

§ 1. Los van artikel 12, 11°, vervult de veiligheidsinstantie de volgende taken op een transparante en niet-discriminerende wijze :

1° de afgifte en het bijwerken van vergunningen, en het verstrekken van duplicaten, overeenkomstig artikelen 37 en 37/2;

2° zich verzekeren van de organisatie van de periodieke examens en/of keuringen, zoals bepaald in artikel 37/3;

3° de schorsing en intrekking van vergunningen, en het toezenden aan de uitgever van het betrokken bevoegdheidsbewijs, van met redenen omklede verzoeken tot schorsing van bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 37/26;

4° de erkenning van personen of entiteiten, overeenkomstig artikelen 37/19 en 37/20;

§ 1^{er}. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire :

1° tiennent ou veillent à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations ou copies d'attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque attestation ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 37/11. Il est mis à jour régulièrement;

2° coopèrent avec l'autorité de sécurité afin d'échanger des informations avec l'autorité de sécurité et donner à celle-ci accès aux données nécessaires;

3° fournissent des renseignements sur le contenu de ces attestations aux autorités compétentes des autres Etats membres, à leur demande, lorsque cela s'impose en raison de leurs activités transnationales.

§ 2. Chaque conducteur peut accéder aux données le concernant qui sont stockées dans le registre des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et il peut, à sa demande, en obtenir copie.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1^{er}. »

Art. 47. Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 4 intitulée :

« Section 4. Suivi des conducteurs par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. »

Art. 48. Dans la section 4 insérée par l'article 47, il est inséré un article 37/15 rédigé comme suit :

« Art. 37/15. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les attestations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer son emploi et le maintien de sa licence ou de son attestation, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend immédiatement les mesures nécessaires.

§ 2. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, selon le cas.

Dès qu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris un examen, et, si nécessaire, le retrait de l'attestation ainsi que la mise à jour du registre prévue à l'article 37/14, § 1^{er}, 1°. En outre, il veille à ce qu'à aucun moment durant son service, le conducteur ne soit sous l'influence d'une substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement. L'autorité de sécurité est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois. »

Art. 49. Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 5 intitulée :

« Section 5. Tâches et décisions de l'autorité de sécurité »

Art. 50. Dans la section 5 insérée par l'article 49, il est inséré un article 37/16 rédigé comme suit :

« Art. 37/16. Tâches de l'autorité de sécurité

§ 1^{er}. Indépendamment de l'article 12, 11°, l'autorité de sécurité accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire :

1° délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 37 et 37/2;

2° s'assurer de la mise en œuvre des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 37/3;

3° suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'émetteur de l'attestation en cause les demandes motivées de suspension des attestations, conformément à l'article 37/26;

4° reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 37/19 et 37/20;

5° ervoor zorgen dat een register van geaccrediteerde of erkende personen en entiteiten wordt bekendgemaakt en dat dit register wordt bijgewerkt, overeenkomstig artikel 37/17;

6° het bijhouden en bijwerken van een register van vergunningen, overeenkomstig artikelen 37/3 en 37/6, § 1, 1°;

7° het toezicht op het in artikel 37/24 bedoelde certificeringsproces voor treinbestuurders;

8° het uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 37/26;

9° het vaststellen van nationale criteria voor examinatoren in overeenstemming met artikel 37/22, vijfde lid.

§ 2. De veiligheidsinstantie reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onmiddellijk een verzoek om aanvullende informatie hangende de aanvraag van een vergunning.

§ 3. De werkgever en de treinbestuurder beschikken binnen de veiligheidsinstantie over een administratieve beroepsprocedure op grond waarvan kan worden verzocht om de herziening van een beslissing die door een andere instantie dan de veiligheidsinstantie krachtens deze wet werd genomen. »

Art. 51. In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet wordt een afdeling 6 ingevoegd, luidende :

« Afdeling 6. Opleiding en examinering van de treinbestuurders »

Art. 52. In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 51 wordt een artikel 37/17 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/17. Opleiding, examinering, erkenning

De lesgevers of opleidingscentra worden erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken vermeld in artikelen 37/19, eerste lid, 37/20, eerste en tweede lid, en 37/22.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met dien verstande dat een redelijke en niet-discriminerende prijs wordt toegepast. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid en op de beoordeling van het dossier.

Het criterium van onafhankelijkheid is niet van toepassing op opleidingstaken met betrekking tot :

— algemene vakkennis, bedoeld in bijlage VIII;

— taalkennis, bedoeld in bijlage X, 8;

— vakkennis met betrekking tot het rollend materieel, bedoeld in bijlage IX;

— vakkennis betreffende de infrastructuur, bedoeld in bijlage X, 1 tot 7.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en entiteiten die op grond van deze wet werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt. »

Art. 53. In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 51 wordt een artikel 37/18 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/18. Opleiding

De opleiding van treinbestuurders omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning, dat handelt over de algemene vakkennis, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat handelt over de specifieke vakkennis.

De kandidaat-treinbestuurders hebben op billijke en niet-discriminerende wijze toegang tot de opleiding die nodig is om te voldoen aan de verwervingsvoorwaarden van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs. »

Art. 54. In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 51 wordt een artikel 37/19 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/19. Opleiding - vergunning

De opleidingstaken die betrekking hebben op de algemene vakkennis bedoeld in artikel 37/1, zesde lid, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

5° veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes accrédités ou reconnus conformément à l'article 37/17;

6° tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 37/3 et à l'article 37/6, § 1^{er}, 1°;

7° contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 37/24;

8° effectuer les contrôles prévus à l'article 37/26;

9° établir les critères nationaux applicables aux examinateurs conformément à l'article 37/22, alinéa 5.

§ 2. L'autorité de sécurité répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

§ 3. L'employeur et le conducteur disposent d'une procédure de recours administratif au sein de l'autorité de sécurité aux fins de révision d'une décision prise par une instance autre que l'autorité de sécurité, afférente à toute demande au titre de la présente loi. »

Art. 51. Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 6 intitulée :

« Section 6. Formation et examen des conducteurs »

Art. 52. Dans la section 6 insérée par l'article 51, il est inséré un article 37/17 rédigé comme suit :

« Art. 37/17. Formation, examens, reconnaissance

Les personnes ou centres de formation sont reconnus par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 37/19, alinéa 1^{er}, 37/20, alinéas 1^{er} et 2, et 37/22.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train 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.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation 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.

La reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité et sur l'évaluation du dossier.

Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation relatives :

— aux connaissances professionnelles générales, visées à l'annexe VIII;

— aux connaissances linguistiques, visées à l'annexe X, 8;

— aux connaissances professionnelles relatives au matériel roulant, visées à l'annexe IX;

— aux connaissances professionnelles relatives aux infrastructures, visées à l'annexe X, 1 à 7.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été reconnus en vertu de cette loi. »

Art. 53. Dans la section 6 insérée par l'article 51, il est inséré un article 37/18 rédigé comme suit :

« Art. 37/18. Formation

La formation des conducteurs comprend un volet relatif à la licence, qui porte sur les connaissances professionnelles générales, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques.

Les candidats conducteurs ont un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation. »

Art. 54. Dans la section 6 insérée par l'article 51, il est inséré un article 37/19 rédigé comme suit :

« Art. 37/19. Formation - licence

Les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales prévues à l'article 37/1, alinéa 6, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

Wat de vergunning betreft, blijft het algemene stelsel voor de erkenning van beroepskwalificaties als bepaald bij Richtlijn 2005/36/EG van toepassing op de erkenning van de beroepskwalificaties van treinbestuurders die onderdaan van een lidstaat zijn en hun opleidingsbewijs in een derde land hebben behaald. »

Art. 55. In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 51 wordt een artikel 37/20 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/20. Opleiding - Bevoegdheidsbewijs

De opleidingstaken die betrekking heeft op de taalkennis bedoeld in artikel 37/9, tweede lid, en op de vakbekwaamheid met betrekking tot rollend materiaal bedoeld in artikel 37/9, vierde lid, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

De opleidingstaken die betrekking hebben op de kennis van infrastructuur bedoeld in artikel 37/9, eerste lid, met inbegrip van kennis van spoorlijnen, exploitatievoorschriften en -procedures, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

Er wordt een permanent opleidingsproces gerealiseerd om te zorgen dat het personeel ter zake deskundig blijft, overeenkomstig bijlage II, 2.1 e). »

Art. 56. In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 51 wordt een artikel 37/21 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/21. Verhalen van opleidingskosten

In het geval dat een treinbestuurder van een spoorwegonderneming of een spoorweginfrastructuurbeheerder vrijwillig vertrekt naar een andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder, betaalt die andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder een vergoeding aan de voormalige werkgever om de door deze gedane investeringen voor de opleiding van de betrokken treinbestuurder te compenseren. »

De in het eerste lid bedoelde vergoeding wordt vastgesteld op redelijke basis, met inachtneming van :

- het tijdsverloop tussen het einde van de opleiding en de aanwerving van de bestuurder;
- het onmiddellijk nut van de opleiding voor de nieuwe werkgever. »

Art. 57. In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 51 wordt een artikel 37/22 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/22. Examens

Voor het deel dat betrekking heeft op de vergunning worden de examens voor het beoordelen van de vereiste kennis alsmede de opleidingscentra onder de erkende personen en instanties bepaald bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van de vergunning overeenkomstig artikel 37/2, eerste lid.

Voor het deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs worden de examens voor het beoordelen van de vereiste kennis alsmede de met deze taak belaste lesgevers of opleidingscentra bepaald door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder onder de erkende lesgevers of opleidingscentra bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van het bevoegdheidsbewijs overeenkomstig artikel 37/10.

De in het eerste en tweede lid bedoelde examens worden zodanig georganiseerd dat belangenverstremming wordt vermeden.

Wat de in het tweede lid bedoelde examens betreft, mag de door de Koning erkende examinator deel uitmaken van de spoorwegonderneming of van de spoorweginfrastructuurbeheerder die het bevoegdheidsbewijs afgeeft.

De keuze van de examinatoren en de examens kan geschieden op grond van Europese criteria vastgesteld op basis van een door het Bureau voorbereide ontwerp. Tot de inwerkingtreding van dergelijke criteria geschiedt de keuze van de examinatoren en de examens op grond van nationale criteria.

Ter afsluiting van de opleiding wordt een theorie- en praktijkexamen georganiseerd. De rijvaardigheid wordt beoordeeld aan de hand van een rijproef op het net. Ook kan van simulators gebruik worden gemaakt om na te gaan of de treinbestuurder onder bijzonder moeilijke omstandigheden goed presteert en de exploitatievoorschriften juist toepast. »

Art. 58. In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 7 ingevoegd, luidende :

« Afdeling 7. Ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht »

En ce qui concerne la licence, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la Directive 2005/36/CE continue de s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs ressortissants d'un Etat membre qui ont obtenu leur attestation de formation dans un pays tiers. »

Art. 55. Dans la section 6 insérée par l'article 51, il est inséré un article 37/20 rédigé comme suit :

« Art. 37/20. Formation - attestation

Les tâches de formation liées aux connaissances linguistiques prévues à l'article 37/9, alinéa 2 et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant prévues à l'article 37/9, alinéa 4, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

Les tâches de formation liées à la connaissance des infrastructures prévues à l'article 37/9, alinéa 3, y compris les itinéraires et les règles et procédures d'exploitation, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

Un système de formation continue est mis en place pour faire en sorte que les compétences du personnel soient maintenues, conformément à l'annexe II, 2.1 e). »

Art. 56. Dans la section 6 insérée par l'article 51, il est inséré un article 37/21 rédigé comme suit :

« Art. 37/21. Récupération du coût de la formation

Dans l'hypothèse où un conducteur d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire quitterait volontairement son emploi pour une autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure, cette autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire paye une indemnité à l'ancien employeur afin de compenser les investissements consentis par cet ancien employeur dans la formation dudit conducteur. »

L'indemnité visé à l'alinéa 1^{er} est fixée raisonnablement, en prenant en considération :

- le délai entre la fin de la formation et l'engagement du conducteur;
- l'utilité directe de la formation pour le nouvel employeur.

