

Cette décision est notifiée au fabricant ou à son mandataire par une lettre recommandée et précise sa date de prise d'effet. Au plus tard à cette date, le destinataire de la notification expose à l'autorité de sécurité les mesures qu'il a prises pour se conformer à cette décision.

L'autorité de sécurité peut également faire retirer le constituant d'interopérabilité du marché en faisant usage de la procédure visée à l'article 7.

Art. 6. Si, conformément à l'article 18 de la loi, l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité se révèle non-conforme, elle peut restreindre son domaine d'application ou en interdire l'emploi.

Cette décision est notifiée au fabricant ou à son mandataire par une lettre recommandée et précise sa date de prise d'effet. Au plus tard à cette date, le destinataire de la notification expose à l'autorité de sécurité les mesures qu'il a prises pour se conformer à cette décision.

L'autorité de sécurité peut également faire retirer le constituant d'interopérabilité du marché en faisant usage de la procédure visée à l'article 7.

CHAPITRE 4. — *Procédure de retrait du marché d'un constituant d'interopérabilité*

Art. 7. La décision de retrait du marché fixe le délai dans lequel le retrait du marché doit avoir lieu. Ce délai ne peut être supérieur à trente jours. La décision de retrait du marché reprend les antécédents du dossier.

La décision de retrait du marché est notifiée au fabricant ou à son mandataire par une lettre recommandée.

Le retrait du marché d'un constituant d'interopérabilité emporte l'interdiction de le mettre sur le marché, l'obligation pour le destinataire de la décision de retrait du marché de reprendre tous les exemplaires en circulation et d'informer les utilisateurs de façon adéquate et efficace.

Au plus tard à l'expiration du délai fixé par l'autorité de sécurité, le destinataire de la décision de retrait du marché expose à l'autorité de sécurité les mesures qu'il a prises pour mettre en œuvre le retrait.

Art. 8. L'autorité de sécurité réserve au Ministre qui a la Mobilité dans ses attributions une copie des décisions et mises en demeure envoyées en application des articles 3 à 7.

Art. 9. Le Ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 décembre 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE

Deze beslissing wordt ter kennis gebracht van de fabrikant of zijn gemachtigde via een aangetekende brief en preciseert de datum waarop zij uitwerking krijgt. Uiterlijk op deze datum, zet de bestemming van de kennisgeving aan de veiligheidsinstantie uiteen welke maatregelen hij genomen heeft om zich te schikken naar deze beslissing.

De veiligheidsinstantie kan ook het interoperabiliteitsonderdeel uit de handel laten nemen door gebruik te maken van de procedure bedoeld in artikel 7.

Art. 6. Indien, overeenkomstig artikel 18 van de wet, de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel niet conform blijkt, kan zij zijn toepassingsgebied beperken of het gebruik ervan verbieden.

Deze beslissing wordt ter kennis gebracht van de fabrikant of zijn gemachtigde via een aangetekende brief en preciseert de datum waarop zij uitwerking krijgt. Uiterlijk op deze datum, zet de bestemming van de kennisgeving aan de veiligheidsinstantie uiteen welke maatregelen hij genomen heeft om zich te schikken naar deze beslissing.

De veiligheidsinstantie kan ook het interoperabiliteitsonderdeel uit de handel laten nemen door gebruik te maken van de procedure bedoeld in artikel 7.

HOOFDSTUK 4. — *Procedure van het uit de handel nemen van een interoperabiliteitsonderdeel*

Art. 7. De beslissing van het uit de handel nemen bepaalt de termijn waarbinnen het uit de handel nemen dient te gebeuren. Deze termijn mag niet langer zijn dan dertig dagen. De beslissing van het uit de handel nemen geeft de antecedenten van het dossier weer.

De beslissing van het uit de handel nemen wordt ter kennis gebracht van de fabrikant of zijn gemachtigde via een aangetekende brief.

Het uit de handel nemen van een interoperabiliteitsonderdeel brengt het verbod met zich mee van het op de markt te brengen, de verplichting voor de bestemming van de beslissing van het uit de handel nemen om alle in omloop zijnde exemplaren terug te nemen en alle gebruikers op een passende en efficiënte wijze te informeren.

Uiterlijk bij het verstrijken van de termijn bepaald door de veiligheidsinstantie, zet de bestemming van de beslissing van het uit de handel nemen aan de veiligheidsinstantie de maatregelen uiteen die hij genomen heeft om de terugname te bewerkstelligen.

Art. 8. De veiligheidsinstantie bewaart voor de Minister bevoegd voor Mobiliteit een kopie van de beslissingen en de ingebrekestellingen verzonden in toepassing van de artikelen 3 tot 7.

Art. 9. De Minister bevoegd voor Spoorvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, op 21 december 2010.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPE

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2011 — 279 [C — 2011/14009]

21 DECEMBRE 2010. — Arrêté royal relatif aux entités en charge de la maintenance de véhicules ferroviaires

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, les articles 40 et 41, modifiés par la loi du 26 janvier 2010;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 26 novembre 2010;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 10 décembre 2010;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2011 — 279 [C — 2011/14009]

21 DECEMBER 2010. — Koninklijk besluit betreffende de met het onderhoud van spoorvoertuigen belaste entiteiten

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, de artikelen 40 en 41, gewijzigd bij de wet van 26 januari 2010;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 26 november 2010;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 10 december 2010;

Vu l'avis 48.861/4 du Conseil d'Etat, donné le 24 novembre 2010, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions introductives*

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement 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.

Art. 2. Le présent arrêté ne s'applique qu'à la maintenance des wagons de fret.

CHAPITRE 2. — *Exigences relatives au système d'entretien*

Art. 3. Le système d'entretien établi par l'entité en charge de la maintenance est détaillé dans un manuel du système d'entretien.

Ce manuel doit être revu à intervalles réguliers et après toute modification substantielle ou lors de chaque événement qui peut avoir une influence importante sur le système d'entretien.

Art. 4. Lors de la mise en œuvre de son système d'entretien, l'entité en charge de la maintenance se conforme aux prescriptions suivantes :

- 1^o Elle gère les carnets de maintenance de chaque véhicule pour lequel elle est enregistrée dans le Registre National des Véhicules comme entité en charge de la maintenance et en assure la mise en œuvre correcte en veillant à ce que le véhicule soit maintenu conformément à son carnet de maintenance et aux exigences en vigueur, en ce compris les STI;
- 2^o Elle assure la traçabilité des opérations de maintenance exécutées sur chaque véhicule en gérant et en gardant à jour les rapports d'entretien de chaque véhicule;
- 3^o Elle analyse les retours d'expérience, en ce compris les données provenant des opérations de maintenance, incidents et accidents afin d'adapter le cas échéant le système d'entretien;
- 4^o Elle informe le détenteur de toutes restrictions et conditions spécifiques d'exploitation;
- 5^o Elle conclut une assurance en responsabilité civile qui couvre suffisamment les risques financiers engendrés par ses activités.

Art. 5. Les exigences relatives au système d'entretien sont précisées dans l'annexe 1^{re}.

CHAPITRE 3. — *Procédure de délivrance du certificat et validité du certificat*

Art. 6. Au moyen du formulaire repris dans l'annexe 3, le candidat 'entité en charge de la maintenance' demande sa certification auprès d'un organisme accrédité conformément à la procédure définie à l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, et sur base des exigences définies dans le chapitre 4.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le candidat 'entité en charge de la maintenance', lorsqu'il est entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure, demande sa certification auprès de l'autorité de sécurité qui agit conformément aux exigences définies dans le chapitre 4, en transmettant le manuel du système d'entretien qui, en vue de cette certification, a été mis à jour en respectant les prescriptions visées à l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité.

La demande est accompagnée d'une attestation d'assurance en responsabilité civile ainsi que du manuel qui décrit en détail le système d'entretien établi par le candidat 'entité en charge de la maintenance'.

Gelet op advies 48.861/4 van de Raad van State, gegeven op 24 november 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — *Inleidende bepalingen*

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke 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 bij Richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008.

Art. 2. Dit besluit is enkel van toepassing op het onderhoud van goederenwagons.