Art. 57. Dans la section 6 insérée par l'article 51, il est inséré un article 37/22 rédigé comme suit :

« Art. 37/22. Examens

Pour le volet relatif à la licence, les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les centres de formation chargés de cette tâche sont déterminés, parmi les personnes et organismes reconnus, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir la licence conformément à l'article 37/2, alinéa 1^{er}.

Pour le volet relatif à l'attestation, les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les personnes ou centres de formation chargés de cette tâche sont déterminés par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire parmi les personnes ou organismes reconnus, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir l'attestation conformément à l'article 37/10.

Les examens visés aux alinéas 1^{er} et 2 sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts.

Pour ce qui concerne les examens visés à l'alinéa 2, la personne reconnue par le Roi comme examinateur peut faire partie de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire délivrant l'attestation.

Le choix des examinateurs et des examens peut être soumis à des critères européens établis sur la base d'un projet élaboré par l'Agence. Jusqu'à l'entrée en vigueur de tels critères, il est soumis à des critères nationaux.

Des examens théoriques et pratiques sont organisés à la fin de la formation. L'aptitude à la conduite est évaluée lors de tests de conduite effectués sur le réseau. Des simulateurs peuvent être utilisés pour tester l'application des règles d'exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles. »

Art. 58. Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 7 intitulée :

« Section 7. Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité »

Art. 59. In afdeling 7 ingevoegd bij artikel 58 wordt een artikel 37/23 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/23. Opleiding, vergunning

§ 1. Het andere treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, dient een opleiding te volgen die vervolgens door examens wordt afgesloten. Indien deze examens met goed gevolg worden afgelegd, wordt een attest van begeleider afgegeven.

De lesgevers of opleidingscentra belast met het verlenen van opleidingsdiensten aan het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, worden erkend door de veiligheidsinstantie.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen voor ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van het veiligheids-certificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en organisaties die op grond van deze wet werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.

§ 2. Het attest van begeleider is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

Een attest van begeleider mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt.

§ 3. De in andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte gevestigde treinbegeleiders die in België hun diensten willen verlenen, delen dit mee door middel van een voorafgaande schriftelijke verklaring zoals voorzien in artikel 9, § 2, van de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, zonder toevoeging weliswaar van de gegevens betreffende verzekeringsdekking of soortgelijke individuele of collectieve vormen van bescherming inzake beroepsaansprakelijkheid. Wel dienen de in artikel 9, § 2, van voormelde wet bedoelde documenten aan die verklaring te worden toegevoegd. De veiligheidsinstantie past de in artikel 9, § 4, van voormelde wet systematisch toe. Hiertoe gaat de veiligheidsinstantie onder meer na of de attesten met betrekking tot de taalkennis van de kandidaten werden opgemaakt in overeenstemming met de voorschriften van de TSI exploitatie die de vereiste taalniveaus voor de veiligheidstaken vaststelt. »

Art. 60. In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 8 ingevoegd, luidende :

« Afdeling 8. Controles en sancties »

Art. 61. In afdeling 8, ingevoegd bij artikel 60 wordt een artikel 37/24 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/24. Kwaliteitsnormen

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er in het kader van een kwaliteitsnormeringssysteem voortdurend controle is op alle activiteiten in verband met de opleiding, de beoordeling van vakbekwaamheid en het bijwerken van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Deze verplichting geldt niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsmanagementsystemen die overeenkomstig titel II, hoofdstuk IV zijn ingesteld door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder. »

Art. 62. In afdeling 8 ingevoegd bij artikel 60 wordt een artikel 37/25 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/25. Onafhankelijke evaluatie

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er elke vijf jaar en voor de eerste keer in 2014 een onafhankelijke evaluatie plaatsvindt van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakbekwaamheid en vakbekwaamheden, alsmede van het systeem voor de afgifte van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Dit geldt niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsmanagementsystemen die overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG zijn ingesteld door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. De evaluatie wordt verricht door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

Art. 59. Dans la section 7 insérée par l'article 58, il est inséré un article 37/23 rédigé comme suit :

« Art. 37/23. Formation, permis

§ 1^{er}. Les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité doivent suivre une formation sanctionnée par des examens. La réussite de ces examens entraîne la délivrance d'un certificat d'accompagnateur de train.

Les personnes ou les centres de formation chargés de fournir des services de formation aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité sont reconnus par l'autorité de sécurité.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité 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.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été reconnus en vertu de la présente loi.

§ 2. Le certificat d'accompagnateur de train appartient à son titulaire et est délivré par l'autorité de sécurité.

Le certificat d'accompagnateur de train ne peut être délivré qu'à une personne de dix-huit ans révolus.

§ 3. Les accompagnateurs de train établis dans les autres Etats membres de l'Espace économique européen et qui souhaitent prester des services en Belgique procèdent à la déclaration écrite préalable visée à l'article 9, § 2, de la loi du 12 février 2008 instaurant un nouveau cadre général pour la reconnaissance des qualifications professionnelles CE, sans faire mention des informations relatives aux couvertures d'assurances ou autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle. Cette déclaration est toutefois accompagnée des documents visés à l'article 9, § 2, de cette même loi. L'autorité de sécurité applique systématiquement la procédure visée à l'article 9, § 4, de cette même loi. L'autorité de sécurité vérifie notamment que les attestations relatives aux connaissances linguistiques du candidat sont établies conformément au prescrit de la STI exploitation fixant les niveaux linguistiques requis pour les tâches de sécurité. »

Art. 60. Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 8 intitulée :

« Section 8. Contrôles et sanctions »

Art. 61. Dans la section 8 insérée par l'article 60, il est inséré un article 37/24 rédigé comme suit :

« Art. 37/24. Normes de qualité

L'autorité de sécurité s'assure que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mise à jour des licences et des attestations font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. Cette obligation ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ont mis en place conformément au titre II, chapitre IV. »

Art. 62. Dans la section 8 insérée par l'article 60, il est inséré un article 37/25 rédigé comme suit :

« Art. 37/25. Evaluation indépendante

L'autorité de sécurité veille à ce qu'une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations, soit effectuée tous les cinq ans et la première fois en 2014. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la Directive 2004/49/CE. L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question.

De resultaten van deze onafhankelijke evaluaties worden afdoende gestaafd door bewijsstukken en onder de aandacht van de veiligheidsinstantie gebracht. De veiligheidsinstantie beveelt de minister de maatregelen aan die geschikt zijn ter correctie van elke tekortkoming die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zou zijn gekomen. »

Art. 63. In afdeling 8 ingevoegd bij artikel 60 wordt een artikel 37/26 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/26. Controles door de veiligheidsinstantie

§ 1. De veiligheidsinstantie kan te allen tijde de maatregelen nemen die nodig zijn om aan boord van treinen die op het Belgische net rijden, te controleren of de treinbestuurders in het bezit zijn van de overeenkomstig deze wet afgegeven documenten.

§ 2. Los van de in § 1 bedoelde controle kan de veiligheidsinstantie in het geval van een tijdens het werk begane onachtzaamheid, controleren of de betrokken treinbestuurder voldoet aan de in artikel 37/9, derde en vierde lid, neergelegde eisen.

§ 3. De veiligheidsinstantie kan overgaan tot een onderzoek naar de naleving van deze wet door treinbestuurders, spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, examinatoren en opleidingscentra.

§ 4. Indien de veiligheidsinstantie van oordeel is dat een treinbestuurder niet langer aan één of meer gestelde eisen voldoet, neemt zij de volgende maatregelen :

1° indien het een door de veiligheidsinstantie afgegeven vergunning betreft, schorst de veiligheidsinstantie de vergunning. De schorsing is voorlopig of definitief, al naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid. Zij deelt onmiddellijk haar met redenen omklede beslissing mee aan de betrokken treinbestuurder en zijn werkgever. Voorts deelt zij mee welke procedure gevolgd moet worden om opnieuw de vergunning te verkrijgen;

2° indien het een door een bevoegde autoriteit in een andere lidstaat afgegeven vergunning betreft, kan de veiligheidsinstantie zich tot deze autoriteit wenden met een met redenen omkleed verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van de vergunning. De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van haar gemotiveerd verzoek in kennis. In afwachting van de kennisgeving van de beslissing van de betrokken autoriteit van afgifte, mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische net actief te zijn. Indien de veiligheidsinstantie op haar beurt een met redenen omkleed verzoek met betrekking tot een vergunning die zij heeft afgegeven, ontvangt, behandelt zij dit verzoek binnen de vier weken en deelt zij haar beslissing mee aan de verzoekende instantie. Ook in dit geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie en andere bevoegde autoriteiten van de beslissing in kennis;

3° indien het een bevoegdheidsbewijs betreft, wendt de veiligheidsinstantie zich tot de instantie van afgifte met een verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van het bevoegdheidsbewijs. De instantie van afgifte neemt passende maatregelen en brengt binnen vier weken verslag uit aan de veiligheidsinstantie. In afwachting van het verslag van de instantie van afgifte mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische net actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing over het handhaven van haar eventueel verbod om op het Belgisch net actief te zijn, binnen de tien dagen na ontvangst van het in het eerste lid, 3°, bedoelde verslag.

Zonder afbreuk te doen aan artikel 27 van de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, onderneemt de veiligheidsinstantie, wanneer zij van oordeel is dat een bepaalde treinbestuurder een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid op het spoor, in elk geval onmiddellijk de nodige maatregelen, bijvoorbeeld door de spoorweginfrastructuurbeheerder te verzoeken de trein tot stilstand te brengen en door de treinbestuurder zo lang als nodig te verbieden op het Belgische net actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

De veiligheidsinstantie betekent onmiddellijk haar gemotiveerde beslissing aan de belanghebbende en aan zijn werkgever, onder vermelding, in voorkomend geval, van de voorwaarden en de procedure voor het terugkrijgen van het bevoegdheidsbewijs, onverminderd het recht van verhaal waarin artikel 37/16, § 3 voorziet.

In alle gevallen werkt de veiligheidsinstantie het in artikel 37/6 bedoelde register bij.

Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention de l'autorité de sécurité. L'autorité de sécurité recommande au ministre les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise au jour par l'évaluation indépendante. »

Art. 63. Dans la section 8 insérée par l'article 60, il est inséré un article 37/26 rédigé comme suit :

« Art. 37/26. Contrôles par l'autorité de sécurité

§ 1^{er}. L'autorité de sécurité peut à tout moment prendre les mesures nécessaires pour vérifier à bord des trains circulant sur le réseau belge, si les conducteurs de train sont munis des documents délivrés en vertu de la présente loi.

§ 2. Indépendamment de la vérification prévue au § 1^{er}, en cas de négligence commise au travail, l'autorité de sécurité peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 37/9, alinéas 3 et 4.

§ 3. L'autorité de sécurité peut procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation.

§ 4. Si l'autorité de sécurité estime qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes :

1° s'il s'agit d'une licence délivrée par l'autorité de sécurité, l'autorité de sécurité suspend la licence. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance des problèmes créés pour la sécurité ferroviaire. Elle notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Elle indique la procédure à suivre pour récupérer la licence;

2° s'il s'agit d'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre Etat membre, l'autorité de sécurité adresse à cette autorité une demande motivée visant soit à un contrôle complémentaire, soit à la suspension de la licence. L'autorité de sécurité informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa demande motivée. L'autorité de sécurité a la faculté d'interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance. Si l'autorité de sécurité reçoit à son tour une demande motivée visant une licence qu'elle a elle-même délivrée, elle examine ladite demande dans un délai de quatre semaines et notifie sa décision à l'autorité qui l'a saisie. L'autorité de sécurité informe également dans ce cas la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa décision;

3° s'il s'agit d'une attestation, l'autorité de sécurité s'adresse à l'émetteur de celle-ci et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'attestation. L'émetteur prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité de sécurité dans un délai de quatre semaines. L'autorité de sécurité peut interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant l'information de la part de l'émetteur, et en informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes.

L'autorité de sécurité se prononce quant au maintien de son interdiction éventuelle d'opérer sur le réseau belge, dans les dix jours de la réception de l'information visée à l'alinéa 1^{er}, 3°.

En tout état de cause, et sans préjudice de l'article 27 de la loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, si l'autorité de sécurité juge qu'un conducteur déterminé constitue une menace grave pour la sécurité ferroviaire, elle prend immédiatement les dispositions requises, par exemple demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'arrêter le train et interdire au conducteur concerné d'opérer sur le réseau belge aussi longtemps que cela sera nécessaire. Elle informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes d'une telle décision.

L'autorité de sécurité notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, en indiquant, le cas échéant, les conditions et la procédure à suivre pour récupérer l'attestation, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 37/16, § 3.

Dans tous les cas, l'autorité de sécurité met à jour le registre prévu à l'article 37/6.

§ 5. Als de veiligheidsinstantie de mening is toegedaan dat een door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat in het kader van § 4 genomen besluit niet aan de relevante criteria voldoet, dan wordt de kwestie voorgelegd aan de Europese Commissie. De veiligheidsinstantie kan het aan de treinbestuurder krachtens § 4 opgelegde verbod om op haar grondgebied treinen te besturen handhaven tot de Commissie haar advies uitbrengt. »

Art. 64. In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 9 ingevoegd, luidende :

« Afdeling 9. Machtigingen aan de Koning »

Art. 65. In afdeling 9, ingevoegd bij artikel 64, wordt een artikel 37/27 ingevoegd, luidende :

« Art. 37/27. § 1. De Koning bepaalt, inzake vergunningen voor treinbestuurders :

1° de voorschriften, zoals bepaald in bijlage V, waaraan elke vergunning als bedoeld in artikel 37 dient te voldoen totdat een Europees model wordt aangenomen;

2° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek bedoeld in artikel 37/1, vierde lid en de nadere regels met betrekking tot dat medisch onderzoek, met dien verstande dat deze regels tenminste moeten voldoen aan de in bijlage VI, 1.1, 1.2, 1.3 en 2.1, bepaalde criteria;

3° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch examen bedoeld in artikel 37/1, vijfde lid, en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek, met dien verstande dat deze regels ten minste moeten voldoen aan de in bijlage VI, 2.2, bepaalde criteria;

4° de nadere regels met betrekking tot het beroepsexamen bedoeld in artikel 37/1, zesde lid, dat handelt over de algemene materies zoals beschreven in bijlage VIII;

5° op advies van de veiligheidsinstantie, de te volgen procedure voor de afgifte van een nieuwe vergunning als bedoeld in artikel 37/2, de bijwerking van de in de vergunning vermelde gegevens, de verlenging of het bekomen van een duplicaat ervan;

6° de te volgen procedure voor de periodieke controles bedoeld in artikel 37/3, eerste lid, met dien verstande dat de Koning ook de frequentie van die controles kan verhogen;

7° de gegevens van elke vergunning die in het in artikel 37/6, § 1 bedoelde register dienen voor te komen.

§ 2. De Koning bepaalt, inzake bevoegdheidsbewijzen voor treinbestuurders :

1° de voorschriften waaraan elk bevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 37/8 dient te voldoen;

2° de wijze waarop de houder van het bevoegdheidsbewijs dient te voldoen aan de taalvoorwaarden bedoeld in artikel 37/9, tweede lid, met dien verstande dat tenminste moet worden voldaan aan de kennis bedoeld in bijlage X, 8;

3° de materies waarvan de kennis wordt getoetst door middel van het in artikel 37/9, derde lid, bedoelde examen met dien verstande dat tenminste die materies tot de in bijlage X vermelde materies behoren;

4° de materies waarvan de kennis wordt getoetst door middel van het in artikel 37/9, vierde lid bedoelde examen met dien verstande dat tenminste die materies tot de in bijlage IX vermelde materies behoren;

5° in overeenstemming met bijlage XI, de minimale periodiciteit van de examens en/of keuringen bedoeld in artikel 37/11, eerste lid;

6° de gegevens van elk bevoegdheidsattest die in het in artikel 37/14, § 1, 1°, bedoelde register dienen voor te komen;

7° de nadere regels met betrekking tot het in artikel 37/15, § 1, tweede lid, bedoelde examen.

§ 3. Inzake vergunningen en bevoegdheidsbewijzen voor treinbestuurders bepaalt de Koning de regels die nodig zijn om het risico op vervalsing van de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen alsook op verandering van de inhoud van het register bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14, te vermijden.

§ 4. Inzake opleiding en examinering van treinbestuurders bepaalt de Koning :

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens bedoeld in artikel 37/17 alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben ter zake van de door de treinbestuurders gevolgde opleiding en afgelegde examens;

§ 5. Si l'autorité de sécurité estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre Etat membre en vertu du § 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission européenne est saisie de la question. L'autorité de sécurité peut maintenir l'interdiction prononcée à l'encontre d'un conducteur de conduire sur son territoire conformément au § 4, jusqu'à ce que la Commission européenne ait rendu son avis. »

Art. 64. Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est insérée une section 9 intitulée :

« Section 9. Délégations au Roi »

Art. 65. Dans la section 9 insérée par l'article 64, il est inséré un article 37/27 rédigé comme suit :

« Art. 37/27. § 1^{er}. En matière de licence pour conducteurs, le Roi arrête :

1° les prescriptions, telles que définies en annexe V, auxquelles chaque licence visée à l'article 37 doit être conforme, jusqu'à l'adoption d'un modèle européen;

2° les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen médical visé à l'article 37/1, alinéa 4 et les modalités de cet examen; ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe VI, 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1;

3° les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen psychologique professionnel visé à l'article 37/1, alinéa 5 et les modalités de cet examen; ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe VI, 2.2;

4° les modalités de l'examen professionnel visé à l'article 37/1, alinéa 6, qui porte sur les matières générales décrites en annexe VIII;

5° sur avis de l'autorité de sécurité, la procédure à suivre pour la délivrance d'une nouvelle licence visée à l'article 37/2, la mise à jour des données figurant sur la licence, un renouvellement ou l'obtention d'un duplicata;

6° la procédure à suivre pour les vérifications périodiques visées à l'article 37/3, alinéa 1^{er}; il peut aussi augmenter leur fréquence;

7° les données de chaque licence devant figurer dans le registre visé à l'article 37/6, § 1^{er}.

§ 2. En matière d'attestation pour conducteurs, le Roi arrête :

1° les prescriptions auxquelles chaque attestation visée à l'article 37/8 doit se conformer;

2° la manière dont le titulaire de l'attestation doit remplir les conditions linguistiques visées à l'article 37/9, alinéa 2; cette matière comprend au moins les connaissances visées à l'annexe X, 8;

3° les matières dont l'examen visé à l'article 37/9, alinéa 3, vérifie la maîtrise; ces matières comprennent au moins celles indiquées à l'annexe X;

4° les matières dont l'examen visé à l'article 37/9, alinéa 4, vérifie la maîtrise; ces matières comprennent au moins celles indiquées à l'annexe IX;

5° conformément à l'annexe XI, les périodicités minimales que doivent respecter les examens et/ou contrôles visés à l'article 37/11, alinéa 1^{er};

6° les données de chaque attestation devant figurer dans le registre visé à l'article 37/14, § 1^{er}, 1°;

7° les modalités de l'examen visé à l'article 37/15, § 2, alinéa 2.

§ 3. En matière de licence et d'attestation pour conducteurs, le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des licences et attestations et d'altération du contenu des registres prévus aux articles 37/6 et 37/14 .

§ 4. En matière de formation et examen des conducteurs, le Roi :

1° fixe, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée à l'article 37/17, des examens visés à cette disposition, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi de la formation et des examens suivis par les conducteurs de train;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de lesgevers en opleidingscentra moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 37/17, tweede lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de algemene beroepskennis die vereist is voor de vergunning en de specifieke beroepskennis die vereist is voor het bevoegdheidsbewijs bedoeld in artikel 37/19, eerste lid en 37/20;

4° de methode van de opleiding bedoeld in artikelen 37/17 tot en met 37/21, in overeenstemming met de in bijlage VII vermelde criteria;

5° de gedetailleerde doelstellingen van de opleiding bedoeld in de artikelen 37/17 tot en met 37/21, in overeenstemming met de in bijlage VIII vermelde criteria voor de vergunning en de in bijlagen IX en X vermelde criteria voor het bevoegdheidsbewijs;

6° op advies van de veiligheidsinstantie, de nationale criteria waaraan de keuze van examinatoren en examens is onderworpen tot de inwerkingtreding van de in artikel 37/22, vijfde lid, bedoelde Europese criteria.

§ 5. Inzake certificering van het ander treinpersoneel bepaalt de Koning :

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens bedoeld in artikel 37/23, § 1, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben ter zake van de opleiding die wordt gevolgd en de examens die worden afgelegd door ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de lesgevers en opleidingscentra die opleidingsdiensten verstrekken aan ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 37/23, § 1, derde lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de vereisten waaraan het attest van begeleider bedoeld in artikel 37/23, § 1, eerste lid, moet voldoen, alsook de psychologische en medische voorwaarden en de vereiste vakbekwaamheid waaraan de houder dient te voldoen opdat het hem wordt afgeleverd;

4° de nadere regels voor de afgifte, verlenging, herziening, schorsing en intrekking van het attest van begeleider bedoeld in artikel 37/23, § 1, eerste lid. »

Art. 66. In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk VI vervangen als volgt :

« Hoofdstuk VI. Onderhoud van voertuigen »

Art. 67. In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 38 vervangen als volgt :

« Art. 38. Met het onderhoud belaste entiteit

Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het net wordt gebruikt, door de houder een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen. Die entiteit wordt in het NVR ingeschreven.