HOOFDSTUK 2. — *Vereisten met betrekking tot het onderhoudsysteem*

Art. 3. Het onderhoudsysteem dat door de met het onderhoud belaste entiteit wordt opgesteld, wordt in detail beschreven in een handboek van het onderhoudsysteem.

Dit handboek moet op regelmatige tijdstippen worden herzien en bij elke substantiële wijziging ervan of bij elke gebeurtenis die een belangrijke invloed kan hebben op het onderhoudsysteem.

Art. 4. Bij het in werking stellen van haar onderhoudsysteem, leeft de met het onderhoud belaste entiteit de volgende voorschriften na :

- 1^o Zij beheert de onderhoudsdossiers van elk voertuig waarvoor zij in het Nationaal Voertuigenregister als met het onderhoud belaste entiteit is ingeschreven en zorgt voor een correcte toepassing daarvan, waarbij zij erover waakt dat het voertuig onderhouden wordt volgens zijn onderhoudsdossier en volgens de geldende vereisten, deze van de TSI's inbegrepen;
- 2^o Zij zorgt voor de opspoorbaarheid van de onderhoudshandelingen die op elk voertuig worden uitgevoerd, door de onderhoudsverslagen van elk voertuig te beheren en bij te houden;
- 3^o Zij analyseert de feedback, daarin begrepen de gegevens die voortkomen van de onderhoudshandelingen, incidenten en ongevallen, ten einde het onderhoudsysteem in voorkomend geval aan te passen;
- 4^o Zij stelt de houder in kennis van alle specifieke exploitatiebeperkingen en -voorwaarden;
- 5^o Zij sluit een verzekering voor burgerlijke aansprakelijkheid af die voldoende de financiële risico's dekt die uit haar activiteiten voortvloeien.

Art. 5. De vereisten die betrekking hebben op het onderhoudsysteem worden bepaald in bijlage 1.

HOOFDSTUK 3. — *Procedure voor het afleveren van het certificaat en geldigheid van het certificaat*

Art. 6. Aan de hand van het formulier in bijlage 3 vraagt de kandidaat 'met het onderhoud belaste entiteit' zijn certificatie aan bij een organisatie die geaccrediteerd is conform de procedure bepaald in artikel 40, eerste lid, van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, en op basis van de vereisten bepaald in hoofdstuk 4.

In afwijking van het eerste lid, vraagt de kandidaat 'met het onderhoud belaste entiteit' die een spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder is, zijn certificatie aan bij de veiligheidsinstantie, die optreedt conform de vereisten bepaald in hoofdstuk 4, door zijn handboek van het onderhoudsysteem over te maken, dat met het oog op deze certificatie werd bijgewerkt met naleving van de voorschriften bedoeld in het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag.

De aanvraag is vergezeld van een attest van verzekering voor burgerlijke aansprakelijkheid en het handboek dat het onderhoudsysteem dat door de kandidaat 'met het onderhoud belaste entiteit' is vastgelegd, in detail beschrijft.

Art. 7. Après réception de la demande et des documents visés à l'article 6, alinéa 3, l'organisme accrédité ou l'autorité de sécurité selon le cas vérifie le respect des exigences décrites dans l'annexe 1^{re}, ainsi que la qualité, le bien fondé et la compréhension des procédures relatives au système d'entretien sur base des critères et des procédures d'évaluation définies dans l'annexe 2. Le cas échéant, l'organisme accrédité ou l'autorité de sécurité selon le cas demande des informations complémentaires au candidat 'entité en charge de la maintenance'.

Au plus tard quatre mois après la réception de la demande, des documents visés à l'article 6, alinéa 3, ainsi que d'éventuelles informations complémentaires demandées, l'organisme accrédité ou l'autorité de sécurité selon le cas, prend une décision.

Si la décision est positive :

- 1° l'organisme accrédité délivre le certificat conforme au modèle de l'annexe 4 et en informe l'autorité de sécurité;
- 2° l'autorité de sécurité mentionne dans l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité la qualité du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire en tant qu'entité en charge de la maintenance certifiée;
- 3° elle fait l'objet d'une surveillance régulière de la part de l'organisme de certification selon les dispositions de la norme EN ISO/CEI 17021 relatives à la surveillance.

Art. 8. Le certificat attribuant la qualité d'entité en charge de la maintenance, délivré par l'organisme accrédité, a une durée de validité de cinq ans.

Art. 9. Par dérogation à l'article 8, la mention visée à l'article 7, alinéa 3, 2°, perd sa validité lors de l'expiration de la validité de l'agrément de sécurité ou du certificat de sécurité.

Art. 10. En cas de non respect des exigences relatives au système d'entretien visées à l'annexe 1^{re} ou lorsque l'application des critères d'évaluation précisés en annexe 2 remet en cause la qualité, le bien fondé ou la compréhension des procédures y relatives :

- 1° l'organisme accrédité peut suspendre ou retirer le certificat de l'entité en charge de la maintenance visé à l'article 7, alinéa 3, 1°. Dans ce cas, il en informe l'autorité de sécurité;
- 2° l'autorité de sécurité peut suspendre ou retirer la qualité visée à l'article 7, alinéa 3, 2°.

CHAPITRE 4. — Exigences pour les organismes de certification des entités en charge de la maintenance

Art. 11. L'organisme accrédité et l'autorité de sécurité répondent aux exigences suivantes :

- 1° ils sont indépendants des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des détenteurs de wagons de fret et des entités en charge de la maintenance d'un point de vue organisationnel, fonctionnel et décisionnel;
- 2° ils ont les compétences professionnelles requises en ce qui concerne les systèmes d'entretien des wagons de fret.

Art. 12. Les organismes accrédités doivent l'être selon une des normes suivantes EN ISO/CEI 17021, EN 45011 ou EN 45012.

Art. 13. Pour l'exécution du contrôle visé à l'article 40, alinéa 2, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, l'autorité de sécurité ne doit pas être accréditée mais elle doit appliquer la méthode de travail instituée par la norme EN ISO/CEI 17021.

Art. 14. Afin de pouvoir exécuter les activités de certification, visées à l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, les organismes accrédités doivent apporter la preuve à l'autorité de sécurité qu'ils répondent aux exigences des articles 11 et 12.

L'autorité de sécurité tient une liste à jour des organismes accrédités, reconnus apte à certifier des entités en charge de la maintenance. Elle notifie cette liste à l'Agence à chaque mise à jour.

Art. 7. Na ontvangst van de aanvraag en de documenten bedoeld in artikel 6, derde lid, gaat de geaccrediteerde organisatie dan wel de veiligheidsinstantie de naleving van de vereisten vastgelegd in bijlage 1 na, alsook de kwaliteit, de gegrondheid en het begrip van de procedures met betrekking tot het onderhoudssysteem op basis van de evaluatiecriteria en -procedures bepaald in bijlage 2. Desgevallend vraagt de geaccrediteerde organisatie dan wel de veiligheidsinstantie bijkomende informatie aan de kandidaat 'met het onderhoud belaste entiteit'.

Ten laatste vier maanden na ontvangst van de aanvraag, de documenten bedoeld in artikel 6, derde lid, alsook de eventueel bijkomend gevraagde informatie, neemt de geaccrediteerde organisatie dan wel de veiligheidsinstantie een beslissing.

Als de beslissing positief is :

- 1° levert de geaccrediteerde organisatie het certificaat conform het model bepaald in bijlage 4 af en informeert de veiligheidsinstantie hiervan;
- 2° vermeldt de veiligheidsinstantie in de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat de hoedanigheid van de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming als gecertificeerde, met het onderhoud belaste entiteit;
- 3° maakt zij het voorwerp uit van een regelmatig toezicht door de certificatie-organisatie overeenkomstig de bepalingen van de norm EN ISO/IEC 17021 betreffende het toezicht.

Art. 8. Het certificaat dat de hoedanigheid van met het onderhoud belaste entiteit toekent en afgeleverd wordt door de geaccrediteerde organisatie, heeft een geldigheidsduur van vijf jaar.

Art. 9. In afwijking van artikel 8 verliest de vermelding bedoeld in artikel 7, derde lid, 2°, zijn geldigheid bij het verstrijken van de geldigheid van de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat.