Onder meer een spoorwegonderneming, een spoorweginfrastructuurbeheerder of een houder kunnen een met het onderhoud belaste entiteit zijn. »

Art. 68. In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 39 vervangen als volgt :

« Art. 39. Verantwoordelijkheid van de met het onderhoud belaste entiteit

Los van de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder voor de veilige werking van een trein, zoals bedoeld in artikel 21, zorgt de met het onderhoud belaste entiteit er door middel van een onderhoudsysteem voor dat de voertuigen waarvan zij met het onderhoud belast is, in een veilige staat van werking zijn. Te dien einde zorgt de met het onderhoud belaste entiteit ervoor dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met :

1° het onderhoudsdossier van elk voertuig; en

2° de geldende voorschriften met inbegrip van de onderhoudsregels en de bepalingen met betrekking tot de TSI's.

Het onderhoud wordt uitgevoerd door de met het onderhoud belaste entiteit of wordt door haar uitbesteed. »

2° fixe par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les conditions que les personnes ou les centres de formation doivent remplir pour être reconnus, conformément à l'article 37/17, alinéa 2, et la procédure de la reconnaissance;

3° arrête les connaissances professionnelles générales pour la licence et spécifiques pour l'attestation visées aux articles 37/19, alinéa 1^{er} et 37/20;

4° arrête la méthode de la formation visée aux articles 37/17 jusqu'à 37/21, conformément aux critères énoncés en annexe VII;

5° arrête les objectifs détaillés de la formation visée aux articles 37/17 jusqu'à 37/21, conformément aux critères énoncés en annexe VIII pour la licence et aux annexes IX et X pour l'attestation;

6° arrête, sur avis de l'autorité de sécurité, des critères nationaux auxquels sont soumis le choix des examinateurs et des examens jusqu'à l'entrée en vigueur des critères européens visés à l'article 37/22, alinéa 5.

§ 5. En matière de certification des autres personnels de bord, le Roi :

1° fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée à l'article 37/23, § 1^{er}, des examens visés à cette disposition, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi de la formation et des examens que doivent suivre les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;

2° fixe, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les conditions que les personnes ou les centres de formation chargés de fournir des services de formation aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité doivent remplir pour être reconnus conformément à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 3, et la procédure de reconnaissance;

3° arrête les exigences auxquelles doit se conformer le certificat d'accompagnateur de train visé à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 1^{er} ainsi que les conditions psychologiques, médicales et d'aptitude professionnelle que le titulaire doit remplir pour qu'il lui soit délivré;

4° arrête les modalités de délivrance, de renouvellement, de révision, de suspension et de retrait du certificat d'accompagnateur de train visé à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 1^{er}. »

Art. 66. Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre VI est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre VI. Maintenance des véhicules »

Art. 67. Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 38 est remplacé par ce qui suit :

« Art. 38. Entité en charge de la maintenance

Chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau, se voit assigner par le détenteur une entité en charge de la maintenance. Cette entité est inscrite dans le RNV.

L'entité en charge de la maintenance peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou le détenteur. »

Art. 68. Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 39 est remplacé par ce qui suit :

« Art. 39. Responsabilité de l'entité en charge de la maintenance

Indépendamment de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 21, l'entité en charge de la maintenance veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure la maintenance soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, l'entité chargée de la maintenance veille à ce que les véhicules soient maintenus conformément :

1° au carnet de maintenance de chaque véhicule et

2° aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière de maintenance et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité en charge de la maintenance effectue la maintenance elle-même ou la sous-traite. »

Art. 69. In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 40 vervangen als volgt :

« Art. 40. Certificering van een met het onderhoud belaste entiteit

Voor wat goederenwagens betreft, wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een organisatie die werd geaccrediteerd conform de procedure voorzien in het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling.

In afwijking van het eerste lid, wordt de naleving van de voorschriften vervat in de certificeringsregeling die zal worden vastgesteld door de Koning op basis van de vereisten bedoeld in artikel 41, gecontroleerd door de veiligheidsinstantie, indien de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder is. Deze controle geschiedt in overeenstemming met de procedures bedoeld in titel II, hoofdstuk IV en wordt bevestigd in het kader van de veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en in het kader van het veiligheidscertificaat voor de spoorwegonderneming. »

Art. 70. In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 41 vervangen als volgt :

« Art. 41. Certificeringsregeling van een met het onderhoud belaste entiteit

De certificeringsregeling van de met het onderhoud belaste entiteit bevestigt ten minste de naleving van de in artikel 39 bedoelde vereisten alsmede van de volgende vereisten :

1° de met het onderhoud belaste entiteit heeft het onderhoudssysteem vastgesteld;

2° het model en de geldigheid van het aan de met het onderhoud belaste entiteit afgegeven certificaat;

3° de criteria voor de accreditering of erkenning van de instanties die belast zijn met de afgifte van de certificaten en voor de controles die noodzakelijk zijn voor de werking van de certificatieregeling;

4° de datum van de inwerkingstelling van de certificeringsregeling, met inbegrip van een overgangsperiode van één jaar voor bestaande met het onderhoud belaste entiteiten.

De Koning bepaalt de procedure die wordt gevolgd voor de certificering van de met het onderhoud belaste entiteiten in overeenstemming met de eisen vermeld in het eerste lid.

Tot de inwerkingtreding van de door het Bureau uitgewerkte Europese criteria, worden nationale criteria door de Koning vastgesteld. »

Art. 71. In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 42 vervangen als volgt :

« Art. 42. Geldigheid

De overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG van het Europese parlement en de raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (spoorwegveiligheidsrichtlijn) door andere lidstaten afgegeven certificaten zijn geldig op het Belgisch grondgebied. »

Art. 72. In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt een artikel 42/1 ingevoegd, luidende :

« Art. 42/1. Afwijkingen

In de volgende gevallen kan de Koning bepalen dat aan de hand van alternatieve maatregelen mag worden voldaan aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en te certificeren :

1° voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de wetgeving van dat land;

2° voertuigen die gebruikt worden op netten of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het algemene spoorwegnet binnen de Gemeenschap en waarvoor aan de in artikel 39, eerste lid, 2° vermelde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;

3° in artikel 4 bedoelde voertuigen evenals bijzonder transport of militair materieel waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de indienststelling een ad hoc-vergunning moet afleveren. In dit geval worden voor periodes van maximaal vijf jaar afwijkingen toegestaan.

Art. 69. Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 40 est remplacé par ce qui suit :

« Art. 40. Certification de l'entité en charge de la maintenance

Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité en charge de la maintenance doit être certifiée par un organisme accrédité conformément à la procédure mise en place par l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque l'entité en charge de la maintenance est une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la conformité aux exigences reprises dans le système de certification à arrêter par le Roi sur la base des exigences visées à l'article 41 est contrôlée par l'autorité de sécurité conformément aux procédures visées au titre II, Chapitre IV et est confirmée dans le cadre de l'agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre du certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire. »

Art. 70. Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 41 est remplacé par ce qui suit :

« Art. 41. Système de certification de l'entité en charge de la maintenance

Le système de certification de l'entité en charge de la maintenance confirme au moins le respect des exigences visées à l'article 39 et des exigences suivantes :

1° le système d'entretien est établi par l'entité en charge de la maintenance;

2° la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité en charge de la maintenance;

3° les critères d'accréditation ou de reconnaissance des organismes chargés de la délivrance des certificats ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;

4° la date d'application du système de certification y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de la maintenance existantes.

Le Roi arrête la procédure requise pour la certification des entités en charge de la maintenance conformément aux exigences visées à l'alinéa 1^{er}.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de critères communautaires élaborés par l'Agence, le Roi établit des critères nationaux. »

Art. 71. Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 42 est remplacé par ce qui suit :

« Art. 42. Validité

Les certificats délivrés par les autres Etats membres conformément aux exigences de la Directive 2004/49/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) sont valables sur le territoire belge. »

Art. 72. Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, il est inséré un article 42/1 rédigé comme suit :

« Art. 42/1. Dérogations

Le Roi peut arrêter que les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de la maintenance seront réalisées par d'autres exigences, dans les cas suivants :

1° véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

2° véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans la Communauté et pour lesquels la conformité aux exigences visées à l'article 39, alinéa 1^{er}, 2°, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

3° véhicules visés à l'article 4 ainsi que des transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Deze andere vereisten worden toegepast middels door de veiligheidsinstantie toe te kennen afwijkingen :

1° op het moment van de registratie van voertuigen, wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;

2° op het moment van de afgifte van de veiligheidsvergunning en van de veiligheidscertificaten aan de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder, voor wat de aanwijzing of de certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

De in het tweede lid bedoelde afwijkingen worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het jaarlijkse veiligheidsverslag bedoeld in artikel 15. »

Art. 73. In artikel 45 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt :

« Het onderzoeksorgaan kan onderzoeken voeren naar niet in het eerste lid 1 bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten of naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie, volgens de door de Koning bepaalde regels. »;

2° het artikel wordt aangevuld met twee leden, luidende :

« Door het onderzoeksorgaan wordt een gegevensbank met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten en alle onderzoeken en analyses naar ongevallen en incidenten alsmede de daaruit voortvloeiende gevolgtrekkingen, opgericht en bijgewerkt.

De veiligheidsinstantie heeft toegang tot de in het derde lid bedoelde gegevensbank. »

Art. 74. Artikel 60 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt :

« Art. 60. De bepalingen van titel II, hoofdstuk V, hoofdstuk voorafgaand aan titel II, hoofdstuk V, ingevoerd door de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft, blijven van toepassing tot het in fazen van toepassing worden van de bepalingen van het nieuwe hoofdstuk V. Deze bepalingen zullen van toepassing worden als volgt :

1° ten laatste vanaf 30 oktober 2011 worden de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig de bepalingen van titel II, nieuw hoofdstuk V afgegeven aan de bestuurders die grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of goederendiensten in een andere lidstaat verrichten, of die in ten minste twee lidstaten van de Europese Gemeenschappen werkzaam zijn, onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 60/1, eerste en tweede lid;

Vanaf dezelfde datum worden alle treinbestuurders die de bovengenoemde diensten verrichten, met inbegrip van diegenen die nog geen vergunning of bevoegdheidsbewijs overeenkomstig titel II, nieuw hoofdstuk V hebben gekregen, onderworpen aan de periodieke controles bedoeld in de artikelen 37/3 en 37/11;

2° ten laatste twee jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14, worden alle nieuwe bevoegdheidsbewijzen en vergunningen afgeleverd overeenkomstig titel II, nieuw hoofdstuk V, onder voorbehoud van artikel 60/1, eerste en tweede lid;

3° ten laatste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14, zijn alle bestuurders in het bezit van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen in overeenstemming met deze wet. De instanties belast met de aflevering nemen alle vakbekwaamheden die door elke bestuurder reeds waren verworven, in aanmerking, zodanig dat dit vereiste geen enkele onnodige administratieve of financiële last met zich brengt. De eerder verleende vergunningen voor treinbestuurder worden zoveel mogelijk gewaarborgd. De instanties belast met de aflevering kunnen niettemin beslissen dat voor een bestuurder of voor een groep bestuurders, volgens het geval, examens en/ of een bijkomende opleiding nodig zijn voor het afleveren van vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen op grond van deze wet. »

Ces autres exigences sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité de sécurité :

1° lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité en charge de la maintenance;

2° lors de la délivrance de l'agrément et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité en charge de la maintenance.