Art. 10. In geval van niet naleven van de in bijlage 1 bedoelde vereisten met betrekking tot het onderhoudssysteem of wanneer de toepassing van de evaluatiecriteria bepaald in bijlage 2 doet twifelen aan de kwaliteit, de gegrondheid of het begrip van de procedures die erop betrekking hebben :

- 1° kan de geaccrediteerde organisatie het certificaat van met het onderhoud belaste entiteit bedoeld in artikel 7, derde lid, 1°, opschorten of intrekken. In dit geval stelt zij de veiligheidsinstantie hiervan op de hoogte;
- 2° kan de veiligheidsinstantie de hoedanigheid zoals bedoeld in artikel 7, derde lid, 2°, opschorten of intrekken.

HOOFDSTUK 4. — Vereisten voor certificatie-organisaties voor met het onderhoud belaste entiteiten

Art. 11. De geaccrediteerde organisatie en de veiligheidsinstantie voldoen aan volgende vereisten :

- 1° ze zijn onafhankelijk van de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerders, de houders van goederenwagons en de met het onderhoud belaste entiteiten op het vlak van organisatie, functioneren en beslissen;
- 2° ze hebben de vakbekwaamheid die vereist is met betrekking tot de onderhoudssystemen van goederenwagons.

Art. 12. De geaccrediteerde organisaties moeten geaccrediteerd zijn volgens de norm EN ISO/IEC 17021, EN 45011 of EN 45012.

Art. 13. Voor de uitoefening van de controle bedoeld in artikel 40, tweede lid, van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, moet de veiligheidsinstantie niet geaccrediteerd zijn maar zij moet wel de bij de norm EN ISO/IEC 17021 ingestelde werkwijze toepassen.

Art. 14. Teneinde de certificatiwerkzaamheden bedoeld in artikel 40, eerste lid, van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, te kunnen uitvoeren, moeten de geaccrediteerde organisaties aan de veiligheidsinstantie het bewijs leveren dat zij voldoen aan de vereisten van de artikelen 11 en 12.

De veiligheidsinstantie houdt een lijst bij van de geaccrediteerde organisaties, erkend als zijnde bevoegd om met onderhoud belaste entiteiten te certificeren. Zij maakt deze lijst bekend aan het Bureau bij elke wijziging.

CHAPITRE 5. — *Dispositions transitoires et finales*

Art. 15. Les entités en charge de la maintenance existant à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, doivent être en possession du certificat au plus tard un an après cette entrée en vigueur.

Art. 16. Le Ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 décembre 2010

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPPE

HOOFDSTUK 5. — *Overgangs- en slotbepalingen*

Art. 15. De met het onderhoud belaste entiteiten die al bestaan op de datum van inwerkingtreding van dit besluit, moeten uiterlijk één jaar na die inwerkingtreding in het bezit zijn van een certificaat.

Art. 16. De Minister bevoegd voor het Spoorvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 december 2010

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

Annexe 1^{re}

Exigences relatives au système d'entretien de l'entité en charge de la maintenance (ECM)

Le système d'entretien de l'entité en charge de la maintenance doit comprendre :

A. Aspects organisationnels

Le manuel du système d'entretien contient une description :

1. de toutes les procédures organisationnelles et techniques qui ont un impact direct ou indirect sur la sécurité du système ferroviaire;
2. de l'activité commerciale de l'ECM et de sa structure organisationnelle.

Le manuel du système d'entretien définit en outre :

1. les objectifs de l'exécution de l'entretien;
2. le niveau de sécurité recherché;
3. les délégations de missions et de fonctions;
4. la traçabilité des processus et procédures du système d'entretien, en ce compris les mesures de contrôle et de correction en vue d'une amélioration continue.

B. Gestion des documents

L'ECM doit veiller à :

1. la mise en place de processus adéquats de rassemblement des informations relatives à la gestion de la maintenance et de l'intégrité opérationnelle du matériel roulant;
2. la traçabilité de ces informations et notamment des informations relatives au Registre National des Véhicules, au registre des ateliers d'entretien, aux systèmes de gestion des informations d'entretien y compris les enregistrements de tous les entretiens effectués ou à effectuer, et des incidents opérationnels et/ou d'entretien susceptibles d'affecter la sécurité de son matériel roulant, ...;
3. la réception et au traitement des données opérationnelles spécifiques du matériel roulant dont elle est responsable;
4. la mise en place d'un processus garantissant des informations fiables aux entreprises ferroviaires;
5. la détermination d'une procédure de contrôle de ces informations;
6. la définition de lignes de rapportage en son sein;
7. l'établissement d'une organisation apte à gérer et à garder à jour les documents nécessaires en tenant compte notamment des éléments suivants :
 - a) la réglementation applicable;
 - b) le plan de maintenance pour chaque type de véhicule;
 - c) la liste des pièces de rechange, comportant une description technique suffisamment détaillée en vue de leur remplacement à l'identique;
 - d) le dossier définissant, pour les composants, les limites sécurité/interopérabilité;
 - e) la liste des composants ou systèmes qui font l'objet de prescriptions légales (réservoirs des freins, citernes pour marchandises dangereuses,...);
 - f) l'historique, pour chaque wagon, des opérations d'entretien effectuées sur les composants critiques pour la sécurité et la réglementation applicable.

C. Contrôle des performances en matière de sécurité

L'ECM doit mettre en œuvre les actions correctives urgentes et appropriées en vue de réduire le risque à un niveau acceptable.

D. Prestations de maintenance

L'ECM doit disposer d'un système structuré d'achat de biens et de services comprenant les processus visant à :

1. établir les exigences/standards/processus d'entretien à partir des données de sécurité et/ou de fiabilité;
2. ajuster/adapter, le cas échéant, la périodicité de maintenance suivant le type et l'ampleur du service presté par les wagons de fret;
3. assurer que la responsabilité de la maintenance est clairement définie dans l'organisation, identifier les compétences des fonctions d'entretien et attribuer les niveaux appropriés de responsabilité;
4. recueillir l'information provenant du retour d'expérience des dysfonctionnements d'entretien, des défauts et des réparations pour l'utiliser afin d'en tirer les conclusions et d'adopter le cas échéant les mesures correctives pour améliorer le niveau de sécurité;
5. identifier, reconnaître et faire rapport sur les risques liés aux carences/non-conformités ou défauts de construction et aux conditions défectueuses de fonctionnement tout au long du cycle de vie (même dans l'hypothèse où la satisfaction des exigences de fabrication et autres, l'approbation des produits et la certification ont déjà été constatées);
6. vérifier et contrôler que l'exécution et les résultats de la maintenance effectuée sont conformes aux standards fixés par l'ECM.

E. Utilisation de prestataires de services et de fournisseurs

L'ECM doit établir :

1. des procédures d'achat et de gestion des contrats;
2. des procédures garantissant simultanément que l'achat de biens, de services et de produits est conforme aux exigences spécifiques de la sécurité ferroviaire et donc veiller à ce que ces exigences de sécurité soient adéquatement définies et documentées dans ces contrats.

Ces procédures doivent garantir au minimum que :

1. les documents de marché reprennent adéquatement les exigences spécifiques de la sécurité ferroviaire;
2. des démarches sont effectuées afin de vérifier que les biens ou services livrés, y compris ceux qui sont livrés au sein même de l'organisation, sont conformes aux exigences de la sécurité ferroviaire avant qu'ils ne soient acceptés;
3. lorsque c'est nécessaire ou spécifié, la traçabilité de la fabrication doit être disponible, au moyen du lot ou d'une autre identification.

L'ECM doit vérifier, avant l'attribution du marché, la capacité du candidat prestataire à satisfaire aux exigences spécifiées de la sécurité ferroviaire.

F Conformité avec les standards et les conditions obligatoires tout au long du cycle de vie de l'équipement des opérations

Le système d'entretien doit garantir que tous les véhicules ou composants sont conformes aux exigences définies par le plan de maintenance ou par les standards pertinents et les conditions obligatoires qui sont prévues par les STI, les règles nationales de sécurité telles que définies par la Directive 2004/49/CE sur la sécurité des chemins de fer communautaires, par les règles opérationnelles et de maintenance ou les décisions des autorités.

Dès lors, l'ECM doit établir des processus en vue :

1. d'identifier toutes les exigences nécessaires relatives à la sécurité, qui sont pertinentes au vu de l'étendue des opérations, et de garantir qu'elles sont tenues à jour et mises en œuvre de manière conforme;
2. de contrôler la mise en œuvre de toutes les exigences (nécessaires) relatives à la sécurité;
3. de mettre en œuvre les actions correctives, si nécessaire, afin de garantir la conformité du système ferroviaire avec les standards et autres conditions obligatoires tout au long du cycle de vie de l'équipement et des opérations;
4. de s'assurer que le personnel, les procédures, les documents spécifiques, l'équipement et le matériel roulant adéquats sont utilisés dans la poursuite de l'objectif recherché.

G. Compétence du personnel

L'ECM doit établir un système de gestion des compétences garantissant :

1. l'identification des fonctions qui sont responsables pour la prise de décisions opérationnelles à l'intérieur du système;
2. l'identification des fonctions qui exécutent des tâches critiques pour la sécurité;
3. l'affectation du personnel ayant les compétences appropriées aux tâches pertinentes.

H. Contrôle interne

L'ECM doit effectuer des contrôles internes et mettre en place des procédures qui permettent la vérification régulière des procédures internes et le contrôle des processus des prestataires et sous-traitants.

De manière générale, l'ECM devrait établir, au moins une fois par an de manière contrôlée, un relevé des activités d'entretien à vérifier, afin de permettre des contrôles approfondis du système d'entretien et des performances en matière de sécurité. Ce relevé devrait inclure :

1. les cas de défectuosité de la sécurité et les tendances du contrôle de la performance;
2. les changements de personnel;
3. les formations ou les évaluations du personnel;
4. les enregistrements d'entretien périodique;
5. les activités d'entretien périodique en retard et prévues;
6. les incidents portant sur les organes de roulement.

I. Procédures de maintenance

Chaque véhicule est lié à un plan de maintenance qui fait partie du carnet de maintenance du véhicule.

L'ECM doit :

1. fixer les limites des composants en service du véhicule et adapter le plan d'entretien en tenant compte :
 - a) des spécifications générales d'entretien fournies par le constructeur;
 - b) des conditions d'exploitation spécifiques des véhicules, telles que le kilométrage, les tonnes-kilomètres, l'environnement climatique, l'environnement géographique;
 - c) des exigences reprises dans les STI relatives au matériel roulant dans la mesure où elles sont applicables;
 - d) du retour d'expérience des wagons semblables en service, au moyen d'une gestion et d'une analyse de toutes les informations liées à leur comportement opérationnel;
 - e) du contrôle des performances en matière de sécurité.
2. gérer la maintenance et l'intégrité opérationnelle des véhicules en se basant sur un programme d'entretien préventif et notamment vérifier que les échéances programmées pour les entretiens ont été respectées, qu'il n'y a pas de risques de dépasser les échéances fixées ou que des mesures ont été prises pour éviter ce risque ou le limiter;
3. garantir la révision régulière du plan d'entretien et à cette fin établir préalablement un processus de révision de l'entretien;
4. revoir, en toutes hypothèses, le plan de maintenance annuellement ou suite à un des événements suivants :
 - a) l'analyse du contrôle des performances en matière de sécurité démontre un risque inacceptable;
 - b) un changement des activités opérationnelles des véhicules a des répercussions sur la sécurité;
 - c) une notification de risques découverts dans des véhicules de type similaire;
 - d) tout accident ou incident causé par la défectuosité d'un composant de véhicule ou tout risque connu;
 - e) des modifications substantielles dans la réglementation applicable;
 - f) des instructions directes des organismes compétents;
 - g) des modifications importantes dans les compétences du personnel d'entretien;
 - h) des modifications importantes dans les installations d'entretien;
 - i) un changement du prestataire d'entretien;
 - j) un changement de la localisation des installations de maintenance.
5. s'assurer de la compétence des ateliers de maintenance en vérifiant le respect des exigences de base suivantes :
 - a) les règles prévues au plan de maintenance sont correctement appliquées et les composants remplacés sont conformes à la réglementation en vigueur;
 - b) toutes les installations de maintenance devraient être régulièrement évaluées par l'ECM ou des agents compétents; les intervalles ne pouvant dépasser un an. Ils produiront un rapport d'évaluation qui sera présenté à la réunion de révision annuelle de l'ECM.
 - c) les critères d'évaluation apprécieront l'adéquation de l'atelier à l'objectif, au regard du travail devant être effectué suivant les plans d'entretien.
 - d) dans l'hypothèse où une réparation non programmée est effectuée, et que le travail est contrôlé par une entreprise ferroviaire, l'ECM s'appuiera sur le certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne le fait que cette entreprise ferroviaire exécute également ce qui précède et que l'« approbation pour remise en service » a été donnée de manière automatique au véhicule qui est remis en service.

J. Contrôle des prestataires de service

L'ECM doit établir et maintenir des procédures de sélection, de contrôle et de révision continues des prestataires et sous-traitants en ce qui concerne les tâches relatives à la sécurité, en ce compris la coordination de ces activités au travers de toute l'organisation.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 21 décembre 2010 relatif aux entités en charge de la maintenance de véhicules ferroviaires

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

Annexe 2

Critères d'évaluation**A. Aspects organisationnels**

L'ECM fournit une description :

1. du type, de l'étendue et du risque des opérations;
2. de la structure du système d'entretien montrant la répartition des rôles et des responsabilités, qui sont clairement définis au regard de leurs interfaces et de leur impact sur la sécurité;
3. des personnes au sein de l'organisation auxquelles des responsabilités ont été déléguées, et qui ont l'autorité, la compétence et les moyens appropriés pour exercer leur fonction, de même que leur responsabilité et compétence, qui devraient être cohérentes et compatibles avec le rôle/tâche attribué;
4. de tous les processus les plus importants du système d'entretien;
5. des processus revêtant une importance vitale en ce qui concerne la sécurité ainsi que les tâches accomplies par l'ECM ou les fournisseurs/prestataires/sous-traitants;
6. de tous les processus et les domaines de responsabilité relatifs à la sécurité qui font l'objet d'une attribution de postes identifiés et qualifiés, et de l'identification des responsables pour ces processus et domaines de responsabilité tout au long du cycle opérationnel (c'est-à-dire service de garde, permanence et remplacement);
7. du contrôle régulier de l'accomplissement des tâches par les différents niveaux hiérarchiques de l'organisation devant intervenir si les tâches ne sont pas correctement accomplies.
8. des processus relatifs à l'attribution des ressources adéquates en vue de réaliser les tâches de sécurité;
9. des processus mis en place pour garantir l'amélioration constante du système d'entretien, là où c'est raisonnablement praticable.

B. Gestion des documents

Des processus sont établis pour :

1. garantir que toute l'information pertinente en matière d'entretien, en ce compris l'information opérationnelle journalière, soit disponible pour le personnel avant que celui-ci ne doive la faire respecter/l'appliquer;
2. garantir que toute l'information pertinente en matière de sécurité est exacte, complète, correctement mise à jour et dûment documentée;
3. — structurer, générer, distribuer et gérer le contrôle des changements de toute la documentation sur la sécurité;
— recevoir, recueillir et conserver/archiver toute la documentation/information pertinente sur papier ou par d'autres moyens/systèmes d'archivage;
— assurer que le personnel a préalablement reçu toute la documentation pertinente et à jour et se comportera conformément à celle-ci, en cas de besoin;
4. partager l'information entre les organisations ferroviaires.

C. Contrôle de la performance de sécurité

Des processus sont établis décrivant la manière dont sont mis en place :

1. les dispositions pour contrôler et analyser les données pertinentes en matière de sécurité;
2. l'identification des déficiences, et la manière d'y remédier;
3. les nouveaux développements en matière de sécurité et/ou les enseignements à en tirer;
4. les résultats des audits internes pour la mise en œuvre de l'amélioration continue.