Les dérogations visées à l'alinéa 2 sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 15. »

Art. 73. A l'article 45 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« L'organisme d'enquête peut analyser chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci non visés à l'alinéa 1^{er}, selon les modalités fixées par le Roi. »;

2° l'article est complété par deux alinéas rédigés comme suit :

« L'organisme d'enquête établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation ainsi que de toutes les enquêtes et analyses d'accident et d'incident et les conclusions y relatives.

L'autorité de sécurité a accès à la banque de données visée à l'alinéa 3. »

Art. 74. L'article 60 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

« Art. 60. Les dispositions du titre II, chapitre V, chapitre antérieur au titre II, chapitre V introduit par la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules, demeurent applicables jusqu'à la mise en application en phases des dispositions du chapitre V nouveau. Ces dispositions seront mises en application comme suit :

1° au plus tard à partir du 30 octobre 2011, les licences et attestations sont délivrées conformément aux dispositions du titre II, chapitre V nouveau aux conducteurs qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre Etat membre des Communautés européennes, ou qui travaillent dans au moins deux Etats membres des Communautés européennes, sous réserve des dispositions de l'article 60/1, alinéas 1^{er} et 2;

à partir de la même date, tous les conducteurs de train assurant les services susmentionnés sont soumis aux vérifications périodiques prévues aux articles 37/3 et 37/11, y compris ceux qui ne possèdent pas encore de licence ou d'attestation conforme au titre II, chapitre V, nouveau;

2° au plus tard deux ans après l'établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14, toutes les nouvelles attestations et licences sont délivrées conformément au titre II, chapitre V, nouveau, sous réserve de l'article 60/1, alinéas 1^{er} et 2;

3° au plus tard sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14, tous les conducteurs sont en possession de licences et d'attestations conformes à la présente loi. Les entités de délivrance tiennent compte de toutes les compétences professionnelles déjà acquises par chaque conducteur, de façon telle que cette exigence n'entraîne pas de charge administrative et financière inutile. Les droits de conduire octroyés antérieurement au conducteur sont maintenus, dans la mesure du possible. Les entités de délivrance peuvent néanmoins décider, pour un conducteur ou un groupe de conducteurs, selon le cas, que des examens et/ou une formation supplémentaires sont nécessaires pour délivrer les licences et/ou les attestations au titre de la présente loi. »

Art. 75. In dezelfde wet wordt een artikel 60/1 ingevoegd, luidende :

« Art. 60/1. Treinbestuurders die overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren vóór het van toepassing worden van artikel 60, 1° of 2° vergund waren om treinen te besturen, mogen op grond van hun rechten hun beroepsbezigdheden verderzetten voor een duur van ten hoogste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14.

De certificering van leerlingen-treinbestuurders die vóór het van toepassing worden van artikel 60, 1° of 2° gestart zijn met een goedgekeurd onderwijs- en opleidingsprogramma of met een goedgekeurde opleiding, wordt verricht overeenkomstig de bepalingen die bestonden vóór het in werking treden van de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

De veiligheidsinstantie, de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgen ervoor dat de periodieke controles die beantwoorden aan die bedoeld in de artikelen 37/3 en 37/11 geleidelijk aan toegepast worden op treinbestuurders die nog geen overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG afgeleverde vergunningen en bevoegdheidsbewijzen bezitten. »

Art. 76. Artikel 62 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 77. In dezelfde wet worden bijlagen V, VI, VII, VIII, IX, X en XI ingevoegd die als bijlage zijn gevoegd bij deze wet.

HOOFDSTUK 4. — *Opheffings- en slotbepalingen*

Art. 78. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle bepalingen aannemen die nodig zijn voor de omzetting van artikel 10, 3 ter van Richtlijn 91/440/EG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, ingevoegd bij Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007. Die bepalingen kunnen bepalingen van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur wijzigen, vervangen, aanvullen of opheffen.

De bij het eerste lid aan de Koning toegekende bevoegdheid loopt ten einde op 3 december 2011.

Een op grond van het eerste lid vastgesteld besluit wordt geacht nooit uitwerking te hebben gehad, indien het niet bij wet wordt bekrachtigd binnen het jaar na zijn inwerkingtreding.

Art. 79. Opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

2° het koninklijk besluit van 17 november 2003 houdende uitvoering van de hoofdstukken III, V en VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

3° het ministerieel besluit van 14 maart 2003 ter uitvoering van het artikel 100 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

4° het ministerieel besluit van 19 februari 2004 houdende goedkeuring van de netverklaring.

Art. 75. Dans la même loi est inséré un article 60/1, rédigé comme suit :

« Art. 60/1. Les conducteurs autorisés à conduire conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en application de l'article 60, 1° ou 2° peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits, pour une durée maximale de sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14.

La certification des apprentis qui ont entamé un programme d'enseignement et de formation agréé ou une formation agréée avant l'entrée en application de l'article 60, 1° ou 2° est assurée conformément aux dispositions existantes avant l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.

L'autorité de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire veillent à ce que des vérifications périodiques correspondant à celles prévues aux articles 37/3 et 37/11 soient appliquées progressivement aux conducteurs qui ne possèdent pas de licences et d'attestations délivrées conformément à la Directive 2007/59/CE. »

Art. 76. L'article 62 de la même loi est abrogé.

Art. 77. Dans la même loi sont insérés des annexes V, VI, VII, VIII, IX, X et XI qui sont jointes en annexe à la présente loi.

CHAPITRE 4. — *Dispositions abrogatoires et finales*

Art. 78. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, adopter toutes les dispositions nécessaires à la transposition de l'article 10, § 3 ter de la Directive 91/440/CE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, inséré par la Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007. Ces dispositions peuvent modifier, remplacer, compléter ou abroger des dispositions de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

La compétence attribuée au Roi en vertu de l'alinéa 1^{er} expire le 3 décembre 2011.

Un arrêté adopté en vertu de l'alinéa 1^{er} est réputé n'avoir jamais sorti d'effets s'il n'est pas confirmé par la loi dans l'année qui suit sa mise en vigueur.

Art. 79. Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

2° l'arrêté royal du 17 novembre 2003 portant exécution des chapitres III, V et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

3° l'arrêté ministériel du 14 mars 2003 portant exécution de l'article 100 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

4° l'arrêté ministériel du 19 février 2004 portant approbation du document de référence du réseau.

Art. 80. De artikelen 37 en 46 treden in werking op 30 oktober 2011.
Artikel 59 treedt in werking op 3 december 2010.

De Koning kan voor het in het tweede lid vermelde artikel een datum van inwerkingtreding bepalen voorafgaand aan de datum vermeld in dat lid.

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

Gegeven te Brussel, 26 januari 2010.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

Met 's Lands zegel gezegd :
De Minister van Justitie,
S. DE CLERCK

Nota

(1) *Zitting 2009-2010.*

Kamer van volksvertegenwoordigers :

Stukken. — Wetsontwerp, 52-2247. — Nr. 1. — Amendementen, 52-2247. — Nr. 2. — Verslag, 52-2247. — Nr. 3. — Tekst aangenomen door de commissie, 52-2247. — Nr. 4. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en overgezonden aan de Senaat, 52-2247. — Nr. 5.

Integraal Verslag. — 7 januari 2010.

Senaat

Stukken. — Ontwerp geëvoceerd door de Senaat, 4-1570. — Nr. 1. — Verslag, 4-1570. — Nr. 2. — Beslissing om niet te amenderen; 4-1570. — Nr. 3.

Handelingen van de Senaat : 14 januari 2010.

Bijlage 1 bij de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 5 bij de wet van 19 december 2006
betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE V

Europees model voor de vergunning
en het geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs

1. Kenmerken van een vergunning van treinbestuurder

De materiële kenmerken van een vergunning van treinbestuurders moeten voldoen aan de ISO-normen 7810 en 7816-1.

De kaart wordt gemaakt van polycarbonaat.

De methoden voor toetsing van de kenmerken van een vergunning van treinbestuurder teneinde hun conformiteit met de internationale normen te verzekeren, moeten voldoen aan ISO-norm 10373.

2. Inhoud van de vergunning van treinbestuurder

De voorzijde van de vergunning bevat de volgende elementen :

a) de vermelding « vergunning van treinbestuurder », in hoofdletters, gedrukt in het Frans of het Nederlands;

b) de vermelding « Koninkrijk België/Royaume de Belgique »;

c) het onderscheidingsteken van België, « BE », negatief afgedrukt in een blauwe rechthoek en omringd door twaalf gele sterren;

d) de specifieke gegevens voor de afgegeven vergunning, genummerd als volgt :

i) familienaam van de houder;

ii) voornaam/voornamen van de houder;

iii) geboortedatum en -plaats van de houder;

iv) - datum van afgifte van de vergunning.

Art. 80. Les articles 37 et 46 entrent en vigueur le 30 octobre 2011.
L'article 59 entre en vigueur le 3 décembre 2010.

En ce qui concerne l'article mentionné à l'alinéa 2, le Roi peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à celle mentionnée à cet alinéa.

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

Donné à Bruxelles, le 26 janvier 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

Scellé du sceau de l'Etat :
Le Ministre de la Justice,
S. DE CLERCK

Note

(1) *Session 2009-2010.*

Chambre des représentants

Documents. — Projet de loi, 52-2247. — N° 1. — Amendements, 52-2247. — N° 2. — Rapport, 52-2247 - N° 3. — Texte adopté par la commission, 52-2247. — N° 4. — Texte adopté en séance plénière et transmis au Sénat, 52-2247. — N° 5.

Compte rendu intégral : 7 janvier 2010.

Sénat

Documents. — Projet évoqué par le Sénat, 4-1570. — N° 1. — Rapport, 4-1570. — N° 2. — Décision de ne pas amender, 4-1570. — N° 3.

Annales du Sénat : 14 janvier 2010.

Annexe 1^{re} à la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 5 à la loi du 19 décembre 2006
relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE V

Modèle européen de licence
et d'attestation complémentaire harmonisée

1. Caractéristiques de la licence de conducteur de train

Les caractéristiques physiques de la licence de conducteur de train doivent être conformes aux normes ISO 7810 et 7816-1.

La carte doit être en polycarbonate.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des licences de conducteur destinées à garantir leur conformité avec les normes internationales doivent être conformes à la norme ISO 10373.

2. Contenu de la licence de conducteur de train

Au recto de la licence doivent figurer :

a) la mention « licence de conducteur de train », imprimée en gros caractères en français ou en néerlandais;

b) la mention « Royaume de Belgique/Koninkrijk België »;

c) le signe distinctif de la Belgique, « BE », imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes;

d) les informations spécifiques à la licence délivrée, numérotées comme suit :

i) le nom de famille du titulaire;

ii) prénom/prénoms du titulaire;

iii) la date et le lieu de naissance du titulaire;

iv) - la date de délivrance de la licence.