D. Fourniture d'entretien et de matériel

Des processus sont établis :

1. pour déduire les exigences/standards/processus à partir des données relatives à la sécurité et à la fiabilité et, le cas échéant, à partir de l'affectation du matériel roulant à son utilisation;
2. pour ajuster/adapter, le cas échéant, les intervalles d'entretien conformément au type et à l'importance du service effectué par l'ECM;
3. pour garantir que la responsabilité de l'entretien est clairement définie dans l'organisation, pour identifier les compétences relatives aux postes d'entretien et pour attribuer les niveaux de responsabilité appropriés;
4. pour recueillir l'information provenant du retour d'expérience des dysfonctionnements d'entretien, des défauts et des réparations pour l'utiliser afin d'en tirer les conclusions et d'adopter le cas échéant les mesures correctives pour améliorer le niveau de sécurité;

5. pour identifier, reconnaître et faire rapport sur les risques liés à des défauts/non-conformités de construction ou des dysfonctionnements ou des conditions déficientes de fonctionnement tout au long du cycle de vie (même dans l'hypothèse où la satisfaction des exigences de fabrication et autres, l'approbation des produits et la certification ont déjà été effectuées);
6. pour vérifier et contrôler que la performance et les résultats de l'entretien effectué soit par l'ECM soit par des tiers, sont conformes aux standards fixés par l'ECM.

E. Faire appel aux prestataires de service et contrôle des fournisseurs

Des processus sont établis pour :

1. vérifier préalablement la compétence des prestataires de services, des sous-traitants et des fournisseurs;
2. vérifier que les responsabilités et tâches se rapportant aux questions de sécurité ferroviaire sont clairement définies, connues et réparties entre les parties contractantes et parmi toutes les autres parties concernées;
3. garantir la traçabilité des documents et contrats pertinents;
4. garantir que les services fournis ou sous-traités accomplissent les standards requis;
5. assurer que les tâches de sécurité sont accomplies au sein du programme requis et conformément aux standards et critères requis;
6. assurer la gestion journalière des tâches de sécurité.

F Conformité aux standards et conditions normatives durant le cycle de vie de l'équipement et des opérations

Des processus sont mis en place pour :

1. identifier toutes les exigences nécessaires relatives à la sécurité, pertinentes pour ce qui concerne l'ampleur des opérations accomplies par l'ECM, et veiller à ce qu'elles soient mises à jour et mises en œuvre en conséquence;
2. contrôler la mise en œuvre de toutes les exigences nécessaires relatives à la sécurité;
3. mettre en œuvre, les cas échéant, les actions correctives, afin de garantir la conformité du système ferroviaire aux standards et aux autres conditions normatives tout au long du cycle de vie de l'équipement et des opérations;
4. garantir que le personnel, les procédures, les documents spécifiques, l'équipement et le matériel roulant adéquats sont utilisés selon les objectifs préfixés;
5. garantir que l'entretien est effectué conformément aux exigences pertinentes.

G. Compétence du personnel

L'ECM met en place :

1. un système de gestion des compétences, organisant :
 - l'identification des postes à responsabilité dans la prise de décisions opérationnelles au sein du système;
 - l'identification des postes accomplissant des tâches vitales pour la sécurité;
 - l'affectation du personnel ayant les compétences requises pour l'exécution des tâches pertinentes.
2. des processus pour garantir que toutes les connaissances, les compétences et l'aptitude (médicale et psychologique) nécessaires du personnel sont rafraîchies/mises à jour afin de maintenir le niveau requis pour accomplir chaque tâche en toute sécurité.

H. Audit interne

L'ECM met en place :

1. un système d'audit interne indépendant, impartial et qui agit de manière transparente;
2. un calendrier des audits internes programmés, qui peut être revu en fonction des résultats des audits précédents et du contrôle de la performance;
3. des procédures et/ou processus pour :
 - identifier et sélectionner les auditeurs;
 - analyser et évaluer les résultats des contrôles;
 - proposer et mettre en œuvre les mesures/actions spécifiques correctives;
 - vérifier l'efficacité des mesures/actions préalablement entreprises.

L'ECM veille également à ce que :

1. les audits soient effectués par des personnes jouissant d'un niveau de compétence adéquat;
2. l'encadrement supérieur soit informé des résultats des audits et prenne la responsabilité globale de la mise en œuvre des changements du système d'entretien.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 21 décembre 2010 relatif aux entités en charge de la maintenance de véhicules ferroviaires

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Yves LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE

Annexe 3



DEMANDE pour la CERTIFICATION d'un SYSTEME de MAINTENANCE d'ECM

Demande pour une certification confirmant l'acceptation du système de maintenance
d'une entité en charge de la maintenance

N° de référence de l'organisme de certification

INFORMATION SUR L'ORGANISME DE CERTIFICATION

1.1 Organisme de certification en charge
de la demande

1.2 Adresse postale complète
(rue, code postal, ville, pays)

INFORMATION SUR LE CANDIDAT

2.1 Dénomination légale

2.2 Adresse postale complète
(rue, code postal, ville, pays)

2.3 Numéro de
téléphone

2.4 Numéro de
fax

2.5 Adresse email

2.6 Site Web

2.7 N° National d'enregistrement

2.8 N° de TVA

2.9 Autre information

INFORMATION SUR LA PERSONNE A CONTACTER

3.1 Nom et prénom

3.2 Adresse postale complète
(rue, code postal, ville, pays)

3.3 Numéro de téléphone

3.4 Numéro de fax

3.5 Adresse email

DETAILS DE LA DEMANDE

Il s'agit d'un:

4.1 nouveau certificat

4.2 certificat mis à jour/modifié

4.3 renouvellement d'un
certificat

4.4 N° d'identification européen du
certificat précédent

DETAILS DES OPERATIONS

Type d'entreprise

5.1 Détenteur

5.2 Prestataire de
maintenance

5.3 Entreprise ferroviaire /
Gestionnaire d'
infrastructure

Autre
(précisez)

5.4 Réalisée avec les moyens
propres

La maintenance est

5.5 Sous-traitée

5.6 Le service
commencera le

DOCUMENTATION SOUMISE

6.1 Manuel du système de maintenance Si l'EF/GI: inclus dans le manuel SMS Oui/Non

6.2 Autres précisez: _____

SIGNATURES

Demandeur _____
(Prénom, Nom)

Date _____

Signature _____

Organisme de Certification:
N° interne de référence

Organisme de Certification:
Date de réception de la
demande

ESPACE RESERVE POUR L'ORGANISME DE
CERTIFICATION

Vu pour être annexé à notre arrêté du 21 décembre 2010 relatif aux entités en charge de la maintenance de véhicules ferroviaires

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Yves LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

Annexe 4



CERTIFICAT DE L'ENTITE EN CHARGE DE LA MAINTENANCE

Confirmant l'acceptation du système de maintenance à l'intérieur de l'Union Européenne

N° d'IDENTIFICATION EU BE-xx-20yy-zzzz

1. ENTITE EN CHARGE DE LA MAINTENANCE CERTIFIEE

Dénomination légale :	Acronyme :
N° National d'enregistrement :	N° de TVA :

2. ORGANISME DE CERTIFICATION

Organisation :
Pays :

3. INFORMATION RELATIVE AU CERTIFICAT

Il s'agit d'un	- nouveau certificat <input type="checkbox"/> - certificat renouvelé <input type="checkbox"/> - certificat amendé/mis à jour <input type="checkbox"/>	N° d'identification EU du certificat précédent :
Valable du :		Au :
Type d'entreprise : (détenteur, prestataire de maintenance, entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, etc)		
La maintenance est	- réalisée avec ses propres moyens <input type="checkbox"/> - sous-traitée <input type="checkbox"/>	

4. MESURES DE TRANSPOSITION NATIONALES APPLICABLES

--

5. INFORMATION COMPLEMENTAIRE

--

Date de délivrance	Signature
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<hr style="border: none; border-top: 1px solid black;"/>
N° de référence interne	Tampon de l'organisme de certification <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 50px; margin-top: 5px;"></div>
<input style="width: 100%;" type="text"/>	

Vu pour être annexé à notre arrêté du 21 décembre 2010 relatif aux entités en charge de la maintenance de véhicules ferroviaires

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Yves LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

Bijlage 1

Vereisten betreffende het door de met onderhoud belaste entiteit (MOBE) ingestelde onderhoudssysteem

Het onderhoudssysteem van de met het onderhoud belaste entiteit dient te omvatten :

A. Organisatorische aspecten

De handleiding van het onderhoudssysteem bevat een beschrijving :

1. van alle organisatorische en technische procedures die een rechtstreekse of onrechtstreekse invloed hebben op de veiligheid van het spoorwegsysteem;
2. van de bedrijfsactiviteit van de MOBE en van haar organisatorische structuur.