Bijlage 2 bij de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 6 bij de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE VI

Medische eisen

1. Algemene vereisten

1.1. De treinbestuurders mogen niet lijden aan een medische aandoening en geen medicatie, drugs of stoffen innemen die zouden kunnen leiden tot :

- plotseling bewustzijnsverlies;
- vermindering van de waakzaamheid of het concentratievermogen;
- plotselinge ongeschiktheid;
- verlies van het evenwichts- of coördinatievermogen;
- aanzienlijk verlies van de beweeglijkheid.

1.2. Gezichtsvermogen

Het gezichtsvermogen dient aan de volgende eisen te voldoen :

- een gezichtsscherpte veraf, met of zonder hulpmiddelen : 1,0 met minimaal 0,5 voor het minst goede oog,
- maxima voor corrigerende lenzen : verziendheid : + 5/bijziendheid : - 8. In uitzonderlijke gevallen zijn afwijkingen toegestaan na advies van een oogarts. Het besluit hierover wordt genomen door de arts,
- een voldoende gezichtsscherpte dichtbij en intermediair, met of zonder hulpmiddelen,
- contactlenzen en een bril zijn toegestaan indien deze periodiek door een specialist worden gecontroleerd,
- normale kleurwaarneming, vast te stellen aan de hand van een erkende test zoals Ishihara, zo nodig aangevuld met een andere erkende test,
- gezichtsveld : volledig,
- gezichtsvermogen voor beide ogen : doeltreffend; niet vereist indien de betrokkene over adequate aanpassing en toereikende compenserende ervaring beschikt. Uitsluitend indien hij het binoculair gezichtsvermogen na indiensttreding heeft verloren,
- binoculair gezichtsvermogen : doeltreffend,
- herkenning van kleursignalen : de test is gebaseerd op herkenning van enkelvoudige kleuren en niet op relatieve verschillen,

- contrastwaarneming : goed,
- afwezigheid van progressieve oogziekten,
- oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn uitsluitend toegestaan indien zij jaarlijks of met een door de arts vast te stellen frequentie worden gecontroleerd,
- ongevoeligheid voor verblinding,
- getinte en fotochromatische contactlenzen zijn niet toegestaan. Lenzen met UV-coating zijn wel toegestaan.

1.3. Eisen betreffende het gehoor- en spraakvermogen

Aan de hand van een audiogram dient te blijken dat het gehoorvermogen voldoende is, dat wil zeggen :

- het gehoorvermogen dient het mogelijk te maken een telefoongesprek te voeren en de waarschuwingssignalen en radioberichten te horen.

De volgende richtwaarden gelden :

- het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 40 dB bij 500 en 1 000 Hz;
- het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 45 dB bij 2 000 Hz voor het oor met de minst goede geleiding van het geluid via de lucht;
- geen afwijking van de gehoorgang;
- geen chronische spraakmoeilijkheden (gezien de noodzaak van een luide en duidelijke berichtenuitwisseling);
- in bijzondere gevallen is het gebruik van gehoorapparaten toegestaan.

Annexe 2 à la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 6 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE VI

Exigences médicales

1. Exigences générales

1.1. Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer :

- une perte soudaine de conscience,
- une baisse d'attention ou de concentration,
- une incapacité soudaine,
- une perte d'équilibre ou de coordination,
- une limitation significative de mobilité.

1.2. Vision

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées :

- acuité visuelle de loin, avec ou sans correction : 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'oeil le moins performant,
- lentilles correctives maximales : hypermétropie : + 5/myopie : - 8. Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision,
- vision de près et intermédiaire : suffisante, qu'elle soit assistée ou non,
- les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste,
- vision des couleurs normale : utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire,

- champ de vision : complet,
- vision des deux yeux : effective; non exigé lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions,
- vision binoculaire : effective,
- reconnaissance des signaux colorés : le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives,

- sensibilité aux contrastes : bonne,
- absence de maladie évolutive de l'oeil,
- les implants oculaires, les keratotomies et les keratectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin,

- capacité de résistance aux éblouissements,
- les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. Exigences en matière d'audition et d'expression verbale

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire :

- audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif :

- le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz,
- le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne,
- absence d'anomalie du système vestibulaire,
- absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix),
- les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. Zwangerschap

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening dient zwangerschap te worden beschouwd als een tijdelijke grond voor schorsing van treinbestuurders. De wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere treinbestuurders moeten worden toegepast.

2. Minimumomvang van de keuring vóór de aanstelling

2.1. Medische keuring

— algemeen medisch onderzoek;

— test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);

— onderzoek van bloed of urine, onder meer op suikerziekte, voor zover noodzakelijk om de lichamelijke geschiktheid van de kandidaat te beoordelen;

— electrocardiogram (ECG) in rust;

— onderzoek naar het gebruik van psychotrope stoffen zoals illegale verdovende middelen of psychotrope medicatie, alsmede naar alcoholmisbruik, waardoor twijfel kan ontstaan over de geschiktheid de betrokken functie uit te oefenen;

— cognitieve eigenschappen : aandacht en concentratie, geheugen, waarnemingsvermogen, redeneringsvermogen;

— communicatie;

— psychomotorische eigenschappen : reactievermogen, bewegingscoördinatie.

2.2. Bedrijfspsychologische examens

Het doel van de bedrijfspsychologische examens is te helpen bij de werving en het beheer van personeel. Wat betreft de omvang van de psychologische beoordeling : het onderzoek moet nagaan of de kandidaat-treinbestuurder vanuit bedrijfspsychologisch oogpunt geen aandoeningen heeft, in het bijzonder op het gebied van operationele vaardigheden of enige relevante persoonlijkheidsfactor, welke de veilige uitoefening van de taken in de weg kunnen staan.

3. Periodieke controles na de aanstelling

3.1. Frequentie

Treinbestuurders moeten ten minste om de drie jaar, tot zij de leeftijd van 55 jaar hebben bereikt, daarna jaarlijks medische controles (lichamelijke geschiktheid) ondergaan.

De frequentie van deze controles moet door de uit hoofde van artikel 53 geaccrediteerde of erkende arts worden verhoogd als dit op grond van de gezondheidstoestand van de betrokkene noodzakelijk is.

Met inachtneming van artikel 37/11, eerste lid, vindt er een passende medische keuring plaats indien er reden is om aan te nemen dat een houder van een vergunning of bevoegdheidsbewijs niet langer voldoet aan de in bijlage VI, 1, genoemde medische eisen.

De lichamelijke geschiktheid wordt regelmatig en na elk arbeidsongeval en ook bij werkonderbrekingen ten gevolge van een ongeval met personen gecontroleerd. De uit hoofde van artikel 37/17 erkende arts kan besluiten een aanvullende medische controle te verrichten, in het bijzonder na een ziekteverlof van minstens dertig dagen of meer. De werkgever moet de uit hoofde van artikel 37/17 erkende arts vragen de lichamelijke geschiktheid van de treinbestuurder te controleren, wanneer hij deze om veiligheidsredenen heeft geschorst.

3.2. Minimuminhoud van de periodieke medische controle

Indien de treinbestuurder aan de criteria van de medische controle vóór de aanstelling voldoet, dan dienen de periodieke controles ten minste de volgende onderzoeken te omvatten :

— algemeen medisch onderzoek;

— test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);

— onderzoek van bloed of urine op suikerziekte en andere ziektebeelden die bij het klinisch onderzoek naar voren zijn gekomen;

— onderzoek naar het gebruik van verdovende middelen wanneer daar klinische aanwijzingen voor zijn.

Voor treinbestuurders van veertig jaar en ouder is een ECG in rust eveneens noodzakelijk.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

1.4. Grossesse

En cas de faible tolérance ou d'état pathologique, la grossesse doit être considérée comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs. Les dispositions légales protégeant les conductrices enceintes doivent être appliquées.

2. Contenu minimal de l'examen avant affectation

2.1. Examens médicaux :

— examen médical général,

— examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs),

— analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat,

— électrocardiogramme (ECG) au repos,

— recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction,

— aptitudes cognitives : attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement,

— communication,

— aptitudes psychomotrices : vitesse de réaction, coordination gestuelle.

2.2. Examens psychologiques sur le plan professionnel

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

3. Examens périodiques après affectation

3.1. Fréquence

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin accrédité ou reconnu en vertu de l'article 53 si l'état de santé du membre du personnel l'exige.

Sans préjudice de l'article 37/11, alinéa 1^{er}, un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence ou de l'attestation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées à l'annexe VI, 1.

L'aptitude physique est vérifiée régulièrement et après tout accident du travail ainsi qu'après toute interruption du travail due à un accident impliquant des personnes. Le médecin reconnu en vertu de l'article 37/17, peut décider d'effectuer un examen médical approprié complémentaire, notamment après une période d'absence d'au moins trente jours pour cause de maladie. L'employeur doit demander au médecin reconnu en vertu de l'article 37/17, de vérifier l'aptitude physique du conducteur s'il a été amené à le relever de ses fonctions pour des raisons de sécurité.

3.2. Contenu minimal de l'examen périodique médical

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen médical qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum :

— un examen médical général,

— un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs),

— des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique,

— la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.

Bijlage 3 bij de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 7 bij de wet van 19 december 2006
betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE VII

Opleidingsmethode

De theoretische opleiding (klassikaal onderricht en demonstraties) en de praktijktraining (werkervaring, al dan niet onder toezicht rijden op afgesloten baanvakken voor opleidingsdoelinden) moeten met elkaar in evenwicht zijn.

Opleiding met behulp van computers is toegestaan voor het individueel aanleren van de exploitatievoorschriften, beveiligingssituaties, enz.

Het gebruik van simulators is niet verplicht, maar kan nuttig zijn voor een doeltreffende opleiding van treinbestuurders; zij zijn vooral nuttig voor het oefenen in ongewone werkomstandigheden of voor voorschriften die minder vaak worden toegepast. Het bijzondere voordeel ligt in het feit dat zij 'al doende leren' mogelijk maken met het reageren op gebeurtenissen die anders niet kunnen worden geoefend. In principe moeten simulators van de nieuwste generatie worden gebruikt.

Wat betreft de verwerving van lijnkennis, verdient het de voorkeur dat de treinbestuurder door een andere treinbestuurder vergezeld wordt op een voldoende aantal reizen op het baanvak, zowel overdag als 's nachts. Het gebruik van video-opnamen van de trajecten zoals die in de stuurpost van de treinbestuurder te zien zijn, kan naast andere methoden als alternatieve training worden gebruikt.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

Bijlage 4 bij de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 8 bij de wet van 19 december 2006
betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE VIII

Algemene vakkennis en eisen betreffende de vergunning

De doelstellingen van de algemene opleiding luiden als volgt :

— verwerving van kennis en praktische vaardigheden omtrent de spoorwegtechniek, met inbegrip van de veiligheidsbeginselen en de achterliggende filosofie van de exploitatievoorschriften;

— verwerving van kennis van de risico's verbonden met de spoorwegexploitatie en van de verschillende aan te wenden middelen om ze te beheersen, en van de procedures die er verband mee houden;

— verwerving van kennis van de beginselen die een of meer methoden van de spoorexploitatie beheersen en van de procedures die er verband mee houden;

— verwerving van kennis van trainen, de samenstellende onderdelen ervan en van de technische eisen voor tractievoertuigen, wagons, rijtuigen en het overige rollend materieel en van de procedures die er verband mee houden.