De handleiding van het onderhoudssysteem definieert onder meer :

1. de prestatiedoelstellingen inzake het onderhoud;
2. het beoogde niveau van veiligheid;
3. de delegatie van taken en functies;
4. de traceerbaarheid van de processen en procedures van het onderhouds-systeem, met inbegrip van de controle en corrigerende maatregelen om permanente verbeteringen mogelijk te maken.

B. Documentbeheer

De MOBE moet zorgen voor :

1. de instelling van gepaste processen voor het verzamelen van gegevens met betrekking tot het beheer van het onderhoud en de operationele integriteit van het rollend materieel;
2. de traceerbaarheid van deze informatie, en onder meer van de gegevens inzake het Nationaal Voertuigenregister, het register van onderhoudsateliers, de systemen voor het beheer van de informatie inzake onderhoud met inbegrip van de registraties van al de uitgevoerde en voorziene onderhouden, en inzake de operationele en/of onderhoudsincidenten die de veilige staat van het rollend materieel zouden kunnen aantasten, ...;
3. de ontvangst en verwerking van specifieke operationele informatie met betrekking tot het rollend materieel waarvoor zij verantwoordelijk is;
4. de invoering van een proces dat ervoor zorgt dat betrouwbare informatie beschikbaar is voor spoorwegondernemingen;
5. de vaststelling van een controleprocedure met betrekking tot die informatie;
6. de definiëring van rapportagekanalen binnen de eigen organisatie;
7. de instelling van een organisatie die in staat is om de noodzakelijke documenten te beheren en bij te werken, rekening houdend met onder meer de volgende elementen :
 - a) de toepasselijke regelgeving;
 - b) het onderhoudsplan voor elk soort voertuig;
 - c) de lijst met wisselstukken, met een voldoende gedetailleerde technische beschrijving, zodat men elk stuk kan vervangen door een identiek stuk;
 - d) het dossier dat de veiligheids-/interoperabiliteitsbeperkingen voor elk onderdeel beschrijft;
 - e) de lijst met onderdelen of systemen waarvoor wettelijke voorschriften bestaan (remreservoirs, tanks voor het vervoer van gevaarlijke goederen,...);
 - f) de historiek, voor elke wagon, van het onderhoud van de veiligheidsgevoelige onderdelen en de daarop van toepassing zijnde regelgeving.

C. Controle van de veiligheidsprestaties

De MOBE moet dringende en gepaste verbeteracties toepassen om het risico tot een aanvaardbaar peil te beperken.

D. Onderhoudsprestaties

De MOBE dient te beschikken over een gestructureerd systeem voor de aankoop van goederen en diensten, dat processen omvat die strekken tot wat volgt :

1. het opstellen van vereisten/normen/processen inzake onderhoud op basis van de gegevens betreffende de veiligheid en/of de betrouwbaarheid;
2. het desgevallend bijstellen/aanpassen van de onderhoudsperiodes volgens de aard en de draagwijdte van de door de goederenwagons uitgevoerde dienst;
3. het verzekeren dat binnen de organisatie de verantwoordelijkheid voor het onderhoud duidelijk gedefinieerd wordt, het identificeren van de competenties voor de onderhoudsfuncties en het toekennen van de gepaste verantwoordelijkheidsniveaus;eb
4. het verzamelen van informatie over ervaringen inzake storingen van het onderhoud, defecten en herstellingen, om deze te gebruiken om er conclusies uit te trekken en om desgevallend maatregelen ter verbetering te nemen die het veiligheidsniveau verhogen;
5. het identificeren, herkennen en rapporteren van risico's die te maken hebben met tekortkomingen/onregelmatigheden of constructiefouten en met gebrekkige werkingsvoorwaarden tijdens de levenscyclus (zelfs indien ze beantwoorden aan bedrijfs- en andere vereisten en al over de productgoedkeuring en -certificering beschikken);

6. het nagaan en controleren of de prestaties en de resultaten van het gedane onderhoud beantwoorden aan de door de MOBE vooropgestelde normen.

E. Beroep op aannemers en leveranciers

De MOBE moet het volgende opstellen :

1. procedures voor de aanbesteding en het beheer van overeenkomsten;
2. procedures die verzekeren dat de aankoop van goederen, diensten en producten beantwoordt aan de specifieke spoorwegveiligheidsvoorschriften, en waardoor er dus op wordt toegezien dat deze veiligheidsvoorschriften op een gepaste wijze in de overeenkomsten worden beschreven en gedocumenteerd.

Deze procedures moeten ten minste verzekeren dat :

1. aanbestedingsdocumenten op gepaste wijze de specifieke spoorwegveiligheidsvoorschriften bevatten;
2. de nodige stappen worden ondernomen om te controleren of de geleverde goederen of diensten, inclusief deze die binnen de organisatie zelf worden geleverd, vóór ze worden aanvaard, beantwoorden aan de spoorwegveiligheidsvoorschriften;
3. waar nodig of gespecificeerd, de producten via de lading of een andere identificatie kunnen worden getraceerd.

De MOBE moet, voor een overeenkomst wordt afgesloten, nagaan of een kandidaat aannemer in staat is om aan de specifieke spoorwegveiligheidsvoorschriften te voldoen.

F. Conformiteit met de normen en voorgeschreven voorwaarden tijdens de volledige levenscyclus van het materieel

Het onderhoudssysteem moet ervoor zorgen dat alle voertuigen of onderdelen overeenstemmen met de vereisten die worden beschreven in het onderhoudsplan of in de relevante normen en voorgeschreven voorwaarden die voortvloeien uit de TSI's, nationale veiligheidsregels zoals gedefinieerd in Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen, operationele en onderhoudsregels, of overheidsbeslissingen.

Daartoe dient de MOBE processen uit te werken om :

1. alle nodige veiligheidsgebonden voorwaarden te identificeren die van belang zijn rekening houdende met de draagwijdte van de operaties, en te verzekeren dat men ze op een gepaste wijze bijwerkt en uitvoert;
2. na te gaan of aan alle (noodzakelijke) veiligheidsgebonden voorwaarden wordt voldaan;
3. daar waar nodig, verbeteracties te ondernemen om te verzekeren dat het spoorwegsysteem tijdens de levenscyclus van het materieel en tijdens de werking overeenstemt met de normen en andere voorgeschreven voorwaarden;
4. te verzekeren dat men het gepaste personeel en de gepaste procedures, specifieke documenten, uitrusting en rollend materieel gebruikt voor het beoogde doel.

G. Vakbekwaamheid van het personeel

De MOBE moet een competentiebeheersysteem opzetten dat :

1. een identificatie doorvoert van de betrekkingen met verantwoordelijkheden om binnen het systeem operationele beslissingen te nemen;
2. een identificatie doorvoert van de betrekkingen met veiligheidskritische taken;
3. voor relevante taken personeel met de geschikte bekwaamheden inzet.

H. Interne audit

De MOBE moet interne audits uitvoeren en procedures uitwerken om de interne methodes regelmatig te herzien om de processen van de dienstverleners en onderaannemers te controleren.

Ten einde diepgaande controles toe te laten van het onderhoudssysteem en van de veiligheidsprestaties, dient de MOBE in het algemeen minstens één keer per jaar op een gecontroleerde wijze een overzicht op te maken van de onderhoudsactiviteiten die nagezien dienen te worden. Dit overzicht zou moeten inhouden :

1. gevallen van veiligheidsgebreken en tendensen van de prestatiecontroles;
2. personeelwissels;
3. opleidingen of evaluaties van het personeel;
4. periodieke onderhoudsrapporten;
5. achterstallige en geplande periodieke onderhoudsactiviteiten;
6. incidenten met betrekking tot wielstellen.