In het bijzonder dient een treinbestuurder in staat te zijn :

— de praktische kenmerken, het belang, alsook de professionele en persoonlijke eisen (lange werktijden, weg van huis, enz.) van het vak van treinbestuurder te begrijpen;

— de veiligheidsvoorschriften voor het personeel toe te passen;

— rollend materieel te herkennen;

Annexe 3 à la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 7 à la loi du 19 décembre 2006
relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE VII

Méthode de formation

Il convient d'assurer un bon équilibre entre la formation théorique (en classe et sous forme de démonstrations) et pratique (expérience du travail en conditions réelles, conduite sous et sans surveillance sur des voies qui sont bloquées aux fins de la formation).

La formation assistée par ordinateur est autorisée pour l'apprentissage individuel des règles d'exploitation, des contextes de signalisation, etc.

Quoique facultative, l'utilisation de simulateurs peut être utile pour une formation efficace des conducteurs. Ils sont particulièrement utiles pour former à des conditions de travail anormales ou à des règles qui sont rarement appliquées. Ils ont pour avantage de permettre aux conducteurs d'apprendre par la pratique à réagir à des situations qui ne peuvent faire l'objet d'une formation dans la réalité. En principe, les simulateurs de dernière génération doivent être utilisés.

En ce qui concerne l'acquisition des connaissances sur les itinéraires, il faut privilégier l'approche qui consiste à ce que le conducteur de train accompagne un autre conducteur pendant un nombre approprié de voyages sur l'itinéraire concerné, de jour comme de nuit. Une autre forme d'apprentissage parmi d'autres consiste à utiliser des enregistrements vidéo des itinéraires réalisés depuis la cabine du conducteur.

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.

Annexe 4 à la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 8 à la loi du 19 décembre 2006
relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE VIII

Connaissances professionnelles générales et exigences concernant la licence

La formation générale a pour objectif :

— l'acquisition de la connaissance des techniques ferroviaires et des procédures qui y sont liées, y compris les principes de sécurité et la philosophie sur laquelle repose la réglementation relative à l'exploitation;

— l'acquisition de la connaissance des risques associés à l'exploitation ferroviaire et des différents moyens à déployer pour les maîtriser, et des procédures qui y sont liées;

— l'acquisition de la connaissance des principes régissant un ou plusieurs modes d'exploitation ferroviaire et des procédures qui y sont liées;

— l'acquisition de la connaissance des trains, de leurs éléments constitutifs et des exigences techniques relatives aux engins moteurs, aux wagons, aux voitures et au reste du matériel roulant, et des procédures qui y sont liées.

En particulier, le conducteur doit être capable :

— d'apprécier les exigences propres au métier de conducteur, l'importance de cette profession et ses contraintes sur les plans professionnel et privé (périodes de travail prolongées, absence du foyer familial, etc.);

— d'appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;

— d'identifier le matériel roulant;

— kennis van een werkmethode te hebben om nauwgezet te werken;

— de verschillende referentie- en praktijkboeken te herkennen (procedure- en routehandboek als bedoeld in de TSI « Exploitation », handboek voor de treinbestuurder, gids voor het verhelpen van storingen, enz.);

— gedrag te verwerven in overeenstemming met voor de veiligheid cruciale verantwoordelijkheden;

— op de hoogte zijn van het bestaan van de procedures die bij ongevallen met personen gevolgd moeten worden;

— oog te hebben voor de risico's bij de exploitatie van de spoorwegen in het algemeen;

— op de hoogte te zijn van het bestaan van de diverse uitgangspunten van de verkeersveiligheid;

— over elektrotechnische basiskennis te beschikken.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

Bijlage 5 bij de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 9 bij de wet van 19 december 2006
betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE IX

Vakkennis betreffende het rollend materieel
en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs

Na een specifieke opleiding inzake rollend materieel dient een treinbestuurder in staat te zijn de volgende taken naar behoren te verrichten :

1. Voorgeschreven testen en controles voor het vertrek

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

— zich de benodigde documentatie en uitrusting te verschaffen;

— de capaciteit van het tractievoertuig te verifiëren;

— de op de boorddocumenten van het tractievoertuig vermelde gegevens te verifiëren;

— zich aan de hand van de voorgeschreven controles en testen ervan te vergewissen dat het tractievoertuig over de noodzakelijke trekkracht beschikt en dat de veiligheidsvoorzieningen functioneren;

— de aanwezigheid en het functioneren van de voorgeschreven voorzieningen voor bescherming en veiligheid bij het overdragen van een tractievoertuig of bij de aanvang van een rit te controleren;

— het eventueel voorgeschreven en gebruikelijke preventieve onderhoud te verrichten.

2. Kennis van het rollend materieel

Om een tractievoertuig te besturen dient een treinbestuurder vertrouwd te zijn met alle bedieningsknoppen, pedalen en meters die hem ter beschikking staan, in het bijzonder die met betrekking tot :

— de tractie,

— het remsysteem,

— de verkeersveiligheidsvoorzieningen.

Teneinde onregelmatigheden aan het rollend materieel te detecteren en lokaliseren en deze te rapporteren en te bepalen welke herstellingen noodzakelijk zijn alsmede, in bepaalde gevallen, zelf in te grijpen, dient hij vertrouwd te zijn met wat volgt :

— mechanische constructies,

— vering en koppeling,

— loopwerk,

— veiligheidsvoorzieningen,

— brandstofsreservoirs, voeding- en brandstofsysteem, uitlaatsysteem,

— de connaître une méthode de travail et de l'appliquer de manière rigoureuse;

— de déterminer les documents de référence et d'application (manuel des procédures et manuel des lignes, tels que définis dans les STI « Exploitation », manuel du conducteur, manuel de dépannage, etc.);

— d'acquérir des comportements compatibles avec l'exercice de responsabilités déterminantes pour la sécurité;

— de déterminer les procédures à mettre en œuvre en cas d'accident affectant des personnes;

— de discerner les risques liés à l'exploitation ferroviaire en général;

— de connaître les différents principes régissant la sécurité du trafic;

— d'appliquer les principes de base de l'électrotechnique.

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 5 à la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 9 à la loi du 19 décembre 2006
relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE IX

Connaissances professionnelles relatives au matériel roulant
et exigences concernant l'attestation

Après avoir suivi la formation spécifique concernant le matériel roulant, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. Essais et vérifications prescrits avant le départ

Le conducteur doit être capable :

— de réunir la documentation et les équipements nécessaires;

— de vérifier les capacités de l'engin moteur;

— de vérifier les informations consignées dans les documents à bord de l'engin moteur;

— de s'assurer, en effectuant les vérifications et les essais prescrits, que l'engin moteur est en mesure de fournir l'effort de traction nécessaire et que les équipements de sécurité fonctionnent;

— de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais de traction et au début du voyage;

— d'assurer les opérations courantes d'entretien préventif.

2. Connaissance du matériel roulant

Pour conduire une locomotive, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent :

— la traction;

— le freinage;

— les éléments liés à la sécurité du trafic.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les réparations à effectuer et, dans certains cas, intervenir lui-même, il doit connaître :

— les structures mécaniques;

— les organes de suspension et de liaison;

— les organes de roulement;

— les équipements de sécurité;

— les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement;

— de in en op het rollend materieel aangebrachte merktekens, met name de gebruikte symbolen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen,

- systemen voor de registratie van ritten,
- elektrische en pneumatische systemen,
- stroomafnemers en hoogspanningsinstallaties,

— communicatiemiddelen (radiosysteem, enz.),

— de regeling van ritten,

— de verschillende onderdelen van het rollend materieel, hun functies en de bijzondere voorzieningen van het getrokken materieel, met name het noodremsysteem op basis van het ontluchten van de treinleiding,

- remsysteem,
- de voor tractievoertuigen specifieke onderdelen,
- tractieketen, motoren en transmissie.

3. Remproef

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

— voor vertrek te verifiëren en te berekenen of de remkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten;

— de werking van de verschillende onderdelen van het remsysteem van het tractievoertuig en in voorkomend geval van de trein te controleren, vóór het in beweging zetten, bij het eerste vertrek en tijdens de rit.

4. Bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein, afhankelijk van de karakteristieken van het baanvak

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

— kennis te nemen van de informatie aan hem vóór elk vertrek verstrekt;

— de bedieningswijze en de maximumsnelheid van de trein te bepalen op basis van variabele gegevens, bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen, weersomstandigheden of wijzigingen aan de seiningeving.

5. Bediening van de trein zonder beschadiging van installaties of rollend materieel

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

— alle aanwezige bedieningsknoppen en pedalen volgens de geldende voorschriften te gebruiken;

— de trein, rekening houdend met de adhesie- en vermogensbeperkingen in beweging te zetten;

— de remmen te bedienen voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van het rollend materieel en de installaties.

6. Onregelmatigheden

Een treinbestuurder dient :

— in staat te zijn om ongebruikelijke gebeurtenissen op te merken met betrekking tot het besturen van de trein;

— in staat te zijn om de trein te inspecteren en aanwijzingen van onregelmatigheden op te merken en te onderscheiden en ook erop te reageren afhankelijk van de ernst van de zaak en te proberen ze te verhelpen, waarbij altijd voorrang moet worden gegeven aan de veiligheid van personen en het spoorwegverkeer;

— vertrouwd te zijn met de aanwezige beschermings- en communicatievoorzieningen.

7. Storingen en exploitatieongevallen, brand en ongevallen met personen

Een treinbestuurder dient :

— in staat te zijn om maatregelen te treffen de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen in de trein;

— in staat te zijn om te bepalen of de trein gevaarlijke stoffen vervoert en deze te identificeren aan de hand van de treindocumenten en wagonlijsten;

— de procedures te kennen om, in geval van nood, een evacuatie van een trein uit te voeren.

— le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel roulant, notamment les symboles utilisés pour le transport de marchandises dangereuses;

— les systèmes d'enregistrement des trajets;

— les systèmes électriques et pneumatiques;

— les organes de captage du courant et les équipements haute tension;

— les moyens de communication (radio sol-train, etc.);

— l'organisation des trajets;

— les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs propres au matériel remorqué, notamment le système d'arrêt du train par la mise à l'atmosphère de la conduite du frein;

— les organes de freinage;

— les éléments propres aux engins moteurs;

— la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions.

3. Essais de frein

Le conducteur doit être capable :

— de vérifier et de calculer, avant le départ, si la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule;

— de vérifier le fonctionnement des différents éléments du dispositif de freinage de l'engin moteur et du train, le cas échéant, avant toute mise en mouvement, lors de la mise en marche et pendant la marche.

4. Type de marche et vitesse limite du train en fonction des caractéristiques de la ligne

Le conducteur doit être capable :

— de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant le départ;

— de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction de paramètres tels que les limitations de vitesse, les conditions météorologiques ou tout changement dans la signalisation.

5. Maîtrise de la conduite du train de façon à ne pas dégrader les installations ou le matériel roulant

Le conducteur doit être capable :

— d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables;

— de faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;

— d'utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations.