I. Onderhoudsprocedures

Elk voertuig is verbonden met een onderhoudsplan dat deel uitmaakt van het onderhoudsdossier van dat voertuig.

De MOBE moet :

1. de beperkingen van de in dienst zijnde onderdelen van het voertuig bepalen en het onderhoudsplan aanpassen rekening houdende met :
 - a) de algemene onderhoudsspecificaties van de fabrikant;
 - b) de specifieke gebruiksvoorwaarden van de voertuigen, zoals kilometerafstand, ton-kilometers, klimatologisch en geografisch milieu;
 - c) de eisen vervat in de TSI van het rollend materieel voor zover deze van toepassing zijn;
 - d) de ervaring met soortgelijke in dienst zijnde voertuigen middels het beheer en de analyse van alle informatie met betrekking tot hun operationele werking;
 - e) de veiligheidsprestatiecontrole.eb
2. het onderhoud en de operationele integriteit van de voertuigen beheren door zich te baseren op een preventief onderhoudsprogramma en door onder meer na te gaan of de geplande termijnen voor het onderhoud werden nageleefd, of er geen gevaar bestaat dat men de vooropgezette termijnen zal overschrijden of dat maatregelen werden genomen om dit risico te vermijden of te beperken;
3. verzekeren dat het onderhoudsplan regelmatig wordt herzien en daartoe voorafgaand een onderhoudsherzieningsproces uitwerken;
4. over te gaan tot herziening van het onderhoudsplan en dit in ieder geval jaarlijks of na één van de volgende voorvallen :
 - a) uit analyse van de veiligheidsprestatiecontrole blijkt een onaanvaardbaar risico;
 - b) er zijn veiligheidsgebonden veranderingen in de operationele activiteiten van de voertuigen;
 - c) men meldt risico's in gelijkaardige voertuigtypes;
 - d) elk ongeval of incident veroorzaakt door een tekortkoming van een voertuigonderdeel of elk gekend risico;
 - e) belangrijke wijzigingen in toepasselijke regelgeving;
 - f) rechtstreekse instructies van bevoegde organismes;
 - g) betekenisvolle veranderingen in de bekwaamheden van het onderhoudspersoneel;
 - h) betekenisvolle veranderingen in de onderhoudsinstallatie;
 - i) verandering van onderhoudsaannemer;
 - j) wijziging van de locatie van de onderhoudsinstallatie.
5. zich ervan te verzekeren dat de onderhoudsateliers beschikken over de nodige vakbekwaamheid door de naleving van de volgende basisvereisten te controleren :
 - a) men past de onderhoudsregels in het onderhoudsplan correct toe en de vervangen onderdelen beantwoorden aan de huidige regels;
 - b) de MOBE of een bevoegde vertegenwoordiger moet alle onderhoudsateliers op een regelmatige basis evalueren, met een tussentijd van ten hoogste één jaar. Ze moeten een evaluatieverslag opstellen dat men op de jaarlijkse controlevergadering van de MOBE zal voorstellen;
 - c) de evaluatiecriteria moeten de gepastheid van het atelier ten aanzien van de doelstelling, in het licht van het werk dat men volgens de onderhoudsplannen moet uitvoeren, afwegen;
 - d) in het geval waar een niet geprogrammeerde herstelling wordt uitgevoerd, en het uitgevoerde werk wordt gecontroleerd door een spoorwegonderneming, zal de MOBE zich baseren op het veiligheidscertificaat van de spoorwegonderneming wat betreft het feit dat deze spoorwegonderneming het voorgaande ook uitvoert en dat het voertuig dat terug in dienst is genomen automatisch de «goedkeuring voor indienststelling» heeft ontvangen.

J. Toezicht op de dienstverleners

De MOBE moet procedures uitwerken en behouden voor de selectie, de controle en de voortdurende inspectie van de dienstverleners en onderaannemers voor wat betreft veiligheidsgebonden taken, met inbegrip van het coördineren van deze activiteiten doorheen alle geledingen van de organisatie.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 21 december 2010 betreffende de met het onderhoud van spoorvoertuigen belaste entiteiten

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

Bijlage 2

Evaluatiecriteria**A. Organisatorische aspecten**

De MOBE verschafft een beschrijving van :

1. het type, de omvang en de risico's van de werkzaamheden.
2. de structuur van het onderhoudssysteem, die aantoont hoe de rollen en verantwoordelijkheden zijn verdeeld, waarbij hun raakvlakken met hun weerslag op de veiligheid duidelijk gedefinieerd zijn.
3. de personen in de organisatie aan wie verantwoordelijkheden werden gedelegeerd, en die beschikken over de bevoegdheid, vakkennis en geschikte middelen om hun taken uit te voeren, en van hun verantwoordelijkheid en bevoegdheid, de welke coherent en aangepast aan de hen toegekende rol/taak dienen te zijn.
4. de belangrijkste processen van het onderhoudssysteem.
5. de essentiële veiligheidskritische processen en taken die de MOBE of leveranciers/dienstverleners/onderaannemers uitvoeren.
6. alle veiligheidsgebonden processen en verantwoordelijkheidsgebieden die het voorwerp uitmaken van een toekenning van geïdentificeerde en gekwalificeerde posten, en van de identificatie van de verantwoordelijken voor deze processen en verantwoordelijkheidsgebieden tijdens de volledige activiteitscyclus (d.w.z. wachtdienst, dienstwaarneming en vervangingen).
7. het regelmatig toezicht op de uitvoering van de taken door de verschillende hiërarchische niveaus van de organisatie die dienen tussen te komen als de taken niet correct worden uitgevoerd.
8. de processen om de gepaste middelen toe te wijzen ten einde veiligheidstaken te verwezenlijken.
9. de processen die werden ingesteld om, daar waar praktisch mogelijk, de voortdurende verbetering van het onderhoudssysteem te verzekeren.

B. Documentbeheer

Procedures moeten worden ingesteld teneinde :

1. te verzekeren dat alle relevante informatie inzake onderhoud, met inbegrip van de dagelijkse operationele informatie, beschikbaar is voor het personeel vóór het die moet opleggen/toepassen.
2. te verzekeren dat alle relevante veiligheidsinformatie juist, volledig, correct bijgewerkt en behoorlijk gedocumenteerd is.
3. — de controle van wijzigingen van alle veiligheidsdocumentatie te structureren, te genereren, te verspreiden en te beheren;
— alle relevante documentatie/informatie op papier of op een andere drager/registratiesysteem te ontvangen, te verzamelen en op te slaan/te archiveren;
— te verzekeren dat het personeel vooraf alle relevante en bijgewerkte documentatie ontvangt en zich in overeenstemming daarmee gedraagt, indien nodig.
4. informatie tussen spoorwegorganisaties uit te wisselen.

C. Controle van de veiligheidsprestatie

Procedures dienen te worden ingesteld die bepalen op welke wijze wat volgt wordt vastgelegd :

1. de bepalingen voor de controle en analyse van relevante veiligheidsinformatie;
2. de identificatie van tekortkomingen en de wijze om deze te verhelpen;
3. de nieuwe ontwikkelingen inzake veiligheid en/of de lessen die daaruit kunnen worden getrokken;
4. de wijze waarop de resultaten van interne audits zullen worden gebruikt om de voortdurende verbetering te bewerkstelligen.

D. Levering van onderhoud en materieel

Processen worden ingesteld ten einde :

1. vereisten/normen/werkwijzen af te leiden uit de gegevens betreffende veiligheid en betrouwbaarheid en, desgevallend, uit de affectatie van rollend materieel aan het voorziene gebruik daarvan;
2. desgevallend onderhoudsperiodes bij te stellen/aan te passen volgens de aard en de draagwijdte van de door de MOBE uitgevoerde dienst;
3. te verzekeren dat de verantwoordelijkheid voor het onderhoud duidelijk gedefinieerd is in de organisatie, zodat de bekwaamheden betreffende de onderhoudsposten geïdentificeerd zijn en de gepaste verantwoordelijkheidsniveaus kunnen worden toegekend;
4. informatie te verzamelen over ervaringen inzake storingen van het onderhoud, defecten en herstellingen, om deze te gebruiken om er conclusies uit te trekken en om desgevallend maatregelen te nemen die het veiligheidsniveau verhogen;
5. de risico's die te maken hebben met tekortkomingen/onregelmatigheden in de constructie of met storingen of gebrekkige werkingsvoorwaarden tijdens de levenscyclus (zelfs indien ze beantwoorden aan bedrijfs- en andere eisen en ze al beschikken over de productgoedkeuring en -certificering), te identificeren, herkennen en rapporteren;
6. na te gaan en te controleren of de prestaties en de resultaten van het door de MOBE of derden gedane onderhoud beantwoorden aan de door de MOBE vooropgestelde voorwaarden.

E. Beroep op aannemers en controle van de leveranciers

Processen worden ingesteld ten einde :

1. vooraf de bekwaamheid van de dienstverleners, de onderaannemers en de leveranciers na te gaan;
2. na te gaan of de verantwoordelijkheden en taken die verband houden met de spoorwegveiligheid duidelijk gedefinieerd zijn, en door alle overeenkomstsluitende partijen en andere betrokken partijen gekend zijn en onder hen zijn verdeeld;
3. de traceerbaarheid van de relevante documenten en overeenkomsten te verzekeren;
4. te verzekeren dat de geleverde en uitbestede diensten aan de vereiste normen voldoen;
5. te verzekeren dat de veiligheidstaken binnen het vereiste programma en conform de vereiste normen en criteria geschieden;
6. het dagelijks beheer van veiligheidstaken te verzekeren.

F. Naleving van de normen en opgelegde voorwaarden tijdens de levenscyclus van de uitrusting en de werkzaamheden

Processen worden op punt gesteld om :

1. alle noodzakelijke veiligheidsvereisten, die van belang zijn voor de reikwijdte van de operaties die de MOBE uitvoert, te identificeren, en die ervoor moeten zorgen dat ze behoorlijk worden bijgewerkt en uitgevoerd;
2. de toepassing van alle noodzakelijke veiligheidsvereisten te controleren;
3. desgevallend verbeteracties te ondernemen om ervoor te zorgen dat het spoorwegsysteem tijdens de volledige duur van de levenscyclus van de uitrusting en van de werkzaamheden in overeenstemming is met de normen en andere voorgeschreven voorwaarden;
4. te verzekeren dat het gepaste personeel en de gepaste procedures, specifieke documenten, uitrusting en rollend materieel worden gebruikt om de beoogde doelstellingen te bewerkstelligen;
5. te verzekeren dat het onderhoud volgens de relevante vereisten gebeurt.

G. Personeelsbekwaamheid

De MOBE staat in voor de instelling van :

1. een competentiebeheersysteem dat :
 - posten identificeert die verantwoordelijkheden met zich meebrengen om binnen het systeem operationele beslissingen te nemen;
 - posten met veiligheidskritische taken indentificeert;
 - verzekert dat voor de uitvoering van relevante taken personeel met de geschikte bekwaamheden wordt ingezet.
2. procedures om te verzekeren dat de nodige kennis, vaardigheden en (medische en psychologische) geschiktheid van het personeel worden opgefrist/bijgewerkt ten einde ervoor te zorgen dat het vereiste niveau voor de veilige uitvoering van elke taak wordt behouden.

H. Interne audit

De MOBE staat in voor de instelling van :

1. een onafhankelijk en onpartijdig intern auditsysteem dat op transparante wijze functioneert;
2. een kalender van de geplande interne audits, die men kan herzien in functie van de resultaten van vorige audits en van de prestatiecontrole;
3. procedures en/of processen die :
 - auditoren identificeren en selecteren;
 - de resultaten van de audits analyseren en evalueren;
 - specifieke verbeteringsmaatregelen/acties voorstellen en uitvoeren;
 - de doeltreffendheid van vorige maatregelen/acties nagaan.

De MOBE ziet er ook op toe :

1. dat de audits worden uitgevoerd door personen die beschikken over het gepaste bekwaamheidsniveau;
2. dat het leidinggevende kader wordt geïnformeerd over de resultaten van de audits en de globale verantwoordelijkheid op zich neemt wat de verwezenlijking van veranderingen van het onderhoudssysteem betreft.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 21 december 2010 betreffende de met het onderhoud van spoorvoertuigen belaste entiteiten

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

Bijlage 3



AANVRAAG voor een CERTIFICAAT inzake het MOBE ONDERHOUDSSYSTEEM

Aanvraag voor een Certificaat ter bevestiging van de aanvaarding van een Beheerssysteem
voor een met het onderhoud belaste entiteit

Referentienummer van het certificerend orgaan

CONTACTGEGEVENS VAN HET CERTIFICEREND ORGAAN

1.1 Certificerend orgaan belast met de
aanvraag

1.2 Volledig postadres
(straat, postcode, stad, land)

GEGEVENS VAN DE AANVRAGER

2.1 Juridische benaming

2.2 Volledig postadres (straat,
postcode, stad, land)

2.3 Telefoonnummer

2.4 Faxnummer

2.5 Emailadres

2.6 Website

2.7 Nationaal registernummer

2.8 BTW nr.

2.9 Andere informatie

GEGEVENS VAN DE CONTACTPERSOON

3.1 Familienaam en voornaam

3.2 Volledig postadres (straat,
postadres, stad, land)

3.3 Telefoonnummer

3.4 Faxnummer

3.5 Emailadres

AANVRAAGGEGEVENS

Deze aanvraag is voor een

4.1 nieuw certificaat

4.2 bijgewerkt/gewijzigd
certificaat

4.3 hernieuwd certificaat

4.4 EU Identificatienummer van
het vorige Certificaat

GEGEVENS INZAKE DE EXPLOITATIE

Soort bedrijf

5.1 Houder

5.2 Dienstverlener inzake
onderhoud

5.3 Spoorwegonderneming /
Infrastructuurbeheerder

Andere
(verduidelijk)

5.4 uitgevoerd met eigen
middelen

Onderhoud wordt

5.5 uitbesteed

5.6 Dienstverlening
vanaf

INGEDIENDE DOCUMENTEN

6.1 Handleiding van het onderhoudssysteem Als SO/IB : opgenomen in de SMA Handleiding Ja/Nee

6.2 Andere verduidelijk : _____

HANDTEKENINGEN

Aanvrager _____
(voornaam, familienaam)

Datum _____ Handtekening _____

Certificerend orgaan :
Intern referentinummer

Certificerend orgaan :
Datum van ontvangst van
de aanvraag

RUIMTE VOORBEHOUDEN VOOR HET
CERTIFICEREND ORGAAN

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 21 december 2010 betreffende de met het onderhoud van spoorvoertuigen belaste entiteiten

ALBERT

Van Koningswege :
De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

Bijlage 4

**CERTIFICAAT****VOOR DE MET HET ONDERHOUD BELASTE ENTITEIT**

houdende bevestiging van aanvaarding van het onderhoudsysteem binnen de Europese Gemeenschap

EU IDENTIFICATIENUMMER BE-xx-20yy-zzzz**1. GECERTIFICEERDE MET HET ONDERHOUD BELASTE ENTITEIT**

Juridische benaming :	Acroniem :
Nationaal registratienummer :	BTW nr. :

2. CERTIFICEREND ORGAAN

Organisatie :
Land :

3. GEGEVENS INZAKE HET CERTIFICAAT

- nieuw certificaat <input type="checkbox"/> Dit is een - hernieuwd certificaat <input type="checkbox"/> - bijgewerkt/gewijzigd certificaat <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> EU Identificatienummer van het vorige certificaat :
Geldig van :	tot :
Soort bedrijf : (houder, dienstverlener inzake onderhoud, spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder, enz.)	
Het onderhoud wordt	- uitgeoerd met eigen middelen <input type="checkbox"/> - uitbesteed <input type="checkbox"/>

4. VAN TOEPASSING ZIJNDE NATIONALE UITVOERINGSMAATREGELEN

--

5. AANVULLENDE INFORMATIE

Datum van uitgifte	Handtekening
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Intern referentienummer	Stempel van het certificerend orgaan
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 21 december 2010 betreffende de met het onderhoud van spoorvoertuigen belaste entiteiten

ALBERT

Van Koningswege :
 De Eerste Minister,
 Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
 E. SCHOUPPE