6. Anomalies

Le conducteur doit :

— pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train;

— être capable d'inspecter le train et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic ferroviaire et des personnes;

— connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit :

— être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du train;

— être capable de déterminer si le train transporte des matières dangereuses et de les reconnaître sur la base des documents du train ou de la liste des wagons;

— connaître la procédure d'évacuation d'un train en cas d'urgence.

8. Voorwaarden voor de hervatting van de reis na een storing van het rollend materieel

Na een storing dient een treinbestuurder in staat te zijn om te beoordelen of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet, teneinde de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk van deze omstandigheden op de hoogte te brengen.

Treinbestuurders moeten in staat zijn te bepalen of er een deskundig oordeel nodig is alvorens de trein verder kan rijden.

9. Stilzetten van de trein

Een treinbestuurder dient in staat te zijn de nodige maatregelen te treffen om te voorkomen dat de trein of een deel daarvan ontijdig in beweging komt, zelfs in de meest ongunstige omstandigheden.

Bovendien moet een treinbestuurder weten welke maatregelen hij moet nemen om een ontijdig in beweging geraakte trein of een deel daarvan tot stilstand te brengen.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

Bijlage 6 bij de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 10 bij de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE X

Vakkennis betreffende infrastructuur en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs

Infrastructuuraspecten

1. Remproeven

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren of de remkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.

2. Bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein, afhankelijk van de karakteristieken van de lijn

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

— kennis te nemen van de informatie die hem wordt verstrekt, zoals snelheidsbeperkingen of eventueel wijzigingen aan de seingeving;

— de bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein te bepalen, op basis van de kenmerken van de lijn.

3. Kennis van de lijn

Een treinbestuurder dient in staat te zijn te anticiperen en op adequate wijze te reageren wat veiligheid en andere prestaties betreft, zoals punctualiteit en economische aspecten. Daartoe dient hij te beschikken over een gedegen kennis van de lijn en de installaties op zijn route en ook van de eventueel vastgestelde omleidingsroutes.

De volgende elementen zijn van belang :

— de exploitatievoorschriften (spoorverandering, verkeer op enkelspoor, enz.);

— kennis te nemen van de uit te voeren opdracht en de bijbehorende documenten;

— de identificatie van de baanvakken die voor een bepaalde exploitatiewijze kunnen worden gebruikt;

— de toepasselijke verkeersvoorschriften en de betekenis van het seingevingssysteem;

— het exploitatieregime;

— het type van blokstelsel en de bijbehorende voorschriften;

— de stationsnamen en de positie en herkenning op afstand van de stations en seinposten, zodat het rijgedrag hierop kan worden afgestemd;

— de signalering van de overgang op andere exploitatie- of elektrische voedingssystemen;

8. Conditions de reprise de marche après un incident concernant le matériel roulant

Après un incident, le conducteur doit être capable d'évaluer si le matériel peut continuer à fonctionner et dans quelles conditions, de manière à communiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

Le conducteur doit pouvoir déterminer s'il faut procéder à une expertise avant que le train ne reprenne sa route.

9. Immobilisation du train

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le train, ou des parties de celui-ci, ne se mette pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un train, ou des parties de celui-ci, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.

Annexe 6 à la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 10 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE X

Connaissances professionnelles relatives aux infrastructures et exigences concernant l'attestation

Questions relatives aux infrastructures

1. Essais de frein

Le conducteur doit être capable de vérifier et de calculer, avant le départ, que la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule.

2. Type de marche et vitesse limite en fonction des caractéristiques de la ligne

Le conducteur doit être capable :

— de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation,

— de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne.

3. Connaissance de la ligne

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité et d'autres prestations, telles la ponctualité et des éléments d'ordre économique. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants :

— les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, etc.);

— la vérification de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants;

— la détermination des voies utilisables pour un mode d'exploitation donné;

— les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation;

— le régime d'exploitation;

— le système de cantonnement et les règles associées;

— le nom des gares ainsi que la position et le repérage à distance des gares et postes d'aiguillage, afin d'adapter la conduite en conséquence;

— la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;

- de maximale snelheden voor de verschillende categorieën treinen waarop de treinbestuurder rijdt;
- het topografische profiel;
- bijzondere remsituaties, zoals op lijnen met steile afdalingen;
- bijzonderheden met betrekking tot de exploitatie : bijzondere seinen of borden, voorwaarden voor vertrek, enz.

4. Veiligheidsvoorschriften

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

- de trein pas in beweging te zetten wanneer aan alle reglementaire voorwaarden is voldaan (dienstregeling, vertrekbevel of sein, het eventuele openen van de seinen, enz.);
- de seinen langs het spoor en in de stuurpost waar te nemen, onmiddellijk foutloos te interpreteren en de voorgeschreven handelingen uit te voeren;
- veilig te rijden op grond van de specifieke exploitatievoorschriften : opgelegde bijzondere ritinstructies zoals : tijdelijke snelheidsbeperkingen, tegenspoor rijden, toelating om een gesloten sein te passeren in geval van nood, rangeren, rotaties, rijden op werkspoor, enz.;
- op de volgens de dienstregeling opgenomen of de bijkomende plaatsen te stoppen en zo nodig de bijkomende taken in verband met de dienstverlening aan de reizigers op deze stopplaatsen uit te voeren, met name het openen en sluiten van de deuren.

5. Besturing van de trein

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

- op elk moment zijn positie op de bereden spoorlijn te kennen;
- de remmen te gebruiken voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van van het rollend materieel en de installaties;
- de rijstijl van de trein af te stemmen op de dienstregeling en de eventuele richtlijnen om energie te besparen, door rekening te houden met de eigenschappen van het tractievoertuig, de trein, het baanvak en de omgeving.

6. Onregelmatigheden

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

- te letten, voor zover de bediening van de trein dit toelaat, op ongebruikelijke gebeurtenissen met betrekking tot de infrastructuur en in de omgeving : seinen, spoor, bovenleiding, spoorwegovergangen, omgeving van het spoor en overig verkeer;
- de afstand waarmee obstakels zijn overschreden, in te schatten;
- de infrastructuurbeheerder zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van de plaats en de aard van de geconstateerde onregelmatigheden en zich ervan te vergewissen dat zijn gesprekspartner hem goed begrijpt;
- met inachtneming van de infrastructuur waar nodig de veiligheid van het verkeer en personen te waarborgen of maatregelen te nemen om ze te waarborgen.

7. Storingen en ongevallen, brand en ongevallen met personen

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

- maatregelen te treffen om de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen;
- te bepalen waar de trein bij brand tot stilstand dient te worden gebracht en zo nodig de evacuatie van de reizigers te bevorderen;
- zo snel mogelijk bruikbare inlichtingen te verschaffen over de brand in het geval dat hij deze niet zelf kan blussen;
- de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk over deze omstandigheden op de hoogte te brengen;
- te beoordelen, rekening houdend met de staat van de infrastructuur, of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet.

- les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par l'agent;
- les profils topographiques;
- les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes;
- les particularités d'exploitation : signaux ou panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. Réglementation de sécurité

Le conducteur doit être capable :

- de ne mettre le train en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.);
- d'observer la signalisation latérale et en cabine, de la décoder sans hésitation ni erreur et d'exécuter les actions prescrites;
- de conduire le train en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation : marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens contraire, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas d'urgence, manoeuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc.;
- de respecter les arrêts prévus à l'horaire et les arrêts supplémentaires, et d'effectuer, si nécessaire, les opérations supplémentaires liées au service des voyageurs lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. Conduite du train

Le conducteur doit être capable :

- de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;
- d'utiliser les freins pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations;
- de régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux caractéristiques éventuelles d'économie d'énergie, en tenant compte des caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

6. Anomalies

Le conducteur doit être capable :

- d'être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement : signaux, voie, alimentation en énergie, passages à niveau, abords de la voie, autre matériel en circulation;
- d'évaluer la distance de franchissement des obstacles;
- de communiquer au gestionnaire de l'infrastructure, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;
- en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit être capable :

- de prendre des mesures pour protéger le train et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes;
- de déterminer le lieu d'arrêt du train à la suite d'un incendie et de faciliter l'évacuation des voyageurs si nécessaire;
- de communiquer, dès que possible, des renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même;
- de communiquer, dès que possible, ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure;
- d'évaluer si l'infrastructure permet au véhicule de continuer à rouler et dans quelles conditions.

8. Taalexamen

Treinbestuurders die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties dienen te beschikken over kennis van de taal die door de infrastructuurbeheerder wordt voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties.

Zij dienen in staat te zijn de in de TSI « Exploitatie » opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen. Treinbestuurders dienen in staat te zijn te communiceren overeenkomstig niveau 3 van de volgende tabel.

Taalvaardigheids- en communicatieniveau

De mondelinge vaardigheid in een taal kan worden onderverdeeld in vijf niveaus :

Niveau — Omschrijving :

5 kan spreekwijze aanpassen aan elke gesprekspartner, kan een standpunt uiteenzetten, kan onderhandelen, kan overtuigen, kan advies geven;

4 kan totaal onvoorziene situaties aan, kan hypothesen maken, kan een gemotiveerd standpunt uiteenzetten;

3 kan praktische situaties met een onvoorzien aspect aan, kan omschrijven, kan een eenvoudige conversatie voeren;

2 kan eenvoudige praktische situaties aan, kan vragen stellen, kan vragen beantwoorden;

1 kan spreken met voorgeprogrammeerde zinnen.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

Bijlage 7 van de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 11 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE XI

Frequentie van de controles

De minimumfrequentie van de examens is als volgt :

a) taalkennis (uitsluitend voor anderstaligen) : om de drie jaar of na elke afwezigheid van meer dan één jaar;

b) kennis van de infrastructuur (met inbegrip van kennis van de reisweg en de exploitatievoorschriften) : om de drie jaar of na elke afwezigheid van meer dan één jaar op de betrokken reisweg;

c) kennis van rollend materieel : iedere drie jaar.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

8. Tests linguistiques

Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans la langue indiquée. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Le conducteur doit être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI « Exploitation ». Il doit pouvoir communiquer conformément au niveau 3 du tableau suivant :

Niveau de langue et de communication

L'aptitude orale dans une langue peut être divisée en cinq niveaux :

Niveau — Description :

5 peut adapter sa manière de parler en fonction de l'interlocuteur, peut avancer une opinion, peut négocier, peut convaincre, peut donner un conseil;

4 peut faire face à des situations totalement imprévues, peut faire des hypothèses, peut exprimer une opinion étayée par des arguments;

3 peut faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu, peut faire une description, peut participer à une conversation simple;

2 peut faire face à des situations pratiques simples, peut poser des questions, peut répondre à des questions;

1 peut parler en utilisant des phrases apprises par cœur.

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 7 à la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 11 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE XI

Fréquence des examens

La fréquence minimale des examens est la suivante :

a) connaissances linguistiques (uniquement dans le cas où il ne s'agit pas de la langue maternelle de l'intéressé) : tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an;

b) connaissance de l'infrastructure (y compris des itinéraires et des règles d'exploitation) : tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an sur l'itinéraire concerné;

c) connaissance du matériel roulant : tous les trois ans.

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